



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

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

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

ALVEJ OG KONGEVEJ

*Studier i
samfærdselsforhold og vejenes topografi
i det 16. og 17. århundrede*

Af
ALEX WITTENDORFF

AKADEMISK FORLAG

ALVEJ OG KONGEVEJ

SKRIFTER UDGIVET AF DET HISTORISKE INSTITUT
VED KØBENHAVNS UNIVERSITET - BIND IV

ALVEJ OG KONGEVEJ

*Studier i
samfærdselsforhold og vejenes topografi
i det 16. og 17. århundrede*

Af
ALEX WITTENDORFF

AKADEMISK FORLAG
1973

Denne afhandling
er af det humanistiske fakultetsråd ved Københavns universitet
antaget til offentligt at forsvares for
den filosofiske doktorgrad

København, den 3. april 1973

Bjarne Nørretranders
h. a. decanus

Printed in Denmark by
Andelsbogtrykkeriet i Odense
ISBN 87 500 1361 0
Un 0,2,1-589

Forord

Det arbejde, der er resulteret i denne bog, begyndte i 1965, da jeg skulle i gang med en specialeopgave til embedseksamen. Da jeg ytrede interesse for kulturhistoriske og historisk-geografiske sager, gjorde professor, dr. phil. Svend Ellehøj mig opmærksom på, at der i vejene og deres benyttelse var et emne med mange muligheder, og dette blev bestemmende for mit arbejde de følgende år. Det viste sig, at studiet af samfærdselen rummede så mange aspekter og problemer, at emnet langtfra kunne udtømmes med den specialeopgave, jeg afleverede i januar 1967.

Foruden professor Ellehøj, som jeg ikke alene må takke for de første impulser til arbejdet, men også for en stadig interesse for dets videre forløb, er der flere andre, som på forskellig vis har bidraget til det færdige resultat. Lektor, mag. art. Niels Finn Christiansen og geolog, mag. scient. Peter Appel har tålmodigt transporteret mig omkring i bil, når terrænforhold eller gamle veje skulle beses. Cand. mag. Harald Ilsøe og adjunkt, cand. mag. Axel Bolvig har gjort mig opmærksom på kilder, jeg ellers ikke ville have været i stand til at benytte. Med statsgeolog, dr. phil. Sigurd Hansen har jeg med stort udbytte drøftet grundvandsproblemer i historisk perspektiv. Der er desuden megen grund til også at takke de ansatte i Det Kongelige Biblioteks kort- og billedsamling, hvor jeg gennem årene har været en besværlig gæst med forkærlighed for samlingens største og mest uhåndterlige kort. Trods afdelingens trange pladsforhold har de ansatte hver gang ydet beredvillig hjælp og bidraget til opklaring af dateringsproblemer o. l.

Det Historiske Institut ved Københavns Universitet har optaget bogen i sin skriftrække og derved muliggjort udgivelsen. Jeg takker i den forbindelse navnlig instituttets tidligere og nuværende bestyrer, professor, dr. phil. Jens Erik Skydsgaard og lektor, dr. phil. Niels Steensgaard for omsorgsfuld og venlig interesse. En anden af mine kolleger, lektor, cand. mag. Esben Albrechtsen, har energisk varetaget en række praktiske gøremål i forbindelse med bogens trykning. Fru Paula Hostrup-Jessen har oversat resumeet til engelsk, og Statens humanistiske Forskningsråd har betalt oversættelsen.

En særlig tak skal rettes til assistent fru Grethe Christensen, Historisk Institut, som ikke blot har læst korrektur på bogen med sin vanlige omhu, men også foreslået mange sproglige og typografiske forbedringer.

September 1973.

Alex Wittendorff.

FORKORTELSER

CCD	Corpus Constitutionum Daniae
Dan. Mag.	Danske Magazin
H. T.	Historisk Tidsskrift
Kbh. Dipl.	Københavns Diplomatarium
K. Br.	Kancelliets Brevbøger
LA	Landsarkivet
M	Geodætisk Instituts målebordsblad
RA	Rigsarkivet

INDHOLD

I	Indledning	9
II	Litteratur	15
III	Metode og kilder	30
IV	Vejenes beskaffenhed. Bro og vadested	56
V	Administration og vedligeholdelse	81
VI	Samfærdsel og godstransport	102
	Vogntyper 102. Vognmænd 136. Postvæsen 139. Kroer 143. Rejsehastighed 153.	
VII	Kongevejene	164
	Kilder 166. Anlæggelsen. Tekniske forhold 175. Benyttelsen. Bomme og porte 190. Vedligeholdelsen 196. Kongevejene under enevælden 199.	
VIII	De sjællandske alfarvejes topografi	208
	1. København-Roskilde-Korsør 208. 2. København-Helsingør 219. 3. København-Vordingborg 221. 4. Roskilde-Kalundborg 228. 5. København-Frederiksborg og Hillerød 230. 6. København-Slangerup 232. 7. Roskilde-Hillerød-Helsingør 234. 8. Roskilde-Køge 238. 9. Ringsted-Holbæk 238. 10. Korsør-Kalundborg 238. 11. Slagelse-Kalundborg 239. 12. Slagelse-Nykøbing 240. 13. Næstved-Ringsted 240. 14. Næstved-Sorø 241. 15. Næstved-Slagelse 241. 16. Næstved-Skælskør-Korsør 242.	
IX	Kongevejenes topografi	244
	Frederik II's kongeveje: 1. København-Frederiksborg-Kronborg 244. 2. Ringsted-Antvorskov 252. 3. Haderslev-Kolding-Jelling 253. - Christian IV's kongeveje: 1. København-ladegården-Islev 257. 2. Antvorskov-Korsør 260. 3. Antvorskov mod Næstved 262. 4. Antvorskov-Lystager ladegård 263. 5. Roskilde-Haraldsted-Ringsted 264. 6. Hørsholm-Nyrup 270. 7. København-Roskilde 274. - Enevældens kongeveje: 1. Frederiksborgvejen-Frederiksdal 282. 2. Vesterbrogade-Frederiksberg slot-Langvadsdam 284. 3. Hørsholm-Fredensborg 284. Hørsholm-Frederiksborg 287. De enkelte strækningers frigivelse 288.	
X	Sammenfatning og konklusion	298
	<i>Summary</i>	310
	Kilder og litteratur	323
	Fortegnelse over illustrationer og kort	332
	Register	334

Indledning

Emnet for denne bog er vejene i Danmark i det 16. og første halvdel af det 17. århundrede. Hensigten er at klarlægge deres tekniske beskaffenhed, retslige og administrative forhold og de vigtigste sider af deres benyttelse. Periodens afgrænsning hænger sammen med overvejelser vedrørende den mest hensigtsmæssige metode ved sådanne studier, hvilket der senere skal gøres rede for. Med vejenes nære tilknytning til naturgivne og samfundsmæssige faktorer lader en del af de nævnte forhold sig vanskeligt adskille fra vejenes topografiske placering og deres funktion som bindeled mellem bestemte områder med lokale særpræg eller som dele af større ruter med tilknytning til udlandet, og det vil derfor være ønskeligt at sætte undersøgelsen i forbindelse med vejnettet i et bestemt område. Hertil er valgt Sjælland. Øen var meget centralt placeret i det daværende danske rige og udgjorde et gennemgangsled ikke blot for trafikken mellem de danske landsdele, men også mellem hovedstaden og det sydlige udland. Det kan på forhånd formodes, at en undersøgelse af Sjællands vejhistorie vil give et ikke uvæsentligt bidrag til landets trafikforhold i det hele taget i denne periode, ligesom det kan forventes, at kilderne for Sjællands vedkommende flyder så rigeligt, at et nogenlunde dækkende billede af vejenes forløb kan opnås. Hertil kommer at det kunne være ønskeligt at supplere og videreføre de studier i de *jyske* vejes topografi, Hugo Matthiessen har gjort i bøgerne *Hærvejen* (1930) og *Viborg-veje* (1933). Bogen falder således i to dele, en almen og en topografisk. Den første behandler hele landet, så vidt de enkelte emner tillader det, mens der hver gang lokale forhold spiller ind er hentet eksempler og materiale fra det andet afsnit, hvori der forsøges en rekonstruktion af det sjællandske vejnet, som det var i perioden. Det skal imidlertid understreges, at bogens to dele stort set er fremgået af en og samme undersøgelse, og at det kun skyldes en nødvendig begrænsning, når det topografiske afsnit er indskrænket til Sjælland.

Vedrørende rekonstruktionen af vejnettet skal det bemærkes, at det ikke er hensigten at finde frem til det fuldstændige vejnet. Veje af udpræget

lokal betydning, som kun danner forbindelse mellem landsbyer, mellem landsbyer og herregårde o. l., lader sig næppe fastlægge i større udstrækning, da de kun sjældent afspejler sig i kilderne, og selv om sådanne veje nok i nogle tilfælde kan have stor topografisk eller retshistorisk interesse, vil en kortlægning af dem næppe være af særlig værdi for en korologisk undersøgelse af de større linier i samfærdselen. Hvad der her skal behandles er de veje, ad hvilke trafikken mellem købstæderne og den udprægede fjerntrafik bevægede sig. Overfartsstederne til de andre landsdele og til udlandet var de fleste steder i eller i nærheden af købstæder, men hvor dette ikke var tilfældet, er også vejene til sådanne havne søgt inddraget.

Disse større offentlige veje fremtræder i de samtidige kilder og i den senere litteratur under forskellige betegnelser, hvoraf de vigtigste skal nævnes her. *Alfarvej* (alvej, adelvej, adelfarvej, adellandevej) er så afgjort kildernes mest benyttede udtryk. Det kendes fra Jyske Lov, athælvgh, og kan jævnføres med betegnelser som adelby for moderlandsby i forhold til udflytterbyen, adelbonde for selvejerbonde o. s. v.¹ *Landevej* var oprindelig en vigtig vej, som brugtes af hele „landet“, landsdelen, men i det 16. og 17. århundrede synes ordet i de fleste tilfælde blot at være synonymt med alfarvej. *Herredsvej* betegnede måske i ældre tid en vej, som førte til herredets tingsted,² men i denne periode bruges ordet nærmest om enhver vej, som benyttedes af hele herredet, herunder også som forbindelsesvej til købstæder o. l. *Hærvej* er den almindelige middelalderlige benævnelse for en hovedfærdselsåre. I Jyske Lov kaldes de større veje kongens hærræ strathæ, kongens hærvej, egentlig den vej som af hensyn til ledingsvæsenet skulle sikre forbindelsen mellem landsbyerne. Hærvej og alfarvej var identiske.³ Kroman og Stig Iuul oversætter hærvej med „den offentlige hovedvej“.⁴ I den her behandlede periode forekommer ordet kun en enkelt gang, nemlig på Johannes Mejers kort over Sorø-egnen,⁵ hvor alfarvejen mellem Sorø og Ringsted bærer påskriften „heer-wegh“. Det må her erindres, at både Johannes Mejer og Hans Lauremberg, på hvis forlæg Mejer byggede med hensyn til dette kort, talte tysk, hvilket i øvrigt i høj grad præger Mejers navnestof. I de rent dansksprogede kilder er ordet helt trængt ud af alfarvej og dermed beslægtede ord, men i den senere topo-

1. Den jyske lov, text med oversættelse, kommentar og ordbog ved Peter Skautrup, 1941, s. 212.
2. Ordbog over det danske sprog, 1926.
3. Den jyske lov, s. 180.
4. Danmarks gamle love på nutidsdansk, ved Erik Kroman under medvirken af Stig Iuul, II, 1945, s. 159.
5. Nørlunds udg. tavle XIII og XIV. Se fig. 21.

grafiske litteratur har det stemningsmættede ord fået en renæssance og anvendes ikke blot som betegnelse for de middelalderlige veje – f. eks. den jyske hærvej – men også i flæng om enhver gammel vej.

Den her behandlede periodes sjællandske vejnet er enestående i landets historie og vistnok også i verdenshistorien derved, at der eksisterer to klart afgrænsede og skarpt adskilte vejsystemer, nemlig ved siden af alfarvejene også kongevejene. Mod periodens slutning nåede de fra Kronborg til Korsør foruden en strækning i Jylland. Efter Christian IV's død skete der vigtige ændringer med dette system af kongens private veje, som alle endte med at blive offentlige for derefter enten at forsvinde eller gå op i det almindelige vejnet som en fremtrædende del af dette. Kongevejene adskiller sig fra de øvrige veje ved deres anlæggelse, tekniske beskaffenhed, retslige forhold og benyttelse, og der bliver derfor visse forskelle på den teknik, der kan anvendes ved undersøgelsen af de to typer veje. Kongevejene må behandles i et afsnit for sig selv, hvor der også vil blive gjort rede for de særlige forhold, der knytter sig til studiet af dem.

SJÆLLAND. Et kort topografisk overblik over den region, hvis vejnet denne undersøgelse i særlig grad vil samle sig om, skal her gives med henblik på de betingelser, de sjællandske landskaber kunne byde det 16. og 17. århundredes trafik.

I en afhandling om vejene i Norge i middelalderen inddeler Sverre Steen⁶ kilderne i to grupper: de geografiske „kilder“, som vedrører terrænforhold, sne- og skovgrænser, og som fortæller, hvor vejene *kunne* gå, og de historiske kilder, som fortæller, hvor vejene inden for de givne muligheder virkelig gik. Sjællands – og Danmarks – naturgivne forudsætninger for trafikken, også i ældre tid da det tekniske stade var et andet, træder klart frem ved sammenligningen med Norge. Mens de foreliggende vejmuligheder her er så få, at de kan udskilles som en særlig „kilde“, gælder det omvendte for Sjælland. Det lidet dramatiske sjællandske overfladerelief giver så ringe anledning til at indsnævre de trafikale muligheder til bestemte strøg, at det i stedet bliver hindringerne for færdselen, der kan udskilles som særlige områder, mens resten, hvor vejene kan have gået mange steder, udgør langt den største del.

Den dominerende landskabsform er den jævne eller svagt bakkede moræneflade vekslende med mere kuperede randmoræner og dødislandskaber. Nogle steder er materialet ved gletscherfremstød blevet presset op til væl-

6. Sverre Steen, *Veiene og leden i Norge*, Nordisk Kultur XVI, 1933, s. 217.

dige bakkedrag, der lokalt præger landskabet stærkt, men disse moræne-masser, som når deres største højder i Gyldenløveshøj (126 m), Kobanke (123 m) og Vejrhøj (121 m), er af så begrænset udstrækning, at færdselen i de fleste tilfælde har kunnet undgå dem uden større omveje. Større interesse knytter der sig til de glaciale smeltevandsdale. Det store midtsjællandske tunneldalsystem, hvori Susåen og Ringsted å løber, indeholder en del langsøer, som har været bestemmende for vejenes placering. Navnlig de tre søer i dalen nord for Ringsted, Haraldsted sø, Gørlev sø og Gyrstinge sø, har spillet en rolle, fordi de danner en barriere for færdselen ad hovedruten gennem øen. På lignende vis har det nordsjællandske dalsystem med bl. a. Furesøen været afgørende for både alfarvejen og kongevejen mellem København og Frederiksborg.

De store moser, Løvenborg mose, Åmosen, Holmegårds mose, og for den sags skyld også de mange mindre moser, er næsten altid blevet skyet af færdselen. Deres udstrækning har tidligere været en del større end nu. Vandløb, der ikke kunne omgås, måtte passeres på steder, hvor bundforholdene gjorde det muligt. De hydrologiske forhold i det hele taget vil blive behandlet senere.

Den relative kystlængde er for Sjælland 0,25 km pr. km² mod 0,17 for hele landet. Denne lange kystlinie har naturligvis spillet en rolle for vejføringen mellem kystbyerne, idet indskæringerne, særlig Isefjordens sydgående arme og mere lokalt Korsør nor, har dikteret vejenes forløb i samspil med havnemuligheder og deraf følgende placering af byerne.

Endelig skal nævnes den sjællandske jordbund, der de fleste steder indeholder en høj procent moræneler og derfor er stærkt påvirkelig af fugtighed. Den adskiller sig herved meget fra den midt- og vestjyske, der såvel på bakkeøernes mere udvaskede jordbund som på hedesletterne i ringere grad optager vand i sig, men til gengæld har den federe jord været fastere i tørre perioder. Disse forhold har næppe været uden betydning for tidligere tiders trafik.

I forbindelse med samfærdselen vil det være nærliggende også at inddrage spørgsmålet om sejlads på åerne, først og fremmest Suså. At der ikke kan være tale om egentlig småskibsfart er indlysende,⁷ og de hydrologiske forhold må også på forhånd udelukke enhver formodning om pramfart i større stil, hvortil kommer at bygning af mølleanlæg med dæmning har

7. Overleveringen om skudesejlads ad Susåen til Sjællands midte i historisk tid er klart afvist af Joh. Steenstrup (Har Suså i den historiske tid været en sejlbar strøm? H.T. 7, VI, s. 108–115).

begrænset mulighederne for en sådan trafik meget. Men tilbage bliver at man ikke uden videre kan se bort fra, at der på en del af Suså og eventuelt i enkelte andre sjællandske vandløbs nedre løb kan have fundet pramsejladts sted. Det er velkendt, at pramfart på Gudenå har spillet en betydelig rolle gennem århundreder, og også i denne periode er der foregået en sådan trafik mellem Silkeborg og Randers.⁸ I den lokalhistoriske litteratur møder man adskillig omtale af lignende forhold for Sjællands vedkommende,⁹ og ved kildestudierne i forbindelse med denne undersøgelse er dette spørgsmål derfor også taget med i overvejelserne. Der er imidlertid ikke fundet noget grundlag for at antage, at en sådan sejlads er foregået på de sjællandske åer. Kancelliets breve omtaler i et par tilfælde pramfart i kunstigt uddybede vandløb uden for Sjælland,¹⁰ og desuden i den yderste del af Odense å¹¹ og i Rønneå mellem kobbermøllen og Ängelholm.¹² Den eneste antydning af noget lignende på Sjælland er en række stednavne ved Tryggevælde ås udløb. Äens nedre løb gennem Valløby og Herfølge sogne er blevet kaldt Pramåen, her ligger Prambroen, og den omliggende skov hed Pramskoven,¹³ ligesom Vallø kro i 1700-tallet kaldtes Pramkroen.¹⁴ Det kan ikke oplyses, hvor langt tilbage i tiden disse navne går, og et andet spørgsmål, der rejser sig i denne forbindelse, er, om de pramme i Stevns herred, som omtales i et kongebrev af 3. april 1619, eventuelt hørte hjemme her. En anden mulighed er, at det drejer sig om pramme, som blev benyttet til transport af limsten fra Stevns klint, som

8. K. Br. 1. marts 1551; 6.–10. jan. 1552; 2. april 1618.

9. Th. Gravlund, Herredsbogen, s. 28: »Fra Alsted sogn nord for Tybjerg vides det, at korn prammedes ad åen til Næstved.« Hugo Matthiessen taler om Næstveds opståen ved »den brede, sejlbare Suså« (Torv og hærstræde, 1927, s. 44). Gunnar Knudsen beklager, at han ikke har midler »til at vise, hvor livligt et samkvem, der tidligere har været« på Vårby å (Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1914, s. 78f). O.s.v. Ingen af forfatterne nævner beviser for disse påstande. Gunnar Knudsen anfører dog fundet af et (udateret) skibsvrag ved Pine mølle i åens munding, men dette siger intet om sejlads på åen. På dette sted lå Skibholm havn, der var havn for Slagelse (jfr. s. 239). Pine mølles dæmning må allerede i middelalderen have udelukket enhver eventuel mulighed for at sejle ind i åen.

10. Bygholm å mellem Horsens og Bygholm skulle graves så dyb og bred, at der kunne gå pramme mellem slottet og byen, en ganske kort strækning, K. Br. 15. maj 1609. – Mellem Kristianstad og Åhus skabtes en noget ustabil vandvej til pramtrafik ved hjælp af en »grøft« fra Åhus til Hammarsjö. Helgeåen i sig selv var uegnet. K. Br. 7. juli 1627; 14. juni 1632; 16. dec. 1642.

11. Der kunne ikke sejles med pramme helt til Odense ad Ellemose å (= Odense å). Det sidste stykke måtte godset føres på vogne. K. Br. 5. nov. 1579; 14. marts 1581. Odense bys historie ved H. St. Holbeck, 1926, s. 192.

12. K. Br. 18. jan. 1621.

13. Trap, 4. udg. III, s. 348. Navnene Prambro, Prambro Huse, Pramskov ses på M 3528 Vallø.

14. Anders Petersen, Køge bys historie, 1888, s. X og 86.

nævnes i samme brev. Hvordan dette end forholder sig, kan disse stednavne kun give grundlag for en formodning om pramsejlads i Tryggevælde ås yderste munding, muligvis i forbindelse med en primitiv havn, hvor skibene lå et stykke ude, og godset blev ført til og fra land på pramme, på samme måde som det kendes fra andre af tidens små havne (jfr. s. 242 om havnen ved Karrebæksminde). Den nuværende Prambro ligger ca. 1 km fra udløbet, men at dømme efter Videnskabernes Selskabs kort (målt 1768–69) lå broen tidligere noget nordligere. Ca. 300 m nord for den nuværende bro fandtes i 1948 resterne af en ældre bro,¹⁵ som muligvis var den oprindelige Prambro. Hertil kommer at materialevandringen langs kysten og fra åen i tidens løb har bygget kraftigt til på dette sted og forlænget åens udløb. Der har altså i alle tilfælde været tale om en ganske kort sejlads, idet der savnes ethvert bevis for, at der har gået pramme i åløbet syd for disse lokaliteter. Teorien om pramfart på de sjællandske vandløb må indtil videre betragtes som uden grundlag i kilderne, og der kan følgelig ikke her blive tale om at sætte landevejene i forbindelse med en sådan godstransport til vands eller at efterspore eventuelle „trækkeveje“ langs åerne.

15. Trap, 5. udg. IV, s. 137.

II

Litteratur

Vejene og deres funktion har ikke i særlig grad fristet danske historikere til trods for, at det ikke har skortet på erkendelse af emnets betydning – som når Axel Steensberg betegner samfærdselen som „al kulturs ryggrad“.¹ En stor samlet fremstilling af vejenes historie og topografi i ældre tider er aldrig udgivet,² og de eneste foreliggende monografier er den meget populære og kortfattede *Danske Veje*, Turistforeningens Årbog 1964 og Torben Topsøe-Jensens bredt fortællende bog fra 1966, *Ad hjulspor og landeveje*. Ingen af dem behandler de gamle vejes forløb. – Det er folk uden for faghistorikernes kreds, der på dette felt har ydet det mest omfattende arbejde. Her skal gives en oversigt over den foreliggende litteratur om veje og samfærdselsforhold, trykt såvel som utrykt, omfattende tiden indtil slutningen af 18. århundrede, da de store vejreformer dannede overgangen til en ny epoke.

Dansk vejhistories pioner er fuldmægtig i rentekammerets kontor for vejsager *C. L. Paulsen*, hvis manuskript, *Forsøg til en historisk beretning om vejevæsenet i Danmark (1823)*, opbevares i Rigsarkivet. Paulsen behandler forholdene langt tilbage i tiden, men som titlen antyder, lægger han hovedvægten på det egentlige vejevæsen, således som det blev til under enevælden. Grundlaget for hans arbejde er først og fremmest lovgivningen om vejene gennem tiderne, og vedrørende det 16. og 17. århundrede var han derfor stærkt hæmmet af den daværende mangel på kildeudgaver, især af kancelliets brevbøger. Eksempelvis kender han kun kongevejene fra omtale i forordningerne under enevælden: „Når disse [kongevejene] egentlig først var anlagt, har jeg intetsteds været så heldig at kunne finde nogen historisk oplysning om, ligesom jeg også savner pålidelige efterretninger

1. *Fortid og Nutid*, XIII, s. 109.

2. I 1940'erne havde ledende folk på Nationalmuseet, bl. a. Johs. Brøndsted, planer om at skabe en sådan. Der blev udarbejdet retningslinier for værket, og en række forskere fik overdraget at skrive afsnit inden for deres specialer, spændende fra oldtid til nutid. Nogle af disse artikler blev skrevet og indsendt til redaktionen, men planen led skibbrud og blev ikke siden genoptaget.

om disse vejes beskaffenhed, gang o. s. v.“³ I det hele taget indskrænker hans behandling af vejene i denne periode sig til et referat af recessernes bestemmelser, og først når han når frem til slutningen af 17. århundrede, hvor et mere omfattende kildestof var let tilgængeligt, får fremstillingen virkelig vægt. Men disse mangler er for en stor del bestemt af tidens muligheder, og når Paulsens pionerarbejde principielt må karakteriseres som værende af høj kvalitet, beror det på et fortrin, som især træder stærkt frem ved sammenligning med flere af de senere forfattere, der har beskæftiget sig med vejhistorie, nemlig den afgørende vægt, han lægger på de samtidige kilder og – som det fremgår af ovenstående citat – hellere erkender sin mangel på „pålidelige efterretninger“ end tager sin tilflugt til tradition og tvivlsomme konstruktioner. Man må beklage, at hans bog ikke er blevet trykt i tide. Det ville have sparet adskillige senere forfattere for meget pertentligt afskrivningsarbejde, og de mange forordninger og andre love, Paulsen har samlet som bilag, ville have gjort stor nytte som kilde-samling.⁴

En af de mest produktive vejhistorikere er *J. T. Lundbye*. Han var ingeniør af uddannelse og blev i 1908 knyttet til Polyteknisk Lærestanstalt, fra 1916 som professor i teknisk hygiejne (kloakering og vandforsyning). Ved siden af denne gerning dyrkede han sine historiske interesser, der satte frugt i jubilæumsskriftet *Den polytekniske Lærestanstalt 1829–1929* samt i 1920'erne og -30'erne i en lang række artikler i de historiske selskabers årbøger om vejene i ældre tid. I 1927 udgav han sammen med historikeren Victor Hermansen bogen *Roskilde landevej gennem tiderne*, og sin position som fremtrædende vejhistoriker befæstede han ved at forfatte det danske afsnit om samfærdselen i *Nordisk Kultur*.⁵ Denne artikel genfindes i noget omarbejdet skikkelse i *Håndbog i hjemstavnsforskning og hjemstavnskultur* (1939). Navnlig i de to sidstnævnte artikler berører han også den her omhandlede periodes vejhistorie.

I betragtning af dette forfatterskabs omfang og navnlig i betragtning af, at Lundbye selv lægger stor vægt på at gøre rede for sin metode og at give anvisninger på, hvorledes vejstudier kan drives, har det i forbindelse med denne bog været nødvendigt at tage hans metode og kildegrundlag op til overvejelse, og en nærmere karakteristik af hans arbejdsform og resultater skal her forsøges.

3. Paulsen, s. 43.

4. Til manuskriptet hører 89 bilag, håndskrevne og trykte love og forordninger vedrørende vejvæsenet.

5. Danmarks veje i oldtid og middelalder, *Nordisk Kultur* XVI, 1934, s. 200–216.

Som indledning til sine vejhistoriske studier skrev Lundbye en artikel, Vejenes udviklingshistorie i Danmark,⁶ hvori han gør rede for sine synspunkter. Hans udgangspunkt er Sophus Müllers undersøgelser af færdselslinierne i oldtiden,⁷ et arbejde han med fuld ret fremhæver som betydningsfuldt. Det er Sophus Müllers velkendte tese, at gravhøjene blev placeret nær boligerne, og at højene derfor oplyser om bebyggelsens lokalisering – „et fuldstændigt højkort er tillige et fuldstændigt og nøjagtigt bebyggelseskort“,⁸ men „som i vore dage skabtes bebyggelsen af vejen“, og hvor gravhøjene findes i lange rækker, markerer de derfor oldtidens veje. Sophus Müller erkendte, at der også findes adskillige høje, som ikke lader sig indpasse i et sådant mønster, og kun de virkelig iøjnefaldende, ofte næsten ubrudte, milelange rækker af gravhøje kan anvendes som indikator for færdselsårer. På kort, hvor højene er afsat, kan vejene ifølge teorien indtegnes efter disse rækker, således som Sophus Müller har givet eksempler på i sin afhandling.

Denne metode, som Sophus Müller og senere Vilhelm la Cour har anvendt på oldtiden, overfører Lundbye nu på de følgende tider, og han nærer stor optimisme med hensyn til muligheden for at rekonstruere både oldtidens og senere tiders veje på dette grundlag: „Hvor målene i århundreder, måske endog i årtusinder, er de samme, vil færdselen efterhånden sætte sig en mængde tydelige spor af forskellig art, så at man forholdsvis nøjagtigt kan rekonstruere den gamle færdselslinie, når man lærer at tyde de forskellige spor“.⁹ Sporene, som svarer til Sophus Müllers rækker af gravhøje, og som ligesom disse kan aflæses på et kort, er først og fremmest selve terrænets betingelser for færdselen, især vandskellene, hvorefter vejene oprindeligt har rettet sig og holdt sig i længere eller kortere tid „afhængig af, hvor bekvemt de lå for færdselen“; også gode muligheder for overgang over vandløb og slugter, desuden befæstningsanlæg, der angiver, hvor der har været færdselsveje, som man har villet forsvare, stednavne, der fortæller om vadesteder og broer, o. s. v. „Således kan man på kortet sidde og raisonnere sig til, hvorledes vejene må have gået; men selv om slutningerne synes meget sikre, er det dog aldrig nogen skade at se at skaffe sig vished om, hvorvidt de gjorde slutninger nu også er rigtige“.¹⁰

6. Vejenes udviklingshistorie i Danmark, Fortid og Nutid, II, 1919, s. 129–143. Også artikelen i Håndbog i hjemstavnsforskning.
7. Vei og bygd i sten- og bronzealderen, Årbog for nordisk oldkyndighed og historie, 1904, s. 1–64.
8. Vei og bygd, s. 56.
9. Fortid og Nutid, II, s. 129.
10. Samme, s. 133. – Denne følelse af sikkerhed ved metoden deltes ikke ubetinget af Sophus Müller.

2 Alvej og kongevej

Denne vished skaffer man sig ved i terrænet at oplede rester af gamle veje, hvilket man naturligvis især kan have held til på udyrkede steder. „Sådanne vejspor findes i mængder spredt over landet, det enkelte spor fortæller ikke meget om, hvorfra det er kommet, og hvorhen det har ført; men samles oplysningerne om dem, og indlægges de på et kort, så at de kan sammenholdes, da vil det kunne lykkes at få dem til at fortælle et ikke uinteressant stykke Danmarkshistorie“.¹¹ Foruden disse endnu synlige vejspor kan også andre kilder bekræfte de resultater, der er vundet ved de hjemlige kortstudier. Lundbye nævner bl. a. lokale traditioner, gamle folks erindringer om forsvundne vadesteder og veje, sagn – „selv om de måske kan synes naive; når de sammenholdes kan de nok komme til at fortælle noget“¹² – og de milepæle, der blev sat i 1690'erne ved Ole Rømers opmåling af landevejene. Også lokale ejendommeligheders geografiske udbredelse kan fortælle om samfærdselen. Lundbye tænker her på forskelle imellem de enkelte herreder og sogne på befolkningens klædedragt, dialekt, byggemåde og husgeråd, og studiet af samfærdselsvejene og deres betydning kan udstrækkes til ethvert felt, hvor det endnu er muligt at stedfæste den viden, man har om disse forhold til forskellige tider.

På det her refererede grundlag skrev Lundbye i de følgende to årtier sine artikler om vejenes udviklingshistorie og forløb inden for de enkelte amter med hovedvægten på de ældste tider. I Nordisk Kultur har han samlet sine resultater og ført fremstillingen op til den nyere tid, men metoden er stadig den samme: alene ud fra terrænet kan man tegne vejene ind på et kort ud fra sin viden om de mål, de skulle føre til – tingsteder, købstæder, markeder o. s. v. Når nye mål opstod, f. eks. ved at byer grundlagdes, skete der forskydninger i vejnettet, den ene forskydning førte den anden med sig, men alle stadier kan fastlægges, fordi man hver gang kender det nye mål. For Sjællands vedkommende var hovedlinierne fastlagt allerede i oldtiden, fordi der opstod et fælles tingsted ved Ringsted, som lå centralt, og vejlinier, der forbandt de forskellige dele af øen, skar hinanden her. Vejnettet holdt sig ret uforandret gennem hele middelalderen lige til vejreformerne i 18. århundrede. At København afløste Roskilde som hovedstad bevirkede dog en ringe forandring, idet hovedvejen nu blev forlagt, så den førte fra Roskilde til København, ligesom denne by blev forbundet med direkte veje til Helsingør og Køge, på samme måde som de andre købstæder blev forbundet med veje, efterhånden som de opstod.¹³ Lundbye

11. Samme, s. 134.

12. Samme, s. 137.

13. Nordisk Kultur, XIV, s. 203 f, 206, 212.

tegner ingen vejkort for tiden fra middelalderens slutning og fremefter, idet han her henviser til Videnskabernes Selskabs kort.¹⁴

Der kan rejses adskillige indvendinger mod Lundbyes metode og kilde-syn. En fundamental svaghed er således jævnføringen mellem Sophus Müllers rækker af gravhøje og de indikatorer for færdselsveje, som Lundbye opererer med. I Sophus Müllers ræsonnement er forbindelsen mellem højene og vejene klar og entydig: bebyggelsen har sat sig spor i gravhøje, og hvor disse ligger i række, har bebyggelsen ligget langs en vej.¹⁵ Den samme nære forbindelse eksisterer ikke i alle tilfælde mellem vejene og de spor, Lundbye nævner. Som tidligere omtalt giver det danske overfladerelief ikke mulighed for en blot nogenlunde entydig fastlæggelse af samfærdselslinierne, bortset fra lokale undtagelser, og i hvert fald må terrænhindringerne altid sættes i forhold til den befolkningsmæssige, økonomiske og tekniske situation, der for hver tidsalder bestemte, i hvor høj grad det var påkrævet eller muligt at overvinde dem; dette har Lundbye selv antydnet med sin tidligere citerede bemærkning om, at vandskelslinierne forlades, når de ikke længer lå bekvemt for færdselen. Men hermed indføres en hel række usikkerhedsmomenter, som får hans optimisme med hensyn til muligheden for at fastlægge ældre tiders vejnet ud fra kortstudier ved skrivebordet til at tage sig aldeles overdreven ud. Vedrørende de øvrige kendemærker for gamle veje, som Lundbye aflæser på kortet eller finder i terrænet, må man give ham ret i, at de ganske rigtigt står i mere eller mindre direkte forbindelse med trafikale forhold (sagn og mundtlige overleveringer bør dog nok udgå af listen), men de savner ganske det arts- og tidsmæssige enhedspræg, der kendetegner gravhøjene som kilde til vejføringen. Sten- og bronzealderens høje spænder nok over et lige så langt – eller i virkeligheden længere! – tidsrum sammenlignet med Lundbyes kilder, hvoraf stednavnene og Ole Rømers milepæle vistnok danner de krono-

14. Samme, s. 207. Han beklager, at Videnskabernes Selskabs kort »er tegnet i så lille målestoksforhold som 1 : 240.000 – 1 : 360.000« og derfor ikke får alle veje med. Dette er ganske fejlagtigt. Kortene er tegnet i målestokken 1 : 20.000, og de originale målebordsblade opbevares i Geodætisk Instituts arkiv, hvor de er fuldt tilgængelige. Lundbye kender øjensynlig kun bearbejdelserne af kortene i de nævnte målestoksforhold. Om opmålingen m. v., se Asger Lomholt, Landmåling og fremstilling af kort under bestyrelse af Det Kgl. Danske Videnskabernes Selskab 1761–1843. 1961.
15. Det bemærkes, at Sophus Müllers teori her alene behandles som inspirationskilde for Lundbye, mens det falder uden for denne bogs rammer at give en vurdering af den og den diskussion, den har rejst. Interesserede i studiet af oldtidsvejene henvises til Therkel Mathiassen, Studier over Vestjyllands oldtidsbebyggelse (1948) og Nordvestsjællands oldtidsbebyggelse (1959).

logiske yderpunkter,¹⁶ men højrækkerne er vokset frem i løbet af hele denne lange periode, ved at høj efter høj er føjet til rækken som resultat af en ensartet tilknytning til vejen. Perioden forudsættes sædvanligvis at have et forholdsvis ensartet præg med ringe udvikling, og ydermere er der tale om en tid, hvorfra andre kilder er yderst sparsomme. Det må forekomme meget betænkeligt uden videre at overføre Sophus Müllers metode på en senere tid, hvis forudsætninger og kildemæssige muligheder er helt anderledes end oldtidens.

De relikter af gamle veje og vadesteder, som stadig kan ses i uopdyrkede egne, eller som gamle folk erindrer at have set, og som Lundbye mener kan bekræfte hans kortstudier, har han søgt at få registreret ved i den nævnte artikel i *Fortid og Nutid* at opfordre lokalhistorikere og andre interesserede over hele landet til at indsamle oplysninger og indsende disse til Dansk historisk Fællesforening. I hvor høj grad denne opfordring bar frugt vides ikke, men hvor fortjenstfuldt dette arbejde end kunne være – og allerede i 1919 var det i den 11. time at få det gjort – må det siges, at værdien af en sådan registrering og kortlægning af gamle veje vil være stærkt forringet på grund af det fra al kompetent side erkendte problem med at datere dem. „Finder man bevarede vejspor i udyrket område, vil det som regel være umuligt at tidsfæste dem“ (Georg Kunwald).¹⁷ Fund af mønter, våben, hestesko o. l. gøres kun i enkelte tilfælde og kan ydermere kun oplyse, at vejen var i brug på den tid, hvortil fundet kan henføres, men siger intet om hvorvidt vejen da var hovedfærdselsåre eller betydningsløs bivej. Kun i de få tilfælde, hvor en vej ses at være anlagt i intim tilknytning til f. eks. en borg, hvis rester kan dateres, stiller sagen sig gunstigere. Et kort, hvorpå de gamle vejrester var indtegnet, ville selvfølgelig være uden tidsmæssig fundering og intet fortælle om eventuel samhørighed mellem de enkelte spor eller om disses karakter af hovedvej eller bivej. Der er således store vanskeligheder forbundet med at ville bruge de gamle vejrelikter som hovedkilde til tidligere tiders vejnet.

16. I en del af sine artikler behandler Lundbye også oldtiden og udvider her Sophus Müllers teori til også at gælde stenalderens langdysser: »Ved Gudbjerg på Fyn ligger der... 3 smukke og velbevarede og fredede langdysser samt tomten af en fjerde, alle peger de nøjagtig i samme retning... og her har altså gået en betydelig (!) vej i stenalderen. I Valby hegn ved Helsingø i Nordsjælland ligger også en smuk samling langdysser, men i forskellig retning, her har altså flere veje mødt hinanden.« Håndbog i hjemstavnsforskning, s. 211. – I betragtning af den store vægt, Sophus Müller lægger på, at kun de meget lange, næsten ubrudte højrækker kan anvendes, og den varsomhed han i det hele taget udviser, må hans metode her siges at være brugt på en måde, som han aldrig i dette jordeliv ville have godkendt.

17. *Danske veje*, 1964, s. 8. Også Helge Nielsen, *Skalk*, 2, 1972, s. 8.

Når Lundbye ikke ofrer spørgsmålet om kildernes samtidighed nogen opmærksomhed, hænger det øjensynligt sammen med den forudsætning, hvorpå hele hans arbejdsmetode hviler: at vejnettet er konstant og uforandret gennem århundreder, når blot endemålene for trafikken er fastlagt. Som vi har set, mener han således, at vejene på Sjælland lå fast fra købstadsgrundlæggelsens tid til slutningen af 18. århundrede, bortset fra den lokale ændring, der skete da København blev hovedstad. I nogle tilfælde anvender han endog det nuværende vejnet til at påvise, hvorledes vejene har gået i oldtiden.¹⁸ Kun når denne store kontinuitet forudsættes, får benyttelsen af så tidsmæssigt forskellige kilder som stednavne og milepæle mening, når vejnettet skal rekonstrueres, men i hele Lundbyes forfatter-skab findes der ingen begrundelse for dette synspunkt, som i det hele kun omtales i et par enkelte, postulerende bemærkninger.¹⁹ Spørgsmålet er næppe så ligetil, at det kan forbigås i tavshed, og kontinuiteten uden videre forudsættes. I det mindste må man forlange, at det gøres klart, at hypotesen om vejnettets store bestandighed er lagt til grund for den metode, der anvendes. Til dette spørgsmål skal der senere vendes tilbage.

I betragtning af disse svagheder ved Lundbyes metode – og flere kunne nævnes – kan det ikke undre, at hans resultater har vundet ringe anerkendelse. Axel Steensberg betegner dem som „en hoben påstande uden bevisførelse“,²⁰ og Poul Nørlund finder hans bidrag til Nordisk Kultur „temmelig fantastisk“.²¹ Men selv om Lundbye således ikke har magtet at løse den opgave, han satte sig for, er det dog hans fortjeneste at have forstået dette studiums betydning og peget på de muligheder, der ligger her.

En lignende antagelse af meget stor stabilitet i vejnettets hovedlinier ligger til grund for en artikel fra 1966 af geografen *Steen B. Böcher*, Træk af vejudviklingen i Danmark belyst gennem beliggenheden af vigtige vade-steder og broer.²² Forfatteren søger heri at fastlægge de vigtigste vejforbindelser før slutningen af 18. århundrede og at vise terrænforholdenes afgørende betydning for disse. De muligheder, der fra naturens hånd fandtes for at overvinde de hindringer, vandløb og moser frembød, blev bestemmende for vejforløbet, og man kan nu benytte sig af dette forhold og fra overgangsstedernes beliggenhed slutte sig til, hvor hovedvejene gik. Allerede landets første indbyggere har forstået at finde de naturlige vade-

18. F. eks. Nordisk Kultur, XIV, s. 202 f.

19. Samme, s. 202 anfører ganske vist menneskenes store konservatisme som årsag til, at vejene holdt sig uforandrede gennem tiderne.

20. Anmeldelse af Håndbog i hjemstavnsforskning, Fortid og Nutid, XIII, s. 109.

21. H. T., 9, IV, s. 123.

22. Geografisk Tidsskrift, 65. bd. 1966, s. 129–176 og pl. 1.

steder; da befolkningen blev bofaste agerbrugere, udviklede der sig vejforbindelser mellem landsbyerne, og også disse veje benyttede de naturlige vadesteder. Da det stigende antal vogne i 16. århundrede krævede flere broer, blev disse ligeledes bygget „ved de vadesteder, der lå på hovedruterne“. For hovedvejenes vedkommende etableres således en kontinuitet fra landsbygrundlæggelsens tid over 16. og 17. århundrede til vejreformerne i 18. århundrede.

Det gælder altså om at finde de gamle overgangssteder, og hertil anvendes rester af gamle nedkørselsveje ved åer samt stednavne, der indeholder ordet vad eller andre gloser, som betyder overgangssted. Og når man på målebordsbladet finder „en hel række veje, der fra begge sider stråler sammen mod et bestemt sted ved vandløbet, kan man med sikkerhed gå ud fra, at der her har været et overgangssted, der har været benyttet i lange tider“. En anden metode er at opsøge steder på kortet, hvor en landsby ligger ligeligt fordelt på begge sider af en å, eller hvor to landsbyer ligger lige over for hinanden. Også en af Lundbyes opfindelser anbefales: at finde steder på kortet, hvor sogne- og herredsskel viger bort fra et vandløb, som de i øvrigt følger.²³ Blandt kilderne indgår desuden kort fra Johannes Mejer til Videnskabernes Selskab samt Kancelliets Brevbøgers omtale af vadesteder og broer.²⁴

Det afgørende for Böcher synes at være, at vejenes endemål var konstant, og at der var et begrænset antal mulige overgangssteder imellem dem, således at færdselen måtte være nogenlunde bundet til disse linier gennem et årtusinde eller mere. I konklusionen hedder det: „Målene for vejene – byer, færgesteder o. lign. – lå fast, og det gjorde en række af broerne også. Det, der er sket, er næsten det samme, som vi ser i vore dage: En udretning i stor stil“ (s. 174). Hvis der med byer her menes købstæder, er der imidlertid mellem præmisser og konklusion sket en forskydning. For stednavnene hører i hovedsagen til en tid, da vejenes mål var landsbyerne. Og hvis målene nu er købstæderne, er målene altså skiftet og forudsætnin-

23. Samme, s. 131 f, 139.

24. Böcher har foretaget en sammenligning mellem de gamle kort, bl. a. Johannes Mejers, og kongebrevens omtale af broers og vadesteds beliggenhed, hvilket faldt sådan ud, »at det måtte anses for forsvarligt at slutte fra disse offentlige dokumenters meddelelser om vadesteder og broer til hovedfærdselslinierne, altså også til veje der ikke findes på de ældre kort« (s. 143). Der ligger heri en opfattelse af kildernes vidne-værdi, som må vække modsigelse. Det er ikke de »offentlige dokumenters« omtale af nærmere angivne broer, der skulle reparereres, o.s.v., som trænger til bekræftelse af f. eks. Johannes Mejers kort, afhængige i pålidelighed som disse var af Mejers tekniske muligheder, hans forcerede arbejdstempo m. v. Det er tværtimod kongebrevene, der må bruges til at kontrollere, i hvilket omfang man tør bruge kortene de steder, hvor sikre efterretninger savnes. Se herom s. 52 ff.

gen for at benytte stednavnene som kilde bortfaldet. Hermed er antydnet det, der nok er artiklens største svaghed: der tages i for ringe grad hensyn til, at de forskellige centres tiltrækning over for færdselen kan skifte i forhold til hinanden i århundredernes løb. Og de *har* skiftet. Købstæder er gået frem, andre tilbage; siden vikingetiden er borge opstået og gået til grunde, dele af riget er mistet, handelspladser og fiskesteder har haft deres tid o. s. v. Om et gammelt vadested i løbet af hele dette lange, komplicerede udviklingsforløb permanent hørte til en og samme hovedvej eller det blev helt eller delvis forladt af færdselen vil sjældent kunne udredes.

Det er hævet over diskussion, at overgangsstederne over vandløb og moser må spille en vigtig rolle ved eftersporingen af de gamle veje. Det var nu engang her de største vanskeligheder for trafikken var, og det er derfor vadesteder og broer, der i særlig grad har sat sig spor i kilderne. Da Böcher for en del anvender kilder fra den her behandlede periode, vil mange af de overgangssteder, han nævner, også blive omtalt i denne undersøgelse. Når der alligevel for visse strækningers vedkommende er ringe eller ingen overensstemmelse mellem Böchers og mine resultater, skyldes det bl. a., at Böcher ikke er opmærksom på, at alfarveje og kongeveje er to skarpt adskilte vejsystemer.²⁵

Af en ganske anden karakter er den ligeledes i 1966 udkomne monografi af *Torben Topsøe-Jensen*, *Ad hjulspor og landeveje*. Forfatteren er jurist og har udsendt flere arbejder om vejhistoriske emner (jfr. litteraturlisten). Bogen strækker fra oldtiden til jernbanernes epoke, men med klar hovedvægt på tiden for de store vejreformer omkring år 1800. Vejenes forløb eller i det hele taget vejenes topografi behandles ikke, emnerne er først og fremmest vejlovgivningen og livet på landevejene til vekslende tider. „Fremstillingen er bygget op omkring de skiftende tiders lovgivning“, hedder det i forordet. Desuden er kilderne – i det omfang de sparsomme henvisninger røber det – den foreliggende litteratur samt udlændinges beretninger om rejser i Danmark.

Samfærdselshistoriens metode og de komplicerede problemer omkring de trafikskabende centres vekslende tiltrækning på færdselen til forskellige tider er ikke Topsøe-Jensens sag. „Bogen er i det hele taget lagt an som en refererende fortælling, den er ikke analyserende, den stiller ingen spørgsmål til kildestoffet og forsøger følgelig heller ikke at besvare sådanne“.²⁶

25. Om kongevejene, se kap. VII og IX. Afvigelserne ses bedst ved at sammenligne Böchers kort med hvad der i denne bog siges om vejene Ringsted-Korsør og København-Hillerød.

26. Niels Andersen, anmeldelse af bogen, H. T. 12, III, s. 266.

Men den har sin styrke i at have samlet et broget stof med mange interessante oplysninger og gode illustrationer, hvoraf adskillige ikke har været offentliggjort før.

Enkelte forfattere har behandlet samfærdselens historie som led i større kulturhistoriske arbejder. Først og fremmest skal nævnes *Troels-Lund*, *Dagligt liv i Norden* i det sekstende århundrede, hvis afsnit, *Rejse i Norden*, omhandler en række af de herunder hørende emner med hovedvægten på selve rejselivet, mens vejenes specielle topografi kun berøres i en kort omtale af hovedruterne. Med den store udbredelse, *Troels-Lunds* værk har fået, har hans synspunkter haft stor betydning og genfindes ofte hos lokalhistorikere og andre forfattere. Der vil også i denne bog blive mange anledninger til at vende tilbage til *Troels-Lunds* banebrydende arbejde og i de enkelte tilfælde gøre forsøg på vedrørende dette afsnit i værket at prøve berettigelsen af den kritik, der har været rejst imod ham: at hans kritiske prøvelse af kilderne ikke var fyldestgørende, og at han var for tilbøjelig til at drage slutninger om den almene tilstand på grundlag af enkelte kildeudsagn.²⁷ En slags fortsættelse af *Troels-Lund* finder man i værket *Dagligliv i Danmark* i det syttende og attende århundrede (1969), afsnittet *Rejsens besværligheder* af *Torben Witt*. Her bygges der naturligvis på den foreliggende litteratur, især *Topsøe-Jensen*, men forfatteren har desuden navnlig fra tingbøgerne hentet en række oplysende eksempler på vejenes tilstand, vedligeholdelsesarbejdet o. s. v. – På lignende vis indgår en omtale af rejselivets glæder og besværligheder i *Aage Welblund*, *Kro- og landevejsliv i ældre tid*²⁸ og i en artikelserie af *Chr. Heilskov*, *Landevej og herberg*.²⁹ I den kortfattede behandling de to forfattere giver det 16. og 17. århundrede, står de begge i stor gæld til *Troels-Lund*, og noget egentligt nyt bringer de ikke. Det samme gælder en kort artikel af *T. J. Helsted* og *Einar Egebo*, *De danske veje gennem tiderne*.³⁰

Af langt større interesse er *Harald Ilsøes* indledning til bibliografien *Udlændinges rejser i Danmark indtil år 1700* (1963). På grundlag af en systematisk gennemgang af rejseberetninger har *Ilsøe* her givet en højst livfuld fremstilling af emner som transportmidler og herberg, veje og rejseruter, indtryk og oplevelser, således som det altsammen tog sig ud i de

27. I det følgende henvises der overalt til 6. udg. af *Dagligt liv i Norden*, 1968–1969; afsnittet *Rejse i Norden* findes i I, s. 159–203.

28. Afsnit i *Aage Welblund* og *A. G. Hassø*, *Gamle landevejskroer fra København til Korsør*, 1946.

29. *Sund Sans*, *Tidsskrift mod tvangsstyre – for personlig frihed*, årgang 1939 og 1940.

30. *Ingeniøren*, 1946 B, s. 77–83.

rejsendes øjne. Der er hermed føjet nye facetter til vor viden om disse ting, for ganske vist er nogle af disse kilder nok benyttet tidligere, f. eks. af Troels-Lund, ligesom allerede C. L. Paulsen var opmærksom på, at der her var mulighed for at hente oplysninger, men der har ikke før foreligget en samlet bearbejdelse af denne kildegruppe,³¹ og for denne bog har såvel Ilsøes introduktion som navnlig selve bibliografien været af overordentlig stor betydning ved benyttelsen af disse kilder.

Blandt de fremstillinger, der behandler hele landets vejforhold i ældre tid må endelig nævnes et manuskript af oberstløjtnant *Chr. Hemmingsen*, *Nogle gamle danske veje*.³² Forfatteren gennemgår de enkelte vejstrækninger og gør rede for deres forløb, men fremstillingen er i hovedsagen rent refererende, og de „kilder“, der anføres, er for en stor del de i denne oversigt nævnte forfattere, hvis resultater godtages uden forsøg på en vurdering. Hemmingsen udskiller kun oldtidens veje som en særlig gruppe, mens hele den efterfølgende tid behandles under et, hvorved kongevejene i de fleste tilfælde forsvinder i det almindelige vejnet som følge af, at senere kilder fra den tid, da kongevejene ikke længere var forbeholdt kongen, benyttes til hele perioden.

ENKELTE OMRÅDERS VEJHISTORIE. I *Hugo Matthiessens* omfattende og fascinerende forfatterskab spiller vejenes historie en stor rolle. Allerede i bøgerne fra 1920'erne – *Torv og hærstræde*, *Middelalderlige byer* – er færdselsvejene og deres betydning indarbejdet i helhedsbilledet, og i hans senere studier kom de jyske vejes historie til at indtage en dominerende plads: *Hærvejen* (1930) og *Viborg-veje* (1933). Mens den førstnævnte bog i kraft af sit emne er speciel, er *Viborg-veje* et eksempel på en mere almen historisk-topografisk undersøgelse, hvorfra adskillig inspiration og hjælp har kunnet hentes til denne bog.

Sine metodiske synspunkter har Hugo Matthiessen skitseret i en artikel fra 1927, *Hærvejen gennem Jylland*, introduktion til det jyske vejnets historie.³³ Han er enig med Lundbye i den elementære sandhed, at „ethvert rationel studium af middelalderens forbindelser må søge sit udgangspunkt i de vejsmål, som skiftede med de forskellige perioder“, men dermed hører overensstemmelsen op, for Hugo Matthiessen erklærer straks derefter, at „både i metode og materiale afviger det væsentligt fra påvisningen af

31. En ikke så udførlig oversigt over udlændinges rejser i Danmark indtil Frederik IV's død er tidligere givet af Carl S. Petersen, *Fortid og Nutid*, I, 1914–16, s. 45–60.
32. Maskinskrevet manuskript på 70 sider, 1952, Hærstabens militærhistoriske sektion.
33. *Festskrift til Kristian Erslev*, 1927, s. 107–130; om metoden s. 107–109.

trafiklinier fra forhistoriske tider“. Ved denne søger man at trække linierne op gennem gravhøjenes milelange rækker, men man savner antydning af, hvorfor færdselen tog netop dette forløb, og hvad oldtidsfolket søgte ad disse formentlige veje, hvis mål fortaber sig i mørke. Studiet af den historiske tids veje savner derimod i betydelig grad de håndgribelige kendemærker, hvorved den forhistoriske arkæolog finder støtte, „thi en gammel vej er yderst karrig med oplysninger om sig selv og røber ikke nærmere sin alder“. Kun i grove træk kan man „vel nok i almindelighed“ bruge den hovedregel, at færdselen i mere primitive tider nødtes til at holde sig tæt op ad de store vandskel. I det enstonede materiale, som resterne af de gamle veje udgør, vil ingen være i stand til at adskille hovedveje fra mindre betydelige færdselslinier, men historikeren, som giver sig i lag med opgaven, har en meget væsentlig fordel fremfor den forhistoriske arkæolog: han kan stundom „være så heldig af det historiske kildestof at fremdrage støttepunkter af afgørende betydning“. Det hænder mange gange, at en af talrige oldtidsminder dateret vej endnu er i brug i vore dage, men det nytter ikke at klamre sig krampagtigt til de af højrerækker fra oldtiden markerede veje og „med forbigåelse af tusinder af år at skabe en kontinuitet, som næppe lader sig bringe tilveje“. Selv om en færdselslinies ælde synes givet, er dette jo intet bevis for dens betydning til skiftende tider, og når man vil rekonstruere et vejnet, gælder det netop i første række om at få tag i de strøg, hvor den store færdsel rykkede frem. Først når hovedlinierne ligger klart, kan det måske i anden omgang blive muligt at indtegne de vejgrene af anden og tredje rang, som strakte sig ud over landet.

Mens Lundbye praktisk taget ignorerer de skriftlige kilder,³⁴ og Böcher kun udvælger dem, der drejer sig om broer og vadesteder, lader Hugo Matthiessen altså hele denne gruppe indgå et samarbejde med studiet i marken, således som Viborg-vejes undertitel, Studier og vandringer, antyder. Bogen er ledsaget af 34 sider „kilder og bevissteder“, hvoraf en god del refererer til primært kildestof – lensregnskaber, cancelliets brev-bøger, Johs. Mejers kort o. s. v., foruden at Hugo Matthiessen naturligvis også udnytter andre lødige forfatteres resultater. Skulle man forsøge at fremdrage svagere sider ved hans kildebenyttelse, måtte der vel især peges på det, der også er blevet indvendt imod Troels-Lund, nemlig en vis tendens til ud fra et enkelt eller et par kildesteder at drage mere generelle slutninger, end materialet berettiger til. Hugo Matthiessen har selv afvist

34. De 2–3 gange i afsnittet i Nordisk Kultur han omtaler skriftlige kilder, sker det hver gang i form af citater fra andre forfattere (s. 204 og 214).

denne kritik for Troels-Lunds vedkommende med den begrundelse, at historikeren altid er henvist til et udvalg af kilder, nemlig det, der tilfældigvis er overleveret, og han kan altså alligevel ikke tage hensyn til alle kilder, f. eks. ikke til de tabte.³⁵ Denne indvending rangerer vistnok nogenlunde på linie med Erasmus Montanus' bevis for at Morlille er en sten, for kritikken går naturligvis på, at et større udsnit af de *bevarede* kilder burde inddrages. At så meget er gået tabt, skulle netop tilskynde til at udnytte det bevarede i så høj grad som muligt, således at skaden ikke gøres endnu større, end den er i forvejen. Som eksempel på denne svaghed for Hugo Matthiessens vedkommende kan nævnes hans behandling af rejsehastigheden i 16. århundrede, som senere vil blive udførligt omtalt (s. 161 f). Om Hærvejens fortsættelse fra Viborg til Ålborg siger han, at den i 17. århundrede kaldtes *Via regia*.³⁶ Dette må fremkalde indtrykket af en almen betegnelse for netop denne vej, men sandheden er, at udtrykket kun findes det ene sted, hvortil der henvises, nemlig på Johs. Mejers af tysk sprogbrug stærkt prægede kort, og at det i øvrigt her benyttes om enhver større alfarvej. Men sådanne indvendinger vedrørende detaljer rammer ikke bøgernes metodiske fundament, selv om de må understrege betydningen af en gennemført og dybtgående kildebenyttelse. I forbindelse med redegørelsen for nærværende bogs metode skal vi derfor vende tilbage til Hugo Matthiessens arbejdsform.

To andre forfattere har ligeledes behandlet vejene i en bestemt region, nemlig postmester *C. Klitgaard*, hvis bog, *Vendsysselske veje*, udkom 3 år efter *Viborg-veje*, og *J. Høirup*, hvis to artikler hedder *Træk af de fynske vejes historie*.³⁷ Klitgaard er Hugo Matthiessens lærling, men når langt fra på højde med forbilledet, især hvad angår omhu med dokumentation af det anførte. Høirups artikler rummer en hel del mere, end titlen lover, idet der bl. a. også gives en oversigt over væsentlige dele af vejlovgivningen for hele landet.

Sjællands veje er ikke gjort til genstand for en samlet undersøgelse i lighed med de sidstnævnte forfatteres studier, men i bogen *Roskilde landevej gennem tiderne* (1927)³⁸ foreligger der en grundig behandling af denne vejs historie. Bogen er som tidligere nævnt fremgået af et samarbejde mellem J. T. Lundbye og mag. art., senere inspektør ved Nationalmuseet,

35. H. T., 9, III, s. 98. Det bør dog bemærkes, at der er tale om en nekrolog over Troels-Lund.

36. *Viborg-veje*, s. 30.

37. *Fynske årbøger*, V, s. 416-464; VI, s. 186-224.

38. Bogen kom først som en artikel i *Fra Kbh.s amt*, 1926, s. 5-118.

Victor Hermansen, således at Lundbye har skrevet kapitlerne Oldtidsveje i Københavns amt og Anlæggelsen af den nuværende landevej, førstnævnte på grundlag af sin sædvanlige metode, sidstnævnte først og fremmest med benyttelse af C. L. Paulsens manuskript og trykt litteratur. Det mellem-liggende afsnit, Den gamle Roskildevej, er forfattet af Hermansen og omhandler tiden fra ca. 1200 til vejreformerne. For en stor del på basis af primære kildestudier behandles her både vejens almindelige historie og dens topografi, men forfatteren kommer naturligvis også ind på vejforhold i almindelighed, særlig vedrørende lovgivningen. Vejens forløb er fastlagt inden for den tid, kilderne giver mulighed for at gøre det, d. v. s. fra middelalderens slutning. Hermansens arbejde adskiller sig fra Hugo Matthiesens vejstudier først og fremmest ved den ringe vægt, han lægger på undersøgelser i marken, men det må retfærdigvis indrømmes, at „Heden“, den østsjællandske moræneflade, hvor vejene har kunnet lægges næsten overalt, ikke giver de samme muligheder herfor som Jyllands mere vildsomme og tyndere befolkede egne.

Et arbejde, der i fuldt mål giver den store sammenhæng og det vide udsyn, er *J. Reumerts* prisbelønnede afhandling fra 1929, Den handelsgeografiske betydning af Københavns beliggenhed.³⁹ Heri behandles byens beliggenhed i forhold til de skiftende veje for østersøhandelen fra vikingetiden til dette århundrede, og dens opkomst sættes i forbindelse med placeringen af skæringspunktet mellem Øresund og forbindelsesvejen fra det indre Sjælland til Skåne med sildefangstpladserne og markederne. Det er en årsagssammenhæng, der er modsat den, Lundbye forfægter: at byen var det primære, vejen det sekundære. Det er Reumert, der har ret. Hans afhandling rummer ikke meget, som direkte angår de emner, der behandles her. Disse studier får i forhold til afhandlingen nærmest karakter af en detailundersøgelse.

I denne oversigt over litteraturen skal til slut nævnes den store og brogede gruppe, som udgøres af *de lokalhistoriske og topografiske forfatters* arbejder. I de historiske selskabers årbøger, i tidsskrifter af vidt forskellig art og i selvstændige publikationer foreligger en mængde behandlinger af emner, som i større eller mindre omfang berører vejene i ældre tid, men dette mangeartede stof er af højst divergerende kvalitet, spændende fra fremragende videnskabelige afhandlinger til en kritikløs registrering af de naiveste sagn og overleveringer. Som det gælder for flere af de forfattere, der er omtalt i dette kapitel, således hører også mange lokalhistorikere til

39. Geografisk Tidsskrift, 1929.

uden for deres kreds, som har været så heldige, at deres erhverv og deres hobby er identiske. Mange amatører ud over landet har i årenes løb lagt et stort arbejde i at skrive bøger og artikler om lokalhistoriske emner, og den bedste påskønnelse, der kan vises dette arbejde, er, at det mødes med principielt de samme krav til faglig kvalitet som alt andet historisk arbejde. Det betyder bl. a., at faghistorikeren, når han læser om egne, hvis historiske patina er fremhævet ved spændende beretninger om veje, ad hvilke berømmelige hæere er rykket frem, og om ældgamle landevejskroer, hvor overraskende begivenheder har fundet sted, må mobilisere al sin professionelle surhed og forlange dokumentation for det hele. Når en sådan ikke foreligger, og det er desværre ofte tilfældet, må det, dersom oplysningerne i øvrigt skønnes at være af værdi for den topografiske fastlæggelse af vejen, søges afgjort, om der direkte eller indirekte er tale om bæredygtige kilder bag fremstillingen. At opklare dette og efterspore kilderne er et tidsrøvende og ofte vanskeligt arbejde. Som hovedregel for denne bog gælder, at oplysninger fra det egnhistoriske stof er taget med og vurderet på lige fod med andre efterretninger, hvis kilder er anført eller har kunnet findes. Hvis meddelelsen må antages at stå for forfatterens egen regning, er hans kritiske sans i øvrigt søgt vurderet, for det er klart, at en kyndig lokalhistorikers egne formodninger og hypoteser har interesse. Når sådanne medtages her, sker det altid på en måde, så den manglende kildebelægning tydeligt fremgår.

At gennemgå hele den historisk-topografiske litteratur vedrørende Sjælland med henblik på at finde omtale af de her behandlede emner, der kan bringes på bane i snart sagt enhver historisk forbindelse, har ganske simpelt ikke været muligt. Ved hjælp af de bibliografiske hjælpemidler⁴⁰ er der foretaget et udvalg, som naturligvis i første række omfatter alle de arbejder, hvis titel gav løfte om, at trafikhistoriske emner blev behandlet eller berørt, men derudover er der for de egne, hvor kildematerialet til vejføringen viste sig at være særlig sparsomt, gennemgået et større udvalg for om muligt at finde oplysninger eller impulser til fornyede undersøgelser. I litteraturlisten findes de værker opført, som viste sig at indeholde relevante oplysninger eller vurderinger vedrørende topografiske eller almene vejhistoriske emner for den her behandlede periode.

40. Foruden de almindelige især Heilskov, Dansk provinstopografi, 1920. Også litteraturhenvisningerne hos Trap.

III

Metode og kilder

I det foregående kapitel er metodiske spørgsmål berørt i det omfang, de nævnte forfattere ses at have overvejet disse specielt med henblik på studiet af vejene i ældre tid. Her skal nu gøres rede for den metode, der er anvendt i denne bog ved rekonstruktionen af det sjællandske vejnet.

Hos Lundbye og Hugo Matthiessen har vi mødt to vidt forskellige arbejdsformer. Mens Lundbye forsøgte at overføre den forhistoriske arkæologs af oldtidsmaterialets karakter bestemte metode til den historiske tid, indså Hugo Matthiessen, at man her foruden studiet i marken har helt andre muligheder, nemlig dem, der ligger i det skriftlige kildestofs brogede mangfoldighed. I betragtning af hvad der tidligere er indvendt imod den lundbyeske metode, og i betragtning af de imponerende resultater, Hugo Matthiessen har opnået, er det ikke svært at fastslå, at når det sjællandske vejnet her skal undersøges, må interessen samle sig om den arbejdsform, Hugo Matthiessen med så stort held har anvendt ved studiet af de jyske middelalderveje. Men det er lige så klart, at denne arbejdsform ikke blot kan kopieres og uden videre overføres på de sjællandske forhold i 16. og 17. århundrede.

Der er flere grunde hertil. Den første og vigtigste er Hugo Matthiessens særlige evner og forudsætninger. Gennem et langt og flittigt forskerliv havde han erhvervet sig en rig almen kulturhistorisk viden og et intimt kendskab til de egne, han beskriver, baseret på en enestående evne til at fornemme landskabets organiske sammenhæng med den menneskelige aktivitet gennem tiderne. „Dette arbejde hviler i udstrakt grad på studier i marken. Mine første vandringer i Viborg-egnen ligger 32 år tilbage,“ skrev han i forbindelse med kilderne til Viborg-veje.¹ At gøre forsøg på at efterligne Hugo Matthiessen vil være halsløs gerning for den, der savner sådanne forudsætninger. Også den behandlede region åbner sine særlige muligheder og stiller sine krav. Midtjyllands specielle morfologiske for-

1. Viborg-veje, s. 165.

hold grunder sig på, at isranden standsede her under sidste istid, og mørønematerialet hobede sig op under afsmeltningen og skubbedes sammen under nye isfremstød. Smeltevandet aflejrede sand på sletterne foran og erobrede de store dalsystemer, alt sammen resulterende i glaciale landskabsformer, som i dimensioner langt overgår de tilsvarende fænomener i det østlige Danmark. Her havde isranden under afsmeltningen kun kortvarige stilstandsperioder og små fremstød. Det midtjyske landskabsrelief har vel i noget højere grad end det sjællandske dikteret vejenes placering, men mere afgørende er nok, at den ringere befolknings- og opdyrkningsintensitet i Jylland, som hænger sammen med den måde, relief og jordbund er blevet til på, nødvendigvis har måttet give bedre betingelser for at få landskabet til at tale med om tidligere tiders menneskelige færden, end tilfældet er på Sjælland. Her har stor befolkningstæthed, intensiv opdyrkning og mange veje fra den nyeste tid udsløttet de fleste „gamle“ bebyggelses- og landskabspræg. Navnlig tidligere har denne forskel på de to regioner været iøjnefaldende.

Ved rekonstruktionen af det sjællandske vejnet vil det følgelig være nødvendigt at lægge en ganske afgørende vægt på studiet af de skriftlige kilder, mens „vandringer“ kommer til at spille en underordnet rolle. Det er kun de skriftlige kilder, der kan give sikre holdepunkter for, hvor de gamle veje har gået. Disse studier kommer måske derved til at stå Victor Hermansens kapitel om den gamle Roskildevej nærmere end Hugo Matthiessens vejhistoriske arbejder, men det skal understreges, at når undersøgelser ude i landskabet er trådt i baggrunden, sker det kun som en beklagelig nødvendig begrænsning, mens Hugo Matthiessens kombination af „studier og vandringer“ står som det uopnåelige ideal. For en topografisk undersøgelse af denne art kan kun vinde fuld sikkerhed i detaljer, når de skriftlige kilders vidnesbyrd suppleres med et grundigt kendskab til de enkelte lokaliteters særlige forhold.

For i nogen grad at bøde på denne mangel er der i udstrakt grad gjort brug af kort og andre topografiske hjælpemidler. Vigtigst er de nye „4 cm-kort“ (1:25.000) og målebordsbladene (1:20.000), som begge er forsynet med højdekurver, for sidstnævnte korttypes vedkommende med ækvidistanzen 2,5 m eller, på nogle blade omkring København, 1,25 m. Også Axel Schous Atlas over Danmark, I, med højdekort, morfologisk kort, blokdiagrammer og kurveplaner samt en række af Danmarks Geologiske Undersøgelser kort og publikationer er værdifulde hjælpemidler til belysning af landskabets karakter. I denne forbindelse bør også nævnes Trap, Danmark, samt de tidligere omtalte lokalhistorikere og topografer, hvis ofte

store egenskendskab i mange tilfælde lader sig udnytte gennem deres værker.

Selv den flittigste benyttelse af sådanne hjælpemidler bliver naturligvis kun en ringe erstatning for et indgående lokalkendskab. Det tør måske håbes, at lokalkyndige i øens forskellige egne vil kunne bruge de her forelagte undersøgelser som udgangspunkt for en mere detaljeret fastlæggelse af vejenes forløb i terrænet. I så fald vil en af de vigtigste hensigter med dem være nået. Men som det skal vises i det følgende, får sådanne studier i marken kun mening, hvis de kan støtte sig til kronologisk fast funderede holdepunkter, som i større træk viser, hvor vejene gik i en bestemt periode. Det gælder nu engang om at fastslå, hvor folk faktisk passerede; ikke hvor vi mener, de burde være passeret.

Spørgsmålet om kontinuiteten i vejnettet har været berørt et par gange. Det er ganske klart, at det er et problem, som må tages op i forbindelse med metoden og kilderne, eftersom det er afgørende for hvor omfattende et kildemateriale, man mener at kunne benytte. Det er naturligvis de samtidige kilder, der danner grundlaget for den følgende fremstilling af vejenes almene forhold. For den topografiske undersøgelse har sagen imidlertid en mere principiel side. Hvis man som Lundbye forudsætter, at vejnettet har været uændret fra 1200 til 1770'erne, bortset fra sådanne lokale ændringer som uden videre lader sig fastslå ud fra de almindelige historiske omskiftelser som hovedstadens flytning, er der mening i at anvende kilder fra hele dette lange tidsrum til fastlæggelsen af en mere begrænset periodes vejnet, og det så meget mere som det fyldigere materiale fra 1700-tallet giver gode og let tilgængelige muligheder. Men hvis man ikke uden videre tør gå ud fra denne store stabilitet som en kendsgerning, stiller sagen sig anderledes.

På grund af middelalderens sparsomme kildemateriale har de forskere, som beskæftiger sig med denne periodes vejhistorie, i særlig grad været stillet over for problemet. Adolf Schück, som i *Nordisk Kultur* har skrevet om Sveriges veje,² baserer for en del sin artikel på kilder fra 1600-tallet på grund af „de ringa samtida uppgifterna“, men tilføjer: „Givetvis medför detta en viss osäkerhet beträffandet bärkraften av de antaganden, som man med stöd av ett så bräckligt material vågar göra.“³ Den tyske historiker Gertrud Schrecker, som har undersøgt det senmiddelalderlige vejnet i Hol-

2. *Nordisk Kultur*, XVI, s. 229–255.

3. *Samme*, s. 230, 254.

sten og Lauenborg,⁴ ser ligeledes benyttelsen af senere kilder som en udpræget nødhjælp, men nøjes med at opstille problemet: „Diese Zuhilfenahme von jüngerer Quellen ist insofern berechtigt, als man der Ansicht ist, dass sich der Verlauf der Strassen vor Beginn des systematischen, künstlichen Wegebaues in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts nicht wesentlich verändert hat“.⁵ Når det har været nødvendigt for disse forskere at benytte kilder, der er århundreder senere, er det klart, at deres resultater ikke kan bruges til at kaste lys over spørgsmålet om ændringer i vejnettet i løbet af den mellemliggende tid. Vilh. la Cour anfører, at „i mange tilfælde kan vi sikkert gå ud fra, at de gamle veje har været holdt i hævd [fra oldtiden] – delvis indtil vore egne dage“.⁶ Dette vil formentlig ingen benægte, men problemet er stadig det samme, nu blot formuleret anderledes: hvorledes afgør man, om en vej har været benyttet uafbrudt siden oldtiden, eller om den er blevet til senere og da hvornår?

Hos Hugo Matthiessen sporer man en udvikling i retning af stadig større skepsis med hensyn til den meget store stabilitet i vejnettet. I Torv og hærstræde (1922) hedder det: „Ligesom nutiden endnu på mange strækninger bruger veje, som trofast klynger sig til sporene af de gamle, tog middelalderen og de følgende århundreder sikkert i stort omfang oldtidsfolkernes vejnet i arv,“ men der er store vanskeligheder forbundet med „at udrede trådene i det spind, hærstræder af ulige alder slynger over landet, og finde holdepunkter for en nogenlunde fast kronologisk lagdeling af materialet“.⁷ I 1927 kom den tidligere citerede artikel, som indledte hærvejstudiet, hvori han advarede imod forsøgene på at skabe en kontinuitet fra oldtiden til de seneste århundreder på grundlag af gravhøjene. „Ganske vist – og deri ligger det farlige – hænder det manges gang, at en af talrige oldtidsminder dateret vej endnu i vore dage er i brug, men selv om færdselsliniens ælde dermed synes givet, afgiver dette jo ingenlunde noget bevis for dens betydning for de skiftende tider“.⁸ I Hærvejen (1930) og Viborg-veje (1933) går han et skridt videre. Han tvivler på, om man overhovedet kan tillægge højrækkerne nogen vægt for en datering, og selv om enkelte dele af hærvejen muligvis kan være en arv fra oldtidens færdsels-

4. Gertrud Schrecker, Das spätmittelalterliche Strassennetz in Holstein und Lauenburg. Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Bd. 61, 1933 og 63, 1935.

5. Samme, bd. 61, s. 21.

6. Sjællands ældste bygder, s. 31.

7. Torv og hærstræde, s. 22 f.

8. Festskrift til Erslev, s. 109.

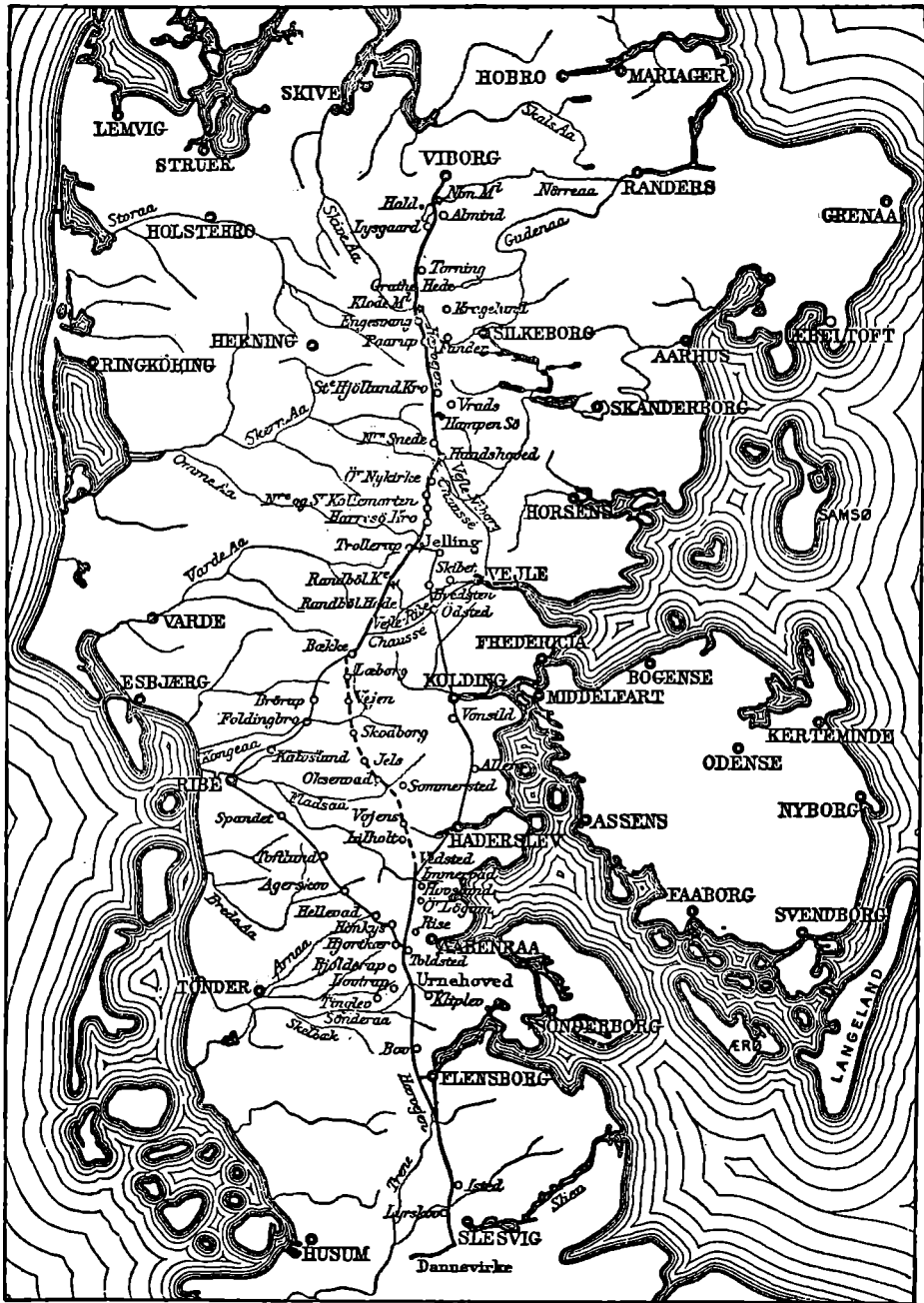


Fig. 1. Hugo Matthiessens kort over den jyske hærvej. Fra Hærvejen, 1930.

linier, må den som helhed skrive sig fra yngre vikingetid eller ældre middelalder.⁹ Der antydes nu en anden forbindelse mellem vej og højrække: Gennem Rind sogn følges en vej af „en så påfaldende række af oldtidsmonumenter, at man [d. v. s. Sophus Müller og hans elever] har ment at kunne bruge den som bevis for et færdselsstrøg af årtusinders ælde. Hvorledes dette nu end forholder sig, står det i alle tilfælde fast, at fortidsveje og gravhøje ofte hører sammen. Færdselslinierne klamrer sig med forkærlighed til disse, oldtidens døde viste vej, og plantet vidt ud over terrainet gjorde højene udmærket fyldest som mærkepunkter i et skovløst, mennesketomt landskab“.¹⁰ Dermed er Hugo Matthiessen nået til den modsatte slutning af Sophus Müllers. Hvis højene er primære, vejene sekundære, bortfalder naturligvis argumentet for, at de veje, som ledsages af højrækker, og som i mange tilfælde er i brug endnu i de seneste århundreder, skulle skrive sig helt fra oldtiden. Hugo Matthiessens ændrede synspunkt blev kraftigt imødegået af Vilh. la Cour, der dog ikke bragte noget nyt ind i diskussionen, men blot henviste til Sophus Müller.¹¹

Spørgsmålet om i hvor høj grad man kan regne med, at vejnettet har været nogenlunde stabilt gennem lange tidsrum, er således kun i ringe grad belyst i litteraturen. Vedrørende den meget lange kontinuitet fra oldtid til nutid står påstand mod påstand, men det afgørende i denne forbindelse er, som Hugo Matthiessen påpeger, at selv om en højrække godtages som tegn på, at vedkommende nutidsvej også har været i brug i oldtiden, savner man ganske midler til at afgøre, hvilken rolle den har spillet på forskellige tidspunkter i denne lange periode.

En forklaring på Hugo Matthiessens ændrede syn på, hvorvidt man generelt bør regne med stor bestandighed i vejnettet, kan man naturligt søge i de resultater, han i så henseende er kommet til i sine egne vejstudier, der jo omfatter tiden fra middelalderen og fremefter, den periode der i første række har interesse her. I den forbindelse kan man da stille spørgsmålet, således som det må formuleres som metodisk problem for nærværende bog: Kan vejnettet forventes at ligge fast eller nogenlunde fast, når vejenes endemål er givet, således at vejene, engang banede fra købstad til købstad, ikke har ændret sig væsentligt, før de store vejreformers chausseer afløste de gamle hovedveje?

Med hærvejen skete der væsentlige ændringer, især i dens midterste del, hvor den gamle vej afløstes af nye linier over Bredsten-Kolding-Immervad

9. Hærvejen, s. 15 f.

10. Viborg-veje, s. 106 f. Også Hærvejen, s. 103.

11. Anmeldelse af Hærvejen, H. T., 10, I, s. 353 ff.

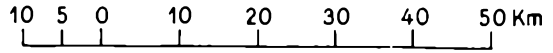


Fig. 2. Herbergernes placering ifølge forslaget fra Christian II's tid. »Bierby« mellem Ringsted og Kalundborg er her antaget at være identisk med Munke Bjærgby, der i denne form nævnes som kro mellem Roskilde og Slagelse. »Horssestrolde«, som ifølge forslaget skulle ligge mellem Roskilde og Holbæk, kan ikke identificeres.

og Bække-Ribe-Toldsted, mens den gamle vej i det 16. århundrede visnede bort – „som en gren uden safter“ (fig. 1). Denne ændring står i forbindelse med købstædernes rivende udvikling, der drog færdselen ud mod kysterne, samtidig med at den fremadskridende rydning af Farrisskovene muliggjorde nye vejføringer.¹² En anden – mindre – ændring synes at være en egentlig omlægning af en vej mellem stabile mål: „I det 16. århundrede viste færdselen, som kom fra nord, voksende forkærlighed for allerede ved Harresø kro at skyde genvej direkte mod syd gennem Gadbjerg for et par kilometer sønden for denne landsby atter at gå i et med det gamle hærstrøg“.¹³ – Vejen mellem Viborg og Randers har gennem 800 år holdt hovedretningen fra Viborg sø til Skalså-dalen, men på resten af strækningen har vejføringen skiftet ret meget, afhængig af, hvor man til forskellige tider forcerede dalen. En gammel vej gik langt mod syd over Skjern-Ålum, senere var der bro og vej mellem Læsten og Øster Bjerregrav, hvilket var en mere direkte vejføring, men i 1680'erne anlagdes en jordvase ud i ådalen nær Fussingø, hvorved der skabtes en ny forbindelse mellem de to købstæder.¹⁴ En betydelig forandring skete med færdselen mellem Holstebro og Viborg. Den mere direkte vej over Hagebro-Finderup mistede sin betydning til fordel for den længere nordlige vej over Skive. Denne ejendommelige omlægning af færdselen kan som nævnt ikke begrundes med, at vejen blev kortere, for det modsatte var tilfældet, og Hugo Matthiessen ved ingen anden forklaring, end at man i Skive fandt det naturlige hvilepunkt på rejsen, som man savnede på den vildsomme, sydlige hedevej. Men senere synes denne atter at have førerstillingen. Ca. 1660 kaldes den „den rette alfare vej for alle rejsende fra Skjern bro, Ringkøbing og Holstebro til Viborg“, og mange rejsende ses at have benyttet den.¹⁵

Hugo Matthiessen har desværre ikke selv formuleret nogen konklusion vedrørende kontinuiteten i tiden efter middelalderen, men de anførte eksempler må være tilstrækkeligt til, at man ikke uden videre tør besvare ovenstående spørgsmål med et ja. Den usikkerhed, Schück og andre har følt ved at benytte kilder, der er 200–300 år yngre end det vejnet, der skal undersøges, bliver ikke mindre, når Hugo Matthiessens resultater bringes ind i billedet.

Dette indtryk bekræftes af en specielt i denne forbindelse meget interes-

12. Hærvejen, s. 84, 87. Festskrift til Erslev, s. 125 f.

13. Hærvejen, s. 88.

14. Viborg-veje, s. 73 ff og kort s. 61.

15. Samme, s. 128 og 113 f.

sant kilde, som vedrører Sjællands veje, nemlig et udkast til en mere detaljeret udformning af bestemmelsen i Christian II's „gejstlige lov“ af 1521, kapitel 130, om oprettelse af herberger på landet ved alfarvejene.¹⁶ Udkastet indeholder en fuldstændig liste over de landsbyer på Sjælland, hvor kroerne skulle oprettes, idet de enkelte veje betegnes ved de købstæder, de forbandt (fig. 2). Om overhovedet nogen af disse kroer blev oprettet vides ikke, men dette er også mindre væsentligt i denne forbindelse. Krolisten viser, hvor det i 1521 skønnedes hensigtsmæssigt at lægge et herberg, og giver således et billede af, hvilke veje mellem købstæderne, færdselen fulgte. Det er nu iøjnefaldende, at specielt med hovedruten gennem øen er der sket store ændringer i de følgende århundreder. Situationen lige før de store vejreformer i slutningen af 18. århundrede fremgår af Videnskaberne Selskabs kort, for Midtsjællands vedkommende målt i 1764–70. Det ses heraf, at mens der i 1521 gik en alfarvej mellem Slagelse og Roskilde over Munke Bjærgby og Stestrup (i krolisten Stenstrup), har færdselen to århundreder senere tilsyneladende opgivet denne rute til fordel for vejen over Ringsted. Kortet viser den gamle, snoede alfarvej fra Roskilde over Glim, Osted og Benløse og den da projekterede nye chaussé, der fra 1779 blev lagt som en udretning af den. Men vest om søerne, over Munke Bjærgby og Stestrup (på kortet Stedstrup) er ikke tegnet nogen sammenhængende vej, der kan opfattes som en hovedvej mellem Slagelse og Roskilde.¹⁷ Den ændring, som her afspejles, er naturligvis ikke sket pludselig, men som et resultat af en udvikling, hvis faser kun vil kunne følges gennem et mere detaljeret studium.

Disse forandringer i vejnettet, som således kan konstateres både i Jylland og på Sjælland i århundrederne efter middelalderen, må svække tilliden til Lundbyes tese om uændrede veje fra købstadsgrundlæggelsen til vejreformerne og synes heller ikke at berettiggte Böchers hypotese om en „udretning“, der må indebære, at vejene er blevet gjort stadig kortere ved en mere og mere direkte linieføring. De konstaterede ændringer er vel af mindre væsentlig karakter set på landsplan, men inden for en begrænset region som Sjælland kan det ikke være uden interesse at fastslå sådanne

16. Krolisten er skrevet med en hånd, der er samtidig med Christian II's gejstlige lov. Lovens kap. 130 lyder: »Skal skikkes sådanne åbenbare herberger ude på landet, som rette alfare veje [er], så at på hver 2 eller 3 mil er et herberg« (Kolderup-Rosenvinge, IV, s. 62). Hertil svarer listens overskrift: »Det er den skikkelse, som er sat om kro på hver 2 mil på alfar vej i Sjælland.« Listen er trykt i Danske Samlinger, IV, s. 354 ff.
17. Videnskaberne Selskabs kort, målebordsblad og kortene over Sjælland i 1 : 240.000. Også A. Strange Nielsen, artikler, Alfarvejen over Sjælland, Fra Kbh.s amt, 1947, s. 21–30; 1958, s. 53–68; Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1958, s. 17–43.

omlægninger af færdselen og eventuelt søge at finde en begrundelse for dem i de enkelte købstæders og egnens „udstråling“ og betydning for regionen som helhed til skiftende tider.

Når Sjællands vejnet i det 16. og 17. århundrede her skal undersøges, må kildematerialet derfor af metodiske grunde begrænses til de samtidige kilder. Kun derigennem kan man få et pålideligt billede af situationen i perioden.

Mens kildematerialet fra middelalderen ikke er tilstrækkelig fyldigt til at man på grundlag af det kan rekonstruere denne tids færdselslinier, skulle sagen være noget gunstigere for de følgende århundreder, i hvert fald for de mere trafikerede strøgs vedkommende, og det er dem, det i første række gælder om at fastlægge. Det er dog først et godt stykke hen i det 16. århundrede, at kilderne flyder nogenlunde rigeligt, og i praksis vil den undersøgte periode derfor snarest komme til at ligge ca. 1550–1650. Det resultat, der således fremkommer for disse 100 år, kan derefter sammenlignes med, hvad der vides om vejnettet til andre tider. For tiden omkring 1500-tallets begyndelse danner Christian II's kroliste grundlag for en sammenligning i meget store træk, mens der for 1700-tallet er et fyldigt materiale af kort og andre kilder, først og fremmest Videnskabernes Selskabs kort, som giver gode muligheder i så henseende. Nærværende undersøgelse får derved samtidig karakter af et forsøg på at vurdere, i hvilket omfang vejnettet var stabilt eller ændrede sig i løbet af disse århundreder.

I betragtning af emnets iøjnefaldende geografiske aspekter vil det være naturligt her at tage stilling til spørgsmålet om muligheden for at anvende egentlig geografisk metode, specielt således som denne er udformet med henblik på den gren af kulturgeografien, som beskæftiger sig med studiet af samfærdselsforhold.

En samlet fremstilling af den kulturgeografiske teknik er givet af den svenske professor David Hannerberg, der også kommer ind på problemerne omkring den „historiske geografi“.¹⁸ Det er Hannerbergs opfattelse, at en generel opdeling i „nutidig“ og „historisk“ geografi ikke er velmotiveret. Den korologiske analyse forudsætter i regelen kendskab til udviklingsforløbet, således at et vist „historisk“ indslag ofte er uundgåeligt i den aktuelle forskning, og det nuværende samfunds struktur er ud fra både funktionelle og genetiske synspunkter ofte kun forståelig under en historisk synsvinkel. Hannerberg erkender, at „om man arbetar med äldre källmaterial

18. David Hannerberg, Att studera kulturgeografi, 1961. Om »historisk geografi«, s. 26 f.

blir visseligen det vetenskapeliga hantverket delvis ett annat än vid nutida massmaterial. Materialinsamling och källkritisk värdering får olika karaktär“. Heri kan ingen historiker være uenig med ham. „Men,“ fortsætter han, „den egentliga kulturgeografiska behandlingen är dock ganska likartad. Det är i princip samma frågor man önskar ställa och samma hypoteser man söker pröva.“ Til dette sidste må bemærkes, at ganske vist er det nok de samme spørgsmål, man stiller kildematerialet, men det er i høj grad forskelligt, i hvilket omfang dette besvarer spørgsmålene. Der skal ikke her tages stilling til, om der inden for det historiske kildestof kan forekomme områder, hvor egentlig kulturgeografisk metode og teknik – tematisk kartering, fordelingsberegning, opstilling af Lorenz-diagrammer og andre led i den korologiske analyse, som Hannerberg opstiller – kan anvendes med udbytte. Man må i hvert enkelt tilfælde gøre sig overvejelser om, hvorvidt der kan tilvejebringes et tilstrækkelig fyldigt, homogent og typisk materiale til at retfærdiggøre en hel eller delvis udnyttelse af denne metode. Men for den foreliggende undersøgelse har sådanne overvejelser ført til det resultat, at kildematerialet ikke er af en sådan art, at det kan bearbejdes ved hjælp af den moderne kulturgeografis statistiske og beskrivende metode.

Geografen, der studerer den moderne samfærdsel, er stort set selv herre over, hvor stort et materiale han vil skaffe sig. Gælder det f. eks. trafikintensiteten på de forskellige veje, kan han ved simpel tælling skabe sine kilder, foretage kontrol og bearbejde og anskueliggøre materialet efter de sædvanlige metoder. Men historikeren kan højst håbe på, at de stærkest trafikerede veje vil skille sig ud fra de øvrige ved deres overvægt i kilderne, og det bør her ikke undgå hans opmærksomhed, at han ved slutninger ud fra den mængde af spor, de enkelte færdselslinier har sat sig i kilderne, nærmer sig argumentum e silentio, slutning fra kildernes tavshed. Kun når der er tale om en virkelig betydelig overvægt i et ikke for sparsomt kildestof, vil en vej på dette grundlag kunne tilkomme prædikatet hovedfærdselsåre. – Når geografen tegner sine isokroner – linier gennem de punkter, der med forskellige transportmidler kan nås i et givet tidsrum fra et givet punkt – må den nærmeste parallel for en undersøgelse som denne blive et forsøg på at vurdere, hvor meget hurtigere man kunne komme frem på kongevejene end på alfarvejene. Men mens geografen kan lade de forskellige trafikmidler indgå som konstanter, er det kun alt for sjældent, at de historiske kilder giver så fyldestgørende oplysninger om de enkelte trafikanter, at der er basis for en sådan sammenligning.

Disse eksempler er nævnt for at give udtryk for uenighed med Hanner-

berg, når han siger, at den kulturgeografiske behandling er ganske ens for den moderne og den historiske geografi. Den forskel i materialeindsamling og kildekritisk vurdering, som Hannerberg ganske rigtig påpeger, må – i hvert fald for de ældre tiders vedkommende – i de allerfleste tilfælde resultere i en principiel forskel på karakteren af det materiale, der skal bearbejdes. De efterretninger, som mere eller mindre tilfældigt er bevaret, og som historikeren er henvist til at arbejde med, savner ganske de egenskaber, der kunne gøre dem egnede til den statistiske og grafisk-beskrivende metode, som Hannerberg har opstillet reglerne for. Hvad historikeren kan hente hos den moderne kulturgeografi er derfor mindre en vejledning i metode, end det er formuleringen af problemerne og en forståelse af deres indbyrdes sammenhæng. I denne henseende kunne kulturhistorien uden tvivl finde mange frugtbare og i flere tilfælde vistnok tiltrængte impulser hos sin søstervidenskab.

KILDERNE. Efterretninger om vejenes forløb og trafikforhold i det hele taget kan træffes i kilderne i de mest forskelligartede forbindelser. Der kan være tale om direkte omtale af veje, broer og vadesteder eller om oplysninger, hvoraf man indirekte kan slutte sig til vejenes forløb. En kro vil i mange tilfælde indicere en vej, men sikkert er det kun, når dens funktion som herberg for vejfarende direkte fremgår af kildestedet, for som det senere skal vises, kunne en kro nok hente en god skilling hjem som lokalt forlystelsessted. Markeder må i almindelighed formodes at være blevet holdt der, hvor trafikforholdene var gunstige. Regeringens gamle kamp imod landsbymarkederne er i denne periode ikke ganske bilagt. Der blev stadig gjort forsøg på at få dem henlagt til købstæderne, hvilket har sat sig spor i kilderne.

Hovedkilden til disse og andre lignende forhold såvel som til administration, tekniske enkeltheder ved veje og broer, vedligeholdelse o. s. v. er *Kancelliets Brevbøger*, der under denne titel er udgivet for perioden 1551–1645 i form af referater. Også for det 16. århundredes første halvdel foreligger trykte samlinger af kongebreve. I almindelighed gælder om kongebrevene, at de udtrykker, hvad der bestemmes, ikke nødvendigvis hvad der gennemføres. For den topografiske fastlæggelse af vejene har denne skelnen ikke altid betydning, men for bedømmelsen af den almindelige trafikale situation har det naturligvis værdi at få fastslået, om f. eks. en ordre om at lade en bro afløse et vadested virkelig er blevet effektueret. I nogle tilfælde kan man dog finde mere end én omtale af samme lokalitet, ligesom også lensregnskabernes udgiftsposter undertiden kan bekræfte

sagens gennemførelse, og for det meste volder forholdet ikke større problemer. *Lensregnskaberne* er først og fremmest kilde til kongevejene og vil blive nærmere omtalt i forbindelse med disse. Men i nogle tilfælde nævner de også alfarvejenes broer, f. eks. i forbindelse med salg af tømmer til bønderne, som skal bygge eller vedligeholde dem, eller når lenet selv har vedligeholdelsen. *Vejlovgivningen* i perioden begynder med Christian II's „gejstlige lov“ af 1521, der er den første rigslov med regler om veje og broer, men denne lovgivning led som bekendt en krank skæbne. Der gik 26 år, før vejene igen blev omtalt i rigslovgivningen, nemlig i Christian III's københavnske reces af 1547, hvis artikel om vejene blev gentaget med en enkelt tilføjelse i koldingske reces af 1558. Den ordning, der var indstiftet med disse recesser kom til at bestå helt til 1670, da Christian V udstedte en forordning „Om vejene i Danmark at forfærdige og vedligeholde“.

Af *tingbøgerne* er det navnlig birke- og herredstingenes, der har interesse, og her er en del bevaret fra periodens sidste del. Det er landsbysamfundenes hverdag såvel som ikke mindst de tilspidsede situationer, man her finder afspejlet, og i det brogede stof mellem sager om svins olden at vurdere og barnefædre at udlægge støder man jævnlig på omtale af synsforretninger vedrørende vejes og broers tilstand og rettens forfølgning mod bønder, der har forsømt vedligeholdelsesarbejdet. Man får her et fyldigere billede end i kongebrevene af, hvordan vejadministrationen fungerer, selv om man naturligvis skal være opmærksom på, hvorvidt det drejer sig om ydertilfælde, og i hvor høj grad normal praksis kan udledes af dem. Også mange topografiske oplysninger kan hentes i tingbøgerne. Der er overfald begået på angivne steder, og der er fremlysning af fundne sager o. s. v., men for det alt sammen må man forlange, at den vej, der er tale om, virkelig ses at være en af de hovedruter, der her gøres jagt på. Det er ikke tilstrækkeligt, at vejen siges at føre til en købstad, da dens andet forbindelsespunkt jo blot kan være en landsby. Men i en række tilfælde er kravet om præcision opfyldt, f. eks. ved at den omtales som vejen mellem to navngivne købstæder. Tingbøgernes materiale er ikke nær udtømt i denne bog, da det ville kræve uforholdsmæssig lang tid. Kun de rækker af ældre tingbøger, som i de senere år er udgivet af Udvalget for udgivelse af kilder til landbefolkningens historie (jfr. listen over benyttede kilder) er gennemgået sag for sag, de sjællandske også med henblik på de topografiske oplysninger. Desuden findes der i den lokalhistoriske og anden litteratur adskillige citater og referater fra tingbøgerne, og disse er naturligvis også udnyttet. Et eksempel er Aage Welblunds efterforskning af den berygtede Henrik Skovrøvers bande, som huserede i Sydsjælland i 1600-

tallet, og som blandt sine medlemmer kunne regne så markante skikkelser som Søren Ræv og Hans Flander-øre. En sag mod denne bande drejede sig om et mord begået på landevejen mellem to navngivne kroer.

Rejseruter og rejsendes beretninger om deres oplevelser og iagttagelser er en vigtig kildegruppe. Om de veje, indenlandske rejsende fulgte, får vi især besked gennem kalenderoptegnelser, dagbøger og breve. Berømt er Frederik II's og Christian IV's kalendernotater, men også andre, først og fremmest adelige og gejstlige, har efterladt sig sådanne. For nogle af disse optegnelser og dagbøger gælder, at notaterne ikke nødvendigvis er samtidige med begivenhederne. Ejler Brockenhuus erhvervede sit eksemplar af Povl Ebers kalendarium, hvori han gjorde sine notater, den 26. oktober 1584, og hvad der ligger før den dato må have sin kilde i erindring, mundtlig tradition eller ældre notater eller måske snarest en kombination af disse. Det er indlysende, at hvad der ligger efter den nævnte dato er af større værdi end det foregående.¹⁹ Sådanne forhold må man naturligvis være opmærksom på ved enhver benyttelse af disse kilder. Udlændinges rejseberetninger udgør en højst broget kildegruppe. Harald Ilsø opgiver ca. 30 personer eller selskaber, der berejste Sjælland i perioden, og en del af disse giver gode oplysninger om deres rute. For alle kategorier af rejsende gælder det for en sådan undersøgelse almindelige princip, at det er en forudsætning for at benytte dem som kilde, at rejsens udgangspunkt og mål kendes, således at de punkter, der opgives af forskellige kilder, kan sættes sammen til en og samme vej. For de almindelige trafikale forhold kan der selvfølgelig også hentes oplysninger hos turister i andre landsdele. Også hos udlændingene må man søge at skelne imellem, hvad der er senere erindringsværker, og hvad der er samtidigt eller omtrent samtidigt nedskrevet eller baseret på notater fra rejsen. Det tidsmæssige er imidlertid ikke det eneste afgørende. Også en samlet vurdering af forfatterens hele indstilling, hans hensigt og baggrund må forsøges, og, hvis det er muligt, en kontrol af hans iagttagelser på andre områder. Den overfladiske og indifferente turist har naturligvis ikke samme krav på at få sine værdier godtaget som den taktsomme rejsende, der møder op med sindets modtagelighed for nye indtryk. Mindst subjektivt præget er sikkert de rent faktiske oplysninger om rejseruter, men her spiller til gengæld fejl-

19. Gustav Bang, Nogle bemærkninger om Ejler Brockenhuus's historiske kalenderantegnelser. H. T., 6, V, s. 681–695. Hans H. Fussing, Om Eiler Brockenhuus' kalenderoptegnelser og deres kildeværdi. Personalhist. Tidsskr., 9, IV, 1931, s. 133–135 og V, 1932, s. 248–250. – Som et iøjnefaldende eksempel kan også nævnes Jens Bircherods »dagbog«, der begynder 1658 – det år han fødtes.

huskning og sprogvanskeligheder ind, og det kan undertiden være vanskeligt eller umuligt at identificere de stednavne, der anføres. Men heldigvis er det ikke alle rejsende, der som tyskeren Michael Franck på forhånd helt opgiver at gengive de sære, udenlandske navne: „Wir sind auf viel . . . Dörffer kommen, welcher nahmen keinen bericht ich habe bekommen mögen, denn der Fuhrmann und die leute nicht deutsch gekonnt, mich verstanden noch mit mir reden können“.²⁰

Blandt kilderne til *postvæsenets* oprettelse og historie i Christian IV's tid findes en del værdifulde oplysninger, særlig vedrørende ruterne. En fyldig og god fremstilling af postvæsenets historie i disse første tider haves i Fr. Olsen, *Det danske Postvæsen indtil dets overtagelse af staten 1711* (1889), der som bilag bringer en samling af de vigtigste kilder in extenso. Også den svenske post passerede gennem Sjælland på vej til og fra Hamborg. Den har sandsynligvis fulgt samme vej som den danske Hamborg-post, men noget bidrag til fastlæggelsen af denne hovedvej synes den svenske post ikke at kunne yde, for i kilderne nævnes intet om de svenske budes rute, efter at de havde passeret Roskilde.²¹

Kort efter periodens slutning blev Sjælland hjemsogt af den svenske hær, hvis bevægelser efter bæltovergangen i 1658 er beskrevet af Erik Dahlbergh. Fra Dahlberghs hånd foreligger en række skrifter: diarierne (4 redaktioner),²² den såkaldte dagbog, 6 felttogsrelationer samt en levnedsbeskrivelse. Det er i første række diarierne og „dagbogen“, som i virkeligheden er en senere forfattet selvbiografi, der har interesse her, fordi de indeholder detaljer vedrørende ruten. Synet på alle disse skrifter har i dette århundrede gennemgået en fuldstændig revision, indledt i 1921 af Gustav Björilin og kulminerende med Curt Weibulls *Tåget över Bält* og Arne Stades bredere anlagte undersøgelse fra 1967 af Dahlberghs værdi som kilde til disse års begivenhedsfyldte krigshistorie.²³ Weibull påviser, at den rolle, Dahlbergh tildeler sig selv, vokser med tidsafstanden mellem begivenhederne og de enkelte skrifers affattelse. Det stolte billede af Dahlbergh i spidsen for sit lands hær ved overgangen over bæltet, som Dahlbergh senere skabte i „dagbogen“, bliver af Weibull mødt med en doku-

20. Michael Franks rejse til Danmark 1590. *Dan. Mag.*, 5, I, s. 269.

21. H. Hjort-Nielsen, *Den svenske post gennem Danmark og den dansk-norske post gennem Sverige i tiden før 1735*, 1936, s. 43.

22. *De svenska härarnas marschruter under Karl X Gustavs fälttåg*, Erik Dahlberghs diarium 1655–1660. *Meddelanden från Kungl. Krigsarkivet III*, 1923.

23. Gustav Björilin, *Karl X Gustav och Erik Dahlbergh vid övergången av Stora Bält*, 1921. Curt Weibull, *Tåget över Bält*, *Scandia*, XIX, 1948–49, s. 1–47. Arne Stade, *Erik Dahlbergh och Carl X Gustavs krigshistoria*, 1967; også *Carl X Gustav och Danmark. Källkritik och krigshistoria*. Red. Arne Stade. 1965.

mentation af, at han overhovedet ikke var til stede ved den lejlighed, men først forcerede bæltet nogle dage senere sammen med Wrangel og hans afdeling. Weibull reducerer ham i det hele taget til en yderst tendentiøs forfatter. Arne Stade erklærer, at hvad diariet måtte bringe af nyt er stort set værdiløst – „konstruktioner utan någon relation till verkligheten“. Han karakteriserer tendensen i Dahlberghs skrifter som pro-svensk, pro-royalistisk og „pro-dahlberghsk“. En anden svensk historiker har sagt det rent ud: „I sin sträven att lägga hjältegloriaen kring sin egen panna nöjde sig Erik Dahlbergh inte bara med att starkt överdimensionera sina egna insatser. List, förslagenhet och skrupelfrihet karakteriserer de metoder han tillgrep“. ²⁴

Man må nok spørge, om denne slamkiste for menneskelige laster da overhovedet kan bruges til noget. Har han overhovedet skrevet et sandt ord? Svaret er ja. De forekommende oplysningers forhold til skrifternes tendens er afgørende. In casu: om hæren under marchen mod København passerede den ene eller den anden landsby har ingen betydning for Erik Dahlberghs eftermæle. Den 11. februar sluttede han sig til hæren på Falster, og de oplysninger om vejenes forløb på Sjælland, der kan udledes af hans skrifter, kan ikke uden videre afvises, samtidig med at man forkaster ham som kilde til disse dages politiske og militære historie. De kulturhistoriske oplysninger må vurderes særskilt med hensyntagen til skrifternes tilblivelsesmåde, de almindelige muligheder for fejlhuskning, misforståelser vedrørende stednavne o. s. v.

Diarierne og „dagbogen“ nævner samstemmende en række stednavne på ruten Vordingborg-København, deriblandt landsbyen Allerslev (i „dagbogen“ Alssløff, i diarierne, eksemplar 1 og 2 Alshløff). I „dagbogen“ omtales desuden Endeslev (Endeløff). Kendskabet til sådanne stednavne må være et indicium for de topografiske oplysningers ægthed, for ganske vist forekommer de to landsbyer på Janssonius' kort over Sjælland (1647 og 1649), men dette kort har ikke veje, og Allerslev er her placeret langt mod øst ved kysten, således at man næppe på grundlag af kortet alene ville lade vejen gå over denne by. ²⁵

Et mindre positivt udfald får vurderingen af Dahlberghs oplysninger om hærens marchhastighed og andre rejsehastigheder. Disse kan være knyttet til værkernes tendens – Weibull påviser f. eks., at i de tre af beretninger-

24. Stade, s. 140. Hans Villius, Erik Dahlberghs relationer om danska kriget 1657–58, Scandia, XXI, 1951–52, s. 124.

25. Kortet findes i Jan Janssonius' Novus atlas og er gengivet i Nørlund, Danmarks kortlægning, tavle 59, og Bramsen, Gamle Danmarkskort, fig. 70.

ne, som kunne ventes at få størst offentlig udbredelse, har Dahlbergh forkortet sin rekognoscering på isen forud for hærens overgang med et helt døgn for at fremkalde det indtryk, at hans resultater, som i virkeligheden kom for sent, fik afgørende betydning.²⁶ Men selv hvor mistanke om sådanne forfalskninger ikke kommer på tale, må oplysningerne om rejseha- stighed tages med stor skepsis på grund af den generelle kronologiske for- virring, der præger værkerne. Denne viser sig ikke blot ved uoverensstem- melser mellem de forskellige skrifter – en sammenligning mellem diari-erne og „dagbogen“ viser flere dages afvigelse i tidsangivelsen for samme begivenhed – men også den indre kronologi i de enkelte skrifter er forvir- ret og selvmodsigende. „Dagbogen“ har således to dagsrejser for den 21. december 1646 under Dahlberghs rejse gennem Danmark,²⁷ og de korri- gerende fodnoter i Krigsarkivets udgave af diari-erne taler deres tydelige sprog om en lidet tilforladelig kronologi. En kildesondring med det for- mål at finde frem til hvilket af skrifterne, der efter affattelsestid skulle gives forrang, er ikke frugtbar. Prisen ville øjensynligt gå til eksemplar 2 i Krigs- arkivets udgave af diari-erne eller rettere grundteksten i denne.²⁸ Men også den redaktion savner ganske indre kronologisk overensstemmelse, og hertil kommer den mulighed, at Dahlbergh ved det fortsatte arbejde med sin tekst har fået fat på materiale, der har givet de *senere* redaktioner en højere kildeværdi. For den del af diariet, som vedrører Danmark, ser det dog ud til, at denne mulighed kan lades ude af betragtning. Her synes han alene at have bygget på sin egen hukommelse øjensynlig støttet til ældre, nu tabte notater og, når dette ikke slog til, fyldt ud med konstruk- tioner på fri hånd. For forbindelsen mellem Dahlberghs skrifter og de kort, han også er mester for, skal der gøres rede lidt længere fremme. Deraf vil fremgå, hvad årsagen er til diari-ernes håbløse kronologi.

Kort. På den tyske håndværksmester Erhard Etzlaubs Tysklandskort fra 1492²⁹ forekommer i den nordlige kant et kort over Danmark, der ganske vist hvad konturen angår blot er en ikke videre heldig gengivelse af tidli- gere kort, men som fortjener at nævnes i denne forbindelse, da det er det ældste kort, som viser veje i Danmark. Der er dog kun tale om en enkelt vej, nemlig Flensborg-Ribe, markeret ved en række prikker, hvor afstan-

26. Scandia, XIX, s. 24 f.

27. Lundströms udg., s. 30.

28. Stade, s. 74 ff, 108. Det er tidligere blevet antaget, at eks. 1 var den ældste og op- rindelige redaktion, De svenska härarnas marschruter . . ., s. 70.

29. Nørlund, tavle 6, Bramsen, fig. 20.



Fig. 3. Udsnit af franskmanden Nicolas Sansons kort med Loménies rute indtegnet. Kortet findes i Loménies rejseberetning, Ludovici Henrici Lomenii Briennæ comitis, regi a consiliis, actis, et epistolis, Itinerarium. Editio altera auctior et emendatio. . . Parisii 1662.

den mellem to prikker angives at være 1 mil. At denne nürnbergsk instrumentmager overhovedet har interesseret sig for at tegne en vej på sit kort er en undtagelse. Det 15. og 16. århundredes korttegnere opfattede ikke vejene som et kartografisk emne, og endnu i 17. århundrede var vejtegninger på kortene overordentlig primitive. Det drejer sig mest om de almindelige vejløse kort, som de rejsende gengiver i deres rejsebeskrivelser og itinerarier med en indtegnning af ruterne. Som eksempel på denne korttype gengives Louis-Henri de Loménies kort med hans rute gennem Nordtyskland, Danmark og Sverige (fig. 3). For Sjællands vedkommende har denne meget grove angivelse af hovedruten ikke stor betydning.

Af lignende karakter som disse løst tegnede vejkort er sandsynligvis det kort, der sædvanligvis omtales som Erik Dahlberghs generalkort, og som fremkom i 1696 i Samuel Pufendorfs værk om Carl Gustavs krige (fig. 4). Det viser et efter tidens forhold fremragende billede af Danmark med de svenske troppers marchruter indtegnet. Selve kortets oprindelse volder ingen særlige vanskeligheder. Der er enighed om, at der ikke er tale om et selvstændigt kartografisk arbejde, og at Danmarkskortet ligesom det tilsvarende kort over Polen hos Pufendorf ikke bringer meget nyt. Den berømte parisiske kobberstikker Louis Cordier graverede begge de dahlberghske kort i sensommeren 1668,³⁰ og de sandsynligste forbilleder er Danmarkskort af Sanson (1658) og Janssonius (1647 og 1649). Sidstnævntes Sjællandskort bygger efter alt at dømme på Laurembergs kartografiske arbejder. Dahlbergh kan også have kendt disse direkte, idet Corfitz Ulfeldt og nogle svenske officerer i 1658 satte sig i besiddelse af Jørgen Seefeldts bibliotek, hvor Laurembergs kort eller kopier af dem muligvis fandtes.³¹ Intet af de her nævnte trykte kort har veje.

På grundlag af et eller flere af disse forbilleder har Dahlbergh fremstillet sit kort og derefter indtegnet de ruter, de svenske hære og kongen fulgte ved forskellige lejligheder under felttogene 1655–1660. Spørgsmålet er nu, om disse veje er tegnet med så stor nøjagtighed, at kortet kan tillægges selvstændig kildeværdi, eller om de blot på mere eller mindre tilfældig måde forbinder endepunkterne mellem marcherne. Her må kortets unøjagtigheder med hensyn til byernes placering tages i betragtning. Roskilde ligger på kortet næsten stik nord for Ringsted, og der er derved blevet plads til ikke mindre end to veje mellem Ringsted og København sydøst om

30. Stade, s. 127.

31. Bramsen, s. 98 og fig. 107. Nørlund, s. 55 og tavle 73, 59. P. Lauridsen, *Kartografen Johannes Mejer, H. T.*, 6, I, s. 297 ff. Ib Kejlbo, *Historisk kartografi*, 1966, s. 62. *De svenska härarnas marschruter . . .*, s. 124, 129–131.



Fig. 4. Erik Dahlberghs generalkort, udsnit. Fra Samuel Pufendorf, *De rebus a Carolo Gustavo, Sueciæ rege . . .*, Nürnberg 1696.

Roskilde. Man kan naturligvis tænke sig, at hæren her har søgt bort fra hovedvejen af hensyn til fourageringen, men dette stemmer dårligt med diariernes ruteopgivelser, der hver gang nævner Roskilde som station på vejen. En mulighed er, at Dahlbergh har tegnet forskellige linier over samme strækning simpelthen for at vise, at her passerede kongen eller hæren flere gange, hvilket ikke ville fremgå af en enkelt „vej“. Vejen fra Ringsted til Præstø er tegnet over Gørslev og Gisselfeld, men Gørslev ligger i virkeligheden næsten stik øst for Ringsted, og hvis de to lokaliteter lå på vejen, har denne gået i en ret vinkel med Gørslev i toppunktet. Det ser således ikke ud til, at vejene omhyggeligt er tegnet gennem de landsbyer og andre lokaliteter, der passeredes, og Dahlbergh har næppe haft til hensigt at tegne et egentligt kort over vejene, men at give et supplement til Pufendorfs fremstilling, der hviler på diariernes redaktion l.³²

I denne forbindelse må også nævnes de tal, der er anbragt på både Polens- og Danmarkskortet, og som skal tjene til at lette opfattelsen af de enkelte dagsmarcher og natkvarterer. Diarierne er forsynet med en lignende nummerering i margenen, og i deres indledning siges disse tal at markere „alle Stationer och Hufwedqwarter dag ifrån dag . . . lijka som dee uthij dee Landt-Corten och Mapperne“ (eksemplar 2). Selv om linierne på kortene ikke kan fremstille vejene, kunne natkvartererne være korrekte, således at man her ville have et stort materiale – tallene 2–313 på Polenskortet og 2–146 på Danmarkskortet – som kunne bruges til at bestemme hærens marchhastighed eller kongens dagsrejser. Det er nævnt, at kronologien i skrifterne er uvederhæftig og uden indre sammenhæng. Nu adskiller kortenes nummerserier sig fra de tilsvarende i diariet. For at bedømme om kortenes kvalitet i denne henseende er bedre end diariets, er det nødvendigt at bestemme forholdet mellem de to arter af kilder, og her kan man hente god bistand i resultaterne af Arne Stades undersøgelser af de dahlberghske skrifers tilblivelseshistorie.³³

Det er Stades mening, at det vigtigste for Dahlbergh var at fremstille kort over krigsskuepladserne for på den måde at anskueliggøre de svenske hæres bevægelser, *ikke* at give en skriftlig, historisk redegørelse. Men af hensyn til kortene måtte ruterne først rekonstrueres i skriftlig form. Arbejdet er da gået for sig på denne måde: Først har han udarbejdet (diarie)-koncepter, hvoraf den del, som vedrører Danmark, er gået tabt. Ved fremstillingen af forlæggene til kortene tog han de nummererede natkvarterer fra sine koncepter. At nogle natkvarterer i koncepten ikke fandtes som

32. Stade, s. 80 ff.

33. Samme, kap. II og III; s. 408 ff.

stednavne på de kort, han gik ud fra, var aldeles ingen hindring for en mand af Dahlberghs format: så satte han numrene på andre stednavne, som fandtes på kortet, selv om de ikke figurerede som kvarterer ifølge koncepten. Kortene blev graveret, og rettelser på dem var nu udelukket. Da han senere skrev sit fuldstændige diarium, tog han nummereringen af kvartererne fra kortet, og med militær ordenssans konstruerede diarieforfatteren Dahlbergh nu overensstemmelse ved at indføre de „ekstra“ stednavne, som kartografen Dahlbergh havde forsynet med numre. Der er dog ikke i alle tilfælde tale om konstruktioner. Efter at kortene var graverede, har han også fået fat på nye kilder, hvis oplysninger om natkvarterer han har indarbejdet i sin diarietekst.

Man kan ikke fortænke svenske historikere i, at de nu, da sammenhængen efterhånden er kommet for dagen, har ladet nogle knubbede ord gå fra sig om den forslagne generalkvartermesterløjtnant, jfr. s. 45, som i over to århundreder har fået deres kolleger til at løbe med limstangen. Stades teori, som kan være usikker i detaljer, men som uden tvivl er rigtig i det væsentlige, hviler på grundige analyser af Polenskortet og de øvrige kilder til det polske felttog, men han har afgjort ret, når han hævder, at forholdet er det samme med Danmarkskortet og den danske del af diariet. Allerede K. C. Rockstroh (1901) var i tvivl om, hvorvidt tallene på Jyllandskortet virkelig kunne betegne korpsets natkvarterer. Han var i stand til at påvise et par helt klare fejl (Lemvig og Nørresundby), hvorimod han mente, at tallene 47–61 nok kunne passe med Carl Gustavs egen rejse umiddelbart før overgangen til Fyn.³⁴

Konklusionen må blive, at kvarternummereringen såvel på kort som i diarier er værdiløs som kilde såvel til vejenes forløb som til rejse- og marchhastigheder. Vi kan kun kontrollere nogle få af natkvartererne, og hvor Dahlberghs oplysninger er den primære kilde, må denne betragtes som så suspekt, at den bør glide ud. Tilbage bliver da kun nogle landsbynavne, som ikke var natkvarterer, og som hører til ruter, om hvilke man ad anden vej kan påvise, at de faktisk blev gennemrejst. Kun om sådanne stednavne kan man vide, at de ikke er et produkt af de dahlberghske harmoniseringsprocesser, og at de ikke hører til de rejser, han i den forbindelse frit har konstrueret. For Sjællands vedkommende er der da alene tale om de tidligere nævnte par landsbyer på hærens og kongens vej fra Vordingborg til København. Disse landsbyer er ikke med på kortet, men nævnes kun i de andre kilder.

34. H. T., 7, III, s. 133.

Til Erik Dahlberghs mange bedrifter hører imidlertid også fremstillingen af en gruppe kort af en ganske anden karakter end de to nævnte „general-kort“. I modsætning til disse er der tale om en selvstændig om end meget begrænset kartografisk indsats. Det drejer sig om nogle kort over mindre, men meget vigtige områder – bl. a. Korsørs, Kronborgs og Københavns nærmeste omgivelser – som Dahlbergh i sin egenskab af ingeniørofficer og spion udarbejdede til brug for hærens operationer. Netop vejene har det været af betydning at få med, og da disse kort samtidig må anses for at være uden for de hensyn, der har givet hans andre produkter deres tendens og øvrige skrøbeligheder, er de i virkeligheden den del af hele det dahlberghske apparat, som har størst interesse i denne sammenhæng. Også de må naturligvis vurderes ud fra deres tilblivelsesmåde og det formål, de skulle opfylde. Hvad vejnettet angår er der f. eks. ikke tale om, at alle de veje, der udgik fra byen, er taget med. På kortet over Københavns vestlige og nordlige omegn (fig. 25) ses således nok kongevejen til Lyngby og en anden for kortets formål meget vigtig vej, den fra svenskelejren over Gentofte og Stokkerup til Øresundskysten, mens f. eks. alfarvejene til Hillerød og Slangstrup ikke er med. Det er således detaljer, der vises, men efter alt at dømme detaljer, der hviler på selvsyn, og i nogle tilfælde detaljer, som ikke på anden måde er bevaret fra denne tid. De enkelte kort vil blive nærmere omtalt på de relevante steder i det topografiske afsnit, således at en samlet vurdering af deres pålidelighed til sidst kan forsøges.

Først med Johannes Mejer indtog de danske veje i fuldt mål deres selv-følgelige plads på kortene. Mejers levnedsløb og arbejdsform er udførligt beskrevet af P. Lauridsen og N. E. Nørlund,³⁵ og her skal kun de forhold fremdrages, som står i forbindelse med kortenes værdi som kilde til vejnettet på Sjælland.

Johannes Mejers kartografiske værk vedrørende Sjælland består af et generalkort og en række specialkort, hvoraf der er bevaret 20. Generalkortet blev færdigt 1650, før Mejer havde afsluttet sine egne opmålinger, og P. Lauridsen har påvist, at det for en stor del må bygge på Laurembergs forarbejder.³⁶ Specialkortene over kongeriget er baseret på Mejers egne opmålinger fra ca. 1638, foruden at han naturligvis også her har udnyttet Laurembergs resultater. Blandt de sjællandske kort finder vi et dateret 1656, et andet er fra 1669, men flertallet af dem må være ældre.³⁷ På

35. P. Lauridsen, *Kartografen Johannes Mejer*, H. T., 6, I, s. 239–402. Nørlund, indl. til udg. af Johs. Mejers kort, I, 1942.

36. H. T., 6, I, s. 291 f. Nørlund, indl., s. 15 f.

37. Nørlund, indl., s. 14.

generalkortet er hovedvejen København-Roskilde-Korsør angivet,³⁸ og også på adskillige af specialkortene er der tegnet veje. Det er indlysende, at dette enestående og for sin tid fremragende arbejde er en kilde, som her må skænkes den største opmærksomhed.

Den velmotiverede beundring for Mejers indsats, som ofte er kommet til udtryk, bør ikke tilsløre de vanskeligheder, der er forbundet med at benytte hans kort som topografisk og kulturhistorisk kilde. Den metode, han anvendte, og de hjælpemidler, han havde til sin rådighed, måtte nødvendigvis medføre store unøjagtigheder, som ikke blev mindre af, at hans arbejdstempo måtte forceres voldsomt på grund af den utålmodige Christian IV's krav om at få et specialkort fuldført hvert halve år, hvilket Mejer punktligt efterkom. Kortlægningen var ikke baseret på trigonometriske beregninger. Grundlaget var et for de forskellige kort varierende antal polhøjdebestemmelser, hvorved bredden blev bestemt forholdsvis godt, mens der knytter sig større usikkerheder til de målinger af horisontvinkler, han foretog fra kirketårne til omliggende kirker, og til hans azimut-bestemmelser, der blev foretaget med en slags primitiv teodolit. Der er ikke korrigeret for misvisningen. Kortenes afstande er bestemt ved et naturligvis stærkt begrænset antal målinger med målestang.³⁹ Til trods for Mejers store personlige kvalifikationer – god evne for visuel afstandsbedømmelse og et skarpt blik for de væsentlige træk i terrænet – har det ikke kunnet undgås, at landsbyerne meget ofte er placeret forkert og med store forskydninger i de indbyrdes afstande, hvilket navnlig er iøjnefaldende de steder, hvor to måleområder med hver sit udgangspunkt støder sammen.

For pålideligheden af kortenes vejnet har disse unøjagtigheder været skæbnesvanger. Er vejene i alle tilfælde tegnet gennem de landsbyer, hvor de virkelig gik, eller er de undertiden, for at undgå det ganske forvirrende forløb de derved måtte få på kortet, trukket mere direkte mellem endepunkterne? En sammenligning mellem de kort, hvorpå de samme områder forekommer, vil undertiden vise, at kortene ikke giver et samstemmende billede af vejnettet. Er det da forskellige veje, der er angivet, eller har de samme veje fået et divergerende forløb? Det kan også ske, at en vejlinie pludselig standser, og når man da søger en anden „løs ende“ som dens

38. Et udsnit af kortet med Sjælland findes i H. T., 6, I, efter s. 290.

39. Mejers matematiske metode og fremgangsmåde ved konstruktionen af kortene er beskrevet af Nørlund, indl. til udg., I, s. 18 ff, og Ib Kejlbø, Historisk kartografi, s. 64. – Det bemærkes, at hvad der siges ovenfor ikke gælder de kort i stor målestok over mindre områder, som f. eks. findes i Mejers atlas over Åbenrå amt.

fortsættelse, vil det ofte vise sig, at man i stedet er kommet ind på en helt anden vej.⁴⁰

Studiet af Johannes Mejers kort med henblik på at anvende dem som en hovedkilde til vejnettet må således føre til et resultat, der bedst kan formuleres i et citat af P. Lauridsen, som formodentlig er en af de forskere, der har kendt disse kort mest indgående: „I detailllen dynger han fejl på fejl, og ingen af hans kort kan lægges til grund for videnskabelige undersøgelser“.⁴¹ Netop hvad vejene angår har også Hugo Matthiessen manet til forsigtighed ved kortenes benyttelse. „Uden tvivl gør man . . . klogest i at udsætte udnyttelsen af ham til et mere fremskredet stadium af sine studier. Først når en grundigere gennemgang af alt det øvrige, vidt spredte og besværlige stof er fra hånden, vil man tryggere kunne rådspørge de gamle kort“.⁴² Dette råd vil blive fulgt ved denne undersøgelse.

I den *mundtlige traditions* fortællinger og sagn om landevejsrøvere og grufulde forbrydelser begået mod de vejfarende nævnes ofte stednavne og andre oplysninger, der kunne tjene til at fastlægge veje. Det er blevet nævnt, at indsamling af sådanne sagn anbefales af Lundbye som en kilde til ældre tiders vejnet. Imidlertid er det indlysende, at man ikke uden videre kan fæste lid til de tids- og stedsangivelser, der knyttes til disse spændende fortællinger – for slet ikke at tale om troværdigheden af selve indholdet. Samme sagn kan være sat i forbindelse med flere lokaliteter, og hvad tidsfæstelsen angår, er det eneste nogenlunde sikre formentlig, at vejen har haft det angivne forløb på det tidspunkt, da sagnet blev til, mens man intet tør slutte om forholdene på det foregivne hændelsestidspunkt. Et forsøg på at samle en række „stedfaste“ folkesagn er gjort af Th. Gravlund,⁴³ men resultatet forekommer så lidet overbevisende, at enhver benyttelse af dette stof er opgivet.

Til slut skal omtales de såkaldte *kast*, der har interesseret adskillige lokalhistorikere. Ved „kast“ forstås steder, hvor de vejfarende ifølge gammel sædvane skulle kaste en sten, en pind eller lignende hen, hvor et menneske var kommet ulykkeligt af dage. Stenkastet skulle muligvis tjene som et værn imod gengangeri, ligesom den dyng, der i årenes løb opstod, kunne advare andre vejfarende om det farlige sted. Overleveringen be-

40. Eksempler på disse vanskeligheder kan man bl. a. finde ved på kortet over Midtjylland (Nørlund XV) at følge de veje, der udgår fra Ringsted midt i kortet.

41. P. Lauridsen i Dansk biografisk leksikon om Johannes Mejer.

42. Anmeldelse af Nørlunds udgave, H. T., 10, VI, s. 522.

43. Herredsbogen, Sjælland, 1926.

grunder i bred almindelighed handlingen med ønske om at opnå vejlykke. Der kendes ca. 50 sådanne steder her i landet,⁴⁴ på Sjælland bl. a. ved den nu forsvundne Troshøj (Frederiksborg amt)⁴⁵ og ved østenden af Haraldsted sø.⁴⁶ Det må vistnok tages for givet, at stendyngen, der fremkom ved „kastet“, er et sikkert tegn på, at der gennem lang tid har gået en vej forbi stedet, men vanskeligheden består i at bestemme, hvornår „kastene“ var „i brug“. Selv om flere af de forfattere, der har beskæftiget sig med dem, forsikrer, at de er meget gamle, og at stendyngerne i nogle tilfælde endog endnu i vor tid forøges ved nye kast, savner man dog sikre efterretninger om, at de, der nu kendes, også eksisterede i det 16. eller i det 17. århundrede, og „kastene“ vil derfor ikke blive anvendt som kilde til vejføringen her.

I endnu mange flere forbindelser, end der har været nævnt her, vil man i kildematerialet fra perioden kunne finde topografiske eller trafikhistoriske oplysninger. Hele dette vældige stof har naturligvis ikke nær kunnet udtømmes i denne undersøgelse, og f. eks. en mere omfattende gennemgang af lensregnskaberne, eventuelt medtagende jordbøgerne, vil kunne give flere oplysninger om de broer, der hørte under lenene, ligesom et systematisk studium af tidens private breve sikkert ville kunne fremdrage flere enkeltheder vedrørende vogntyper, rejsehastighed o. l. Også den almindelige nyhedsspredning inden for alle områder kunne nævnes. Muligvis vil man også kunne hente enkelte efterretninger om undersøgelser af gamle veje og broer i Nationalmuseets topografiske arkiv, hvis vældige materiale imidlertid er ordnet sognevis, således at en gennemgang med henblik på at finde omtale af bestemte emner vil være meget tidkrævende. En række stikprøver i de sogne, hvor sådanne undersøgelser vides at være foretaget, har i øvrigt ikke været lovende. Dette står først og fremmest i forbindelse med den tidligere omtalte vanskelighed med at datere de gamle vejanlæg. Kun for kongevejenes vedkommende stiller sagen sig, som det senere skal vises, en smule gunstigere. Forsøgene på at inddrage de „jordfaste“ kilder og arkæologiske resultater har kun bidraget til at styrke den opfattelse, at rekonstruktionen af et gammelt vejnet kun kan lykkes, når den hviler på et sikkert grundlag af samtidige, skriftlige kilder.

44. Aug. F. Smidt, Stenkast i Danmark, Danske Studier, 1929, s. 40–55.

45. J. Jung, Den nordsjællandske landalmues karakter, 1798, udg. 1915 af H. Ellekilde, s. 243.

46. Strange Nielsen, Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1958, s. 29.

IV

Vejenes beskaffenhed Bro og vadested

Et glimt af vejenes udviklingshistorie får man gennem de gamle vider og vedtægter for landsbysamfundene og købstædernes byjorder, der i nedskrevet form stammer fra 16. og 17. århundrede, men hvis indhold formentlig er noget ældre.¹ Bestemmelserne heri sigter i de fleste tilfælde til de „private“ småveje, der hørte under vedkommende samfund, og kan ikke uden videre overføres til de veje, der behandles her; men når forbudet mod at man kører over en anden mands jord motiveres med frygten for, at det „stedse til en alvej forbliver“,² og når der fastsættes straf for den, der kører eller rider på anden mands jord „og således gør vej, hvor ingen vej er, og baner vejen for den vejfarende“,³ så får vi her et indtryk af, hvorledes datidens veje er opstået: de er snarere blevet skabt ved brug og undertiden ved en kamp mellem jordejerne og de vejfarende, end efter en bevidst beslutning af kompetente myndigheder. Tingbogsudtrykket „at gøre ulovlig vej“ betegner simpelt hen kørsel over anden mands mark.⁴ Ganske vist indeholder allerede landskabslovene regler, der muligvis vedrører oprettelsen af nye veje,⁵ og også i den her behandlede periode omtales nyanlæggelser, men sådanne tilfælde er ganske åbenbart undtagelser og drejer sig i de fleste tilfælde om forbindelsesveje til slottene.⁶ En bestemmelse i Christian II's „gejstlige lov“ om, at bønderne var forpligtede til at gøre gode alfar-

1. Poul Johs. Jørgensen, Dansk retshistorie, 1947, s. 124 f.

2. Danske vider og vedtægter, II, s. 118.

3. Samme, s. 139.

4. Skast her. tingb., 1636, nr. 396, 440.

5. E. A. Abitz, Vejenes retsforhold, 1950, s. 87.

6. K. Br. 24. dec. 1586; de veje i Kronborg len, der her omtales, står muligvis i forbindelse med slottets fuldførelse kort forinden; 24. okt. 1599, en ny vej ved Ålborg-hus; 30. okt. 1624, en vej, der var begyndt på, skulle gøres færdig; den hører øjensynlig til på strækningen mellem Sundby færge og Frederiksborg; 23. nov. 1626, mosen på Islev mark, som var kongens ejendom, skulle ryddes, og der skulle laves en ny vej til Ballerup gennem marken. Det var øjensynligt kun ved Islev, vejen skulle flyttes, jfr. s. 233. K. Br. 24. juni og 26. juli 1645, en vej fra Frederiksborg til Helene kilde.

veje og selv holde dem i stand,⁷ tager sikkert også sigte på anlæggelse af nye veje, men den har aldrig fået nogen praktisk betydning og er muligvis snarest udtryk for en reformivrig regerings ønske om at forny vejvæsenet. Christian III's recesser indeholder kun retningslinier for vedligeholdelsen og antyder end ikke muligheden for nyanlæggelser.

Vedrørende ejendomsretten til den jord, hvorover hævdvundne veje gik, må man regne med, at de oprindeligt for en stor del er blevet banet gennem herreløse arealer mellem landsbyerne, hvor ejerforholdene aldrig har været et problem. Muligvis kan man på lignende vis som i England⁸ opfatte en hævdvunden vej over privatejet jord som en ret til at passere over anden mands areal, mens ejendomsretten til den jord, vejen optager, teoretisk set bevares for ejeren. Der er endog et eksempel på, at en lods-ejer delvis har fået brugsretten til jorden tilbage. I 1642 var der to alfarveje mellem Nyborg og Svendborg, hvoraf den ene gik gennem Christian Thomesens mark. På ejerens begæring bestemtes det, at den vej, som lå uden for enemærket, herefter skulle være „rette alfarvej“, mens den anden gennem marken skulle være lukket og afskaffet fra påske til mortensdag. Ønsket om at bevare denne reservevej om vinteren begrundes med, at vejen udenom måske ikke var sådan, at den bekvemt kunne bruges på denne årstid.⁹ Der kunne også gives en lodsejer tilladelse til at flytte en vej et mindre stykke på egen bekostning, når det blot ikke blev de vejfarende til skade.¹⁰ Men sådanne tilfælde er ikke talrige, og i almindelighed synes vejret at gå forud for ejendomsret, når lang tids brug havde placeret vejen i terrænet. Den bonde, der så sin gamle, velbrugte kirkevej spærret af naboen, kunne gå til tinget og være sikker på at få ret. I sådanne sager var det almindeligt, at tinget lod syns- og skøns mænd afgøre, hvorvidt en spærret eller overpløjet vej var „alvej, møllevej, torvevej, kirke- eller tingvej“, og faldt den ind under en af disse kategorier, og havde den tillige hævd – var den „en arilds vej“ – skulle den åbnes igen.¹¹

I dyrkede områder, hvor ejerne ikke har kunnet hindre færdselen i at

7. Kolderup-Rosenvinge, IV, 1824, s. 57.

8. Sidney og Beatrice Webb, *English local Government: The Story of the King's Highway*, 1920, s. 5: *The King's Highway* »was not a strip of land, or any corporeal thing, but a legal and customary right – as the lawyers said, 'a perpetual right of passage in the sovereign, for himself and his subjects, over another's land'«. Forfatterne mener, at dette gjaldt helt til 18. århundrede.

9. K. Br. 31. juli 1642.

10. *Dronning Sofies kopibøger 1588–1617*, 1937, s. 33 (15. feb. 1589).

11. F. eks. Skast her. tingb., 1636, nr. 798; 1639, nr. 522, 565. Sokkelund her. tingb., 1629, nr. 237; 1630, nr. 40; 1633, nr. 250, 340. Også Vald. Møller, *Den gamle tingvej*. Ud-
drag af Smørum herreds tingbøger, Glostrupbogen, II, s. 16–19.

bane sig vej, eller hvor mindre reguleringer i forbindelse med anlæg af broer og dæmninger kom på tale, var spørgsmålet om ejendomsretten mest aktuel, men det er ret vanskeligt at afgøre, hvorledes de juridiske og økonomiske forhold var i en sådan situation. A. E. Abitz mener, at egentlig ekspropriation i de fleste tilfælde slet ikke er kommet på tale, fordi jordens værdi og ejendomsforholdene i det hele taget ikke var af en sådan art, at man tog det så nøje.¹² I kilderne forekommer et enkelt tilfælde,¹³ hvor en ejer fik erstatning, fordi der var blevet lavet en vej gennem hendes vænge, og den omstændighed, at hun hævder, at der hidtil er gjort hende uret ved, at hun intet vederlag har fået, viser, at erstatningsbetaling blev opfattet som en regel. Det omtalte areal hørte imidlertid under Helsingør, og i købstadslovgivningen har man fra gammel tid kendt til ekspropriation og erstatning,¹⁴ mens hverken landskabslovene eller den senere rigslovgivning indeholder noget herom. Der forekommer ingen lignende sager vedrørende alfarveje uden for byernes område, men ved anlæggelsen af kongevejene ses det, at der blev ydet erstatning, ligesom fæstebønder, der mistede jord til disse veje, fik nedslag i landgilden.¹⁵ Også i et par andre tilfælde, hvor det ikke drejede sig om veje, men om dæmninger til grundforbedring, fik de ramte bønder et sådant nedslag.¹⁶ Det er ikke usandsynligt, at et lignende hensyn er taget, når en lodsejer led væsentlig skade ved reguleringer af alfarvejene.

Det var altså i almindelighed trafikken selv, der skabte vejene, og de hyppigst anvendte trafikmidler blev derfor afgørende for selve vejbanens udformning. At der var tale om simple jordveje, som færdselen sled i terrænet, fremgår klart af kilderne, hvis vidnesbyrd i øvrigt efterlader det indtryk, at tidens veje lod meget tilbage at ønske med hensyn til at opfylde de krav, der blev stillet til dem. Vi hører, at en vej på Falster var så elendig, at man ikke kunne komme frem, fordi vognene undertiden blev stående fast i mudder.¹⁷ Vejene i Københavns len var så „dybe“, at man vanskeligt og nogle steder ikke uden livsfare kunne køre på dem, især når det var dårligt vejr.¹⁸ En vej ved Maribo var så slet, at man havde ondt ved

12. Abitz, s. 95.

13. K. Br. 19. maj 1637 (s. 134).

14. Abitz, s. 96, 98.

15. Noget senere – i 1734 – forekommer der en sag, hvor Hørsholms ejer, dronning Sofie Magdalene, bestemte, at landsbyerne Høsterkøb og Isterød efter ansøgning skulle have erstatning, fordi der var ført en alfarvej gennem deres marker, Dronning Sofie Magdalenes resolutioner 1731–49, LA for Sj., Hørsholm amt I. – Om kongevejene, se s. 177.

16. K. Br. 27. sept. 1582; 28. aug. 1584.

17. Dronning Sofies kopibøger, 20. sept. 1591, s. 140.

18. Kbh. Dipl. IV, 25. sept. 1571, s. 602; K. Br. 4. dec. 1597.

at komme frem i regnvejr,¹⁹ og selv hovedvejen mellem Odense og Middelfart var nærmest ufremkommelig om vinteren og i dårligt vejr²⁰ – for blot at nævne nogle få eksempler blandt mange på hvorledes samtiden vurderede sine egne veje. Det mistrøstige billede bekræftes af den unge fyrst Christian af Anhalt-Bernburg, som sammenfatter sit indtryk heraf under en rejse på Sjælland i 1623 i ordene: „Ungeschlachtetem tieffen Wege“.²¹

Disse udsagn stammer fra en periode, da nye samfærdselsmidler var ved at vinde udbredelse. Arbejdsvognen – en ledetype for den højere agerbrugskultur – er gammel i Norden. Den benyttedes i middelalderen til godstransport, mens så godt som alle rejser skete til hest eller – for fattigfolks og pilgrimmes vedkommende – til fods. Beatrice og Sidney Webb hævder i deres bog om de engelske veje, at fordi vejene var elendige i 16., 17. og 18. århundrede, er der i og for sig intet, der tyder på, at de også var det i f. eks. 13. århundrede, men hertil er at bemærke, at hvad der for os tyder i den ene eller den anden retning i nogen grad er afhængig af, hvem der har skrevet kilderne og hvis synspunkter og problemer, de derfor udtrykker. De tavse lag, bønderne, har naturligvis hele tiden haft deres daglige slid på vejene med den godstransport, der var en forudsætning for samfundets funktion. Stort set har de bandet i ubemærkethed, men lidt hører vi dog. Om forberedelserne til et af vendertogene fortæller Saxo, at de sjællandske bønder kom kørende til skibene med levnedsmidler, men til sidst måtte opgive at få vognene gennem æltet. Køresvendene læssede så varerne på hestene og gik selv ved siden af. I det samme *red* Absalon forbi og beklagede, at de måtte døje så meget i landets tjeneste.²² De ridende, og det vil sige næsten alle, der rejste over længere strækninger, bortset fra gamle og svagelige, har klaret sig ganske godt, selv når føret umuliggjorde kørsel med arbejdsvogn. I det 16. århundrede blev vogne imidlertid mere og mere almindelige til personbefordring, og når kravene steg, steg også klagerne. „Århundredet begyndte med, at såvel kvinder som mænd vistnok i reglen *red*; det endte med, at selv mænd som oftest foretrak at køre“.²³ Det er dette fremskridt med hensyn til befordringsmidlet, der i kilderne tager sig ud som et tilbageskridt i vejenes kvalitet.

19. Dronning Sofies kopibøger, 16. aug. 1588, s. 9.

20. K. Br. 1. maj 1594.

21. Tagebuch Christians des Jüngereren, Fürst zu Anhalt, 1858, s. 93. – Talrige vidnesbyrd om de slette veje er samlet af Topsøe-Jensen, *Ad hjulspor og landeveje*, s. 64 ff.

22. Saksens Danesaga, overs. af Jørgen Olrik, 1925, 2. udg., II, s. 373, 328. Jfr. Topsøe-Jensen, *anf. bog*, s. 36 f, 53.

23. Troels-Lund (I, s. 161). Han mener, at Danmark i denne henseende var forud ikke blot for Sverige, men også for sine sydlige naboer.

Det er imidlertid ikke alene det større antal vogne, der er noget nyt. Det nye trafikproblem bestod også deri, at de vogntyper, der kom frem, og de gamle arbejdsvogne, som bønder og borgere stadig benyttede, havde forskellige aksellængder og derfor ikke „passede“ til de samme veje. Det er karakteristisk, at vejen blev opfattet som identisk med hjulsporet, således som det f. eks. ses af Frederik II's kritik af en ny vogn, han havde fået lavet: den blev kasseret, fordi „nogle af hjulene“ gik uden for vejen, nogle i vejen.²⁴ Det er spørgsmålet om overensstemmelse mellem de af færdse-len udformede veje og de nye vogne, der er kernepunktet i den vejpolitik, som blev indledt af Christian III, videreført af Frederik II og med voldsom energi søgt gennemtrumfet af Christian IV.

Første gang problemet dukker op i kilderne er vistnok i 1558, da Christian III skulle rejse rundt i landet og i den anledning sendte breve til en lang række lensmænd med påbud om, at vejene overalt skulle være $3\frac{1}{2}$ sjællandske alen (ca. 2,2 m) brede og med $2\frac{1}{4}$ alen „mellem hjulene“.²⁵ I 1562 udsendtes missiver²⁶ til nogle nordsjællandske len med besked om, at Frederik II for at spare undersåtternes besvær med ægter ville gå over til at benytte rustvogne. Men vejene var overalt ikke blot „dybe og onde“, men også for smalle for denne vogntype, og for at bøde herpå skulle vejene nu gøres et sjællandsk kvarter – ca. 15 cm – bredere, og alle skulle ændre deres vogne, så de blev tilsvarende bredere. Der er næppe grund til, som Troels-Lund synes at gøre,²⁷ at opfatte denne udvidelse af vejen som så lille, at den grænser til det betydningsløse. Hvis aksellængden på kongens rustvogne var en kvart alen større end på de almindelige sjællandske bondevogne, og vejen var identisk med det nedslidte hjulspor, var der god mening i at forordne netop denne udvidelse. Hvis bøndernes vogne samtidig blev tilsvarende bredere, ville vejene efterhånden få et til denne aksellængde svarende spor, og i den henseende ville vogntrafikkens problem dermed være løst i denne del af landet. Vejene på Sjælland og Lolland var smallere end i de andre „lande“, simpelthen fordi bønder og borgere her havde smallere vogne, og i 1574 forsøgte regeringen at få alle bønderne på Sjælland og Lolland til i løbet af 2 måneder at gøre deres vogne lige så brede som de jyske. For at ingen sjællandsk hjemmefødning skulle undskylde sig med ukendskab til det jyske forbillede, fremsendtes til lensmæn-

24. K. Br. 29. okt. 1585. Den uheldige vognmager fik for denne præstation 3 dage i tårnet på vand og brød, foruden at han mistede sin stilling som kongens vognmager.

25. K. Br. 29. april 1558.

26. K. Br. 28. juli 1562.

27. Troels-Lund, I, s. 99.

dene et mønster, der viste den nye aksellængde, sammen med ordre til at sende et sådant mål ud til hvert sogn. Bøden for efter 1. maj at køre med vogne, der ikke passede med det tilsendte mønster, sattes til et par gode øksne til herskabet.²⁸

Et så fordringsfuldt program har naturligvis ikke kunnet gennemføres blot tilnærmelsesvist. Disse breve skal snarere tages som et udtryk for det behov, der følte i disse år for at forbedre vejene, end som bevis for at reformen virkelig blev gennemført. Da spørgsmålet blev taget op igen af Christian IV i 1616, skete det med langt større kraft og energi, og den strøm af breve med påbud, indskærpelser og opfordringer til kontrol, der udgik fra kancelliet i de følgende mange år, viser både den vægt, regeringen tillagde sagen, og den træghed, hvormed bønder og borgere reagerede over for disse nymodens påfund.

Kampagnens mål var nu at få alle vogne over hele landet gjort lige brede, så de målte 2 sjællandske alen (ca. 1,25 m) mellem inderkanterne af fjælene. Kronens, gejstlighedens og efter adelens tilladelse også dens bønder, vognmænd og andre borgere – alle fik de befaling om at ombygge deres vogne til den foreskrevne bredde. Det nødvendige tømmer kunne man købe i kronens skove hos lensmændene, hvis opgave det også var at påse, at forordningen skete fyldest. I portene til deres gårde skulle lensmændene lade anbringe et mål, hvormed portneren kunne måle bøndernes vogne, når de passerede. Straffebestemmelserne for at køre med smalle vogne varierer noget, mest drastisk er befalingen til nogle lensmænd om uden videre at lade de vogne, som efter en bestemt dato ikke var forandrede, sønderhugge, hvor de end blev truffet.²⁹ Også alle landets slæder skulle gøres 2 sjællandske alen mellem mederne.³⁰ Broer og led skulle udvides tilsvarende, og de gamle vejes dybe hjulspor måtte naturligvis jævnes. Den store reform måtte forudsætte, at befolkningen stadig blev holdt til ilden. Bønderne beklagede sig over udgift og arbejde, men opnåede kun ved en enkelt lejlighed i 1632 den indrømmelse, at de måtte nøjes med at gøre vogne og slæder 7 kvarter brede i stedet for 2 alen.³¹ Enkelte vidnesbyrd om praktisk gennemførelse af kravene kan findes. Nogle vidner som 1640 udtalte sig for Skast herredsret om nogle lokaliteters tilhørsfor-

28. K. Br. 17. feb. 1574. Også 25. sept. 1571 for København len.

29. De vigtigste breve om vognreformen: K. Br. 26. marts og 12. juli 1616 (CCD, III, s. 485 f. Kbh. Dipl., V, s. 25); – 1. jan., 22. feb. (s. 148), 7. marts, 14. marts, 6. aug. (CCD, III, s. 511 f), 2. dec., 13. dec. 1617; – 18. nov. 1618; – 29. marts, 5. april 1619; – 21. feb. (Kbh. Dipl., V, s. 36 f), 6. juli, 12. sept., 19. dec. 1620; – 12. feb. 1621.

30. K. Br. 24. nov. 1623; 7. dec. 1630; 9. dec. 1633.

31. CCD, 13. feb. 1632, IV, s. 567.

hold oplyser, „at den tid de efter ko[ngelig] ma[jestæts] forordning jævned vejene til de vide vogne, da jævned de vejen“ så og så langt.³² Men reformen er gået langsomt. Endnu i 1634 var det nødvendigt for kongen at lade sætte vagt i porten i København for at undersøge, om vognmænd og andre havde den befalede bredde på vogne og slæder, og samme år sendte han en af sine enspændere fra Kolding til København til yderligere kontrol med hovedstadens vogne.³³ I fjernere egne af landet, hvor kontrollen let kunne blive mindre effektiv, har påbudets gennemførelse sikkert været endnu mere tvivlsomt. Men det er i sig selv bemærkelsesværdigt, at regeringen i disse år førte en så målbevidst politik for, som det hedder i et af brevene, at „vejene siden kan blive desto bedre“. At få alle vogne til at slide de samme hjulspor var et væsentligt mål for en tid, da det største færdselsproblem var at gøre de brugsskabte jordveje egnede til den nye og større trafik.

Troels-Lund er af den opfattelse, at hele vejen kun var så bred som ét vognspor – mødtes to vogne måtte den ene køre „af vejen“, det er: ud i marken.³⁴ Han begrundet dette med henvisning til det førnævnte kongebrev af 28. juli 1562, hvori det hedder, at vejene var for smalle til rustvognene. Det er imidlertid et spørgsmål, om man på dette grundlag eller ud fra andre af de her omtalte kilder kan slutte, at vejene i almindelighed kun har bestået af et eneste kørespor. Det enkelte hjulspor og den enkelte hulvej kan have været for smal for rustvognen, uden at der dermed er sagt noget om, hvorvidt der nogle steder kan have været flere kørespor ved siden af hinanden. Hvor jorden ikke var stærkt opdyrket, kunne vejene sikkert blive af en meget anelig bredde med hjulspor ved siden af hjulspor.³⁵ Hugo Matthiessens iagttagelser i de jyske landskaber synes at bekræfte dette. Ikke blot hærvejen, der ved sin funktion som drivevej ikke er typisk i denne forbindelse, men også mange andre jyske vejrelikter giver indtryk af, at færdselen er rykket frem over en bredere front. Der kan være hele vifter af hulveje i en skråning.³⁶ Også den omstændighed, at der gaves anvisninger på at bygge broerne 8 alen brede³⁷ eller så brede, at 4 heste med lethed kunne gå ved siden af hinanden,³⁸ tyder på, at vejene i almindelig-

32. Skast her. tingb., 1640, nr. 275.

33. Chr. IV's egenh. br., III, s. 231; K. Br. 24. dec. 1634; også 9. feb. 1635.

34. Troels-Lund, I, s. 176.

35. De middelalderlige veje er blevet sammenlignet med skibenes ruter på havene. Fra Rusland nævnes eksempler på »veje«, der var op til et par km brede. G. d'Avenel, s. 15; også Roskilde landevej, s. 27.

36. Viborg-veje, s. 42, 71, 106.

37. K. Br. 23. jan. 1622.

38. K. Br. 25. dec. 1572.

hed har bestået af mere end ét kørespor. Om en vej ved Karup, der skulle istandsættes, siges det direkte, at den skulle være så bred, at to vogne kunne køre jævnsides.³⁹ Når et hjulspor var opkørt og fuldt af huller, kunne det være bedre at køre ved siden af og bane et nyt. Noget andet er, at i stærkt opdyrkede egne, hvortil nogle dele af Sjælland må regnes, har der naturligvis været grænse for, hvor meget vejen har fået lov til at brede sig. De bevarede vejrester, som f. eks. Hugo Matthiessen omtaler, ligger alle i egne, der også i denne periode må antages at være tyndere befolket, og det billede, man får her, kan ikke uden videre betragtes som typisk for hele landet. I dyrkede egne har færdselsintensitet, terrænforhold og lodsejernes nidkærhed for at værne deres dyrkningsret skabt en ligevægt, der har givet sig udslag i et vekslende antal kørespor fra sted til sted.⁴⁰

Som det fremgår af det foregående, har den helt dominerende vejbane været den ubehandlede, nøgne jordvej. Brolægning var imidlertid velkendt i datiden og er også i mindre udstrækning blevet anvendt på vejene. I enkelte tilfælde, navnlig omkring København, kunne en længere strækning blive brolagt, når den var særlig dårlig,⁴¹ men som oftest nøjedes man med en mere partiel stenlægning på de steder, hvor der opstod „onde putser (huller)“ eller ligefrem „bække“ – vel sagtens vandfyldte, dybe hjulspor – i vejen.⁴² Skaderne blev udbedret ved påfyldning af jord eller sand, hvorefter stedet eventuelt blev brolagt med utilhugne kampesten.⁴³ Ved tilkørslerne til vejbroerne synes brolægning næsten at have været obligatorisk. Det er indlysende, at de steder, hvor broen mødte åbrinken, har været særlig svage og udsat for udskridning og erosion, og ved brobyggeri blev der næsten altid givet ordre til at brolægge et stykke på hver side af broen. Da Åsum bro på Fyn i 1642 skulle nybygges, mente tingets synsmænd, at brolægningen ved vestenden skulle gøres 30 alen lang.⁴⁴

39. K. Br. 17. juni 1551.

40. Jyske Lov (I, 56) påbød, at en hovedvej skulle være 14 alen bred. De fund af middelalderlige veje, der er gjort, viser en betydelig mindre bredde, men det må erindres, at de vejrester, der er bevaret, er brolagte veje, som sikkert repræsenterer et ringe fåtal af tidens veje (Danske veje, s. 23). Topsøe-Jensen, anf. bog, bringer en række billeder af dem. Vi savner midler til at afgøre, i hvilket omfang Jyske Lovs bestemmelse svarer til de almindelige jordvejes faktiske bredde i middelalderen.

41. K. Br. 6. juni og 2. juli 1562, vej ved Solbjerg nær København. Kbh. Dipl., IV, 15. juni 1577, s. 624, fra broen uden for Københavns mark til leddet, »som den onde og slemme vej plejer at være«. K. Br. 14. feb. 1580, mellem Solbjerg og Langvadsdam, »da der er en meget dårlig vej«; 22. maj 1591.

42. F. eks. K. Br. 18. okt. 1577 (s. 247); 24. nov. 1578; 30. april 1594.

43. K. Br. 17. maj 1639.

44. F. eks. K. Br. 8. marts 1560; 29. april 1574; 11. juni 1581; 18. aug. 1585; 9. nov. 1608. – Åsum her. tingb. 1642 nr. 45.

Det er uden tvivl med fuld ret, at flere forfattere har søgt at give et indtryk af, hvordan vejene kunne se ud i 16. og 17. århundrede, ved at henvise til eller afbilde de rester af gamle færdselsårer, man kan finde rundt om i landet. Selv om sådanne gamle veje ikke kan dateres, må de sikkert betragtes som repræsentative for århundreders køreveje. Hvor lang tids færdsel indgravede vejen i terrænet, kunne der dannes meterdybe hulveje, som bl. a. Hugo Matthiessen bringer billeder af fra Jylland. Også enkelte recente biveje med et udpræget „gammelt“ præg, veje der bugter sig gennem landskabet og så vidt muligt følger højdekurverne, snoende sig uden om højdedrag og lavninger, kan give en fornemmelse af, hvorledes fortidens veje var placeret i terrænet.⁴⁵

Ved denne sammenligning mellem sådanne levn og tidligere tiders veje bør man dog ikke overse en meget vigtig faktor, som har ændret sig siden dengang, nemlig de hydrologiske forhold. At vandbalancen i jorden var anderledes for nogle århundreder siden er uomtvistelig, og lige så indlysende er det, at datidens veje og trafikken i det hele taget har været i høj grad følsom over for disse forhold. Det er ikke svært at forestille sig en opkørt jordvejs forvandling til et ufremkommeligt ælte, når den blev gennemtrukket af vand, og i kilderne foreligger der mange vidnesbyrd om, at passage af et åløb eller en dal, når der var vandgang og „stort Guds vejrlig“ var en sag, som kun den indlod sig på, der havde mod til at vove både liv og gods for at komme frem.

Det er naturligvis meget vanskeligt at finde blot nogenlunde eksakte udtryk for, hvor meget de daværende hydrologiske forhold har influeret på samfærdselen. Man må øjensynlig regne med i hvert fald to faktorer, der har været anderledes, og som har spillet en rolle: 1. Grundvandet må have stået betydelig højere end nu, og 2. den manglende regulering og oprensning af vandløbene har bidraget til at gøre arealerne langs selv mindre strømme vandlidende.

Hydrologien er en ung videnskab, og systematiske undersøgelser af vandbalanceforholdene begyndte først i 1917, da Hedeselskabets kulturtekniske afdeling oprettede sine første 25 hydrometriske målestationer. En bearbejdelse af de indvundne resultater forelå i 1955 med J. M. Lys-hedes disputats, *Hydrologic studies of Danish Watercourses*. Hverken dette skelsættende arbejde eller de ret mange bøger om disse emner, som er

45. Billeder af sådanne veje findes foruden hos Hugo Matthiessen også i *Danske veje*, s. 7, 22 f og *Topsøe-Jensen*, anf. bog, s. 23, 67, 87.

kommet i de seneste år⁴⁶ giver svar på spørgsmålet om, hvordan forholdene har været i ældre tid. De omfattende mosegeologiske studier, der er en forudsætning for problemets løsning, er endnu ikke foretaget, og hvad der kan siges om sagen er følgelig baseret på enkelte specialundersøgelser, hvis resultaters almene gyldighed er usikker.⁴⁷

For en række lidt større sø- eller mosebassiner kan man fra kulturtekniske kilder få ret nøje tal for den kunstige sænkning af vandstanden. Det gælder bl. a. Åmosen, Tinglev sø, Fiil sø og Burre sø. Disse værdier ligger mellem $\frac{1}{4}$ og 8–9 m og vidner naturligvis om en grundvands-sænkning af tilsvarende størrelse i større eller mindre arealer omkring bassinet. De er bestemt af samspil mellem mange faktorer: terrænforhold, tærskelværdier for afløb, jordbundsforhold; i moser kan desuden det stadig voksende tørvelags op sugning af vand og dets senere delvise afgravning spille en rolle. Naturens egen virksomhed, herunder også for det nordøstlige Danmarks vedkommende den relative landhævning siden stenalderhavets maksimale udbredelse, og menneskelig aktivitet har nogle steder virket i samme retning. Om de generelle forhold for større landområder eller dalsystemer siger disse enkelte og spredte målinger af ændringer i de hydrologiske balanceforhold ikke meget.

Ved overvejelse af disse sager bør man imidlertid gøre sig klart, at der over store dele af landet må sondres mellem en øvre – og gerne „mindre“ – grundvandszone og den nedre, „store“ zone. Det „lille“ grundvandspejl er bestemt af rent lokale jordbundsforhold, vandstandsende lag af ler eller al, tærskelhøjder o. l. Til dette hører i de fleste tilfælde husmandsbrugs brønde, mergelgrave, skovdamme o. s. v. Dets vandspejl er repræsenteret ved bækkes, åers og søers umiddelbare vandspejl. Den nedre, „store“ grundvandszone forsyner derimod købstæder, fabrikker, slagterier o. l. Ved Danmarks Geologiske Undersøgelses ca. 80 pejlestationer måles fortrinsvis vandspejlshøjden for den „store“ grundvandszone, der kan ligge 10–30 m under jordoverfladen. Adskillelsen mellem de to grundvandszoner kan være så fuldstændig som eksempelvis i det sydligste Sønderjylland, hvor vandet fra den øvre har afstrømning til Vesterhavet (Vidå ved Højer),

46. Som de vigtigste kan nævnes H. C. Aslyng, Klima, jord og vandbalance i jordbruget, 1961; Betænkning fra vandudvalget, 1963; S. Tovborg Jensen, Jordbundslære, 1963; en ældre bog, der stadig har interesse, er V. Milthers, Brøndboring og artesisk grundvand i det sydlige Sjælland, D. G. U., II, 21, 1919. En kort oversigt med de væsentligste måleresultater er Søren Rasmussen, Hydrologi, 1964, udsendt af Geografisk Institut, København.

47. Jeg har drøftet de hydrologiske forhold i ældre tid med statsgeolog, dr. phil. Sigurd Hansen, Danmarks Geologiske Undersøgelse, som jeg takker for værdifuld og inspirerende vejledning.

mens den nedre har afstrømning, tildels kilder, til Flensborg fjord (Padborg-Bov-egnen). I mange egne falder de to grundvandszoner dog sammen, således at der ikke er en zone med luftfyldte porer imellem dem. Vandspejlet i søer og åer repræsenterer således i mange egne også den store, nedre grundvandszone. Dennes vandspejl er altså ikke plant, men har omtrent samme form som jordoverfladen, dog noget udglattet i forhold til denne. I lavninger og dale ligger det for det meste i en dybde af 40–80 cm.⁴⁸

Foruden de store lokale variationer i den øvre grundvandszone, som er bestemt af de enkelte lokaliteters særlige jordbundsforhold, tærskelhøjder m. v., er der også tale om meget store års- og årstidsvariationer i denne zone. I år med stor nedbør kan småsøer blive stående i lavninger, som andre år er tørre eller moseagtige. Stærk regn og tøbrud og tørre perioder sørger for uberegnelige ændringer med årets gang.

Selv om der altså ikke kan laves nogen form for eksakte målinger af alle disse forhold, står det fast, at de ændringer, der er sket med såvel den øvre som den nedre grundvandszone, utvetydigt peger i retning af, at de hydrologiske forhold har været langt ugunstigere for tidligere tiders trafik, som samtidig har været ringere rustet til at møde dem. Kanalisering, grøftning og dræning har spillet en afgørende rolle for det øvre grundvandsspejl. Dræning begyndte for ca. 100 år siden og har i større omfang stået på i ca. 50 år. Bysamfundenes, herunder industriens, vækst tegner sig for den helt overvejende andel i den proces, der har ført til en generel sænkning af grundvandstanden, der må antages at variere mellem de tidligere nævnte 8–9 m, som er målt i enkelte sø-bassiner, og noget nær nul i enkelte områder i afsides liggende egne, hvor grundvandsspejlet muligvis næsten ikke har ændret sig i historisk tid. Denne sænkingsproces må følge lig have fundet sted i nyeste tid, således at de hydrologiske forhold i denne henseende må antages at have været stort set uændrede fra oldtiden til 1800-tallet, selv om der i 1700-tallet forekom nogen grundforbedring. Hvis man med al mulig forbehold anslår vandspejlets sænkning til omkring 1 m på almindelig opdyrket eller på anden måde kultiveret terræn, vil man indse, at landskabet i tidligere tid har frembudt et ganske andet hydrologisk billede end i nutiden. I næsten alle lavere områder vil jordoverflade og grundvandsspejl have skåret hinanden, således at de fleste sådanne steder har været konstant fugtige og om vinteren, når grundvandet står højest, oversvømmede. Og det var små midler, man i datiden havde

48. Søren Rasmussen, *Hydrologi*, s. 5.

til at værne trafikken mod disse hindringer. I et enkelt tilfælde omtales indgrøftning af en vej gennem en mose,⁴⁹ men hvor det var muligt, undgik man naturligvis at færdes i de værste sumpe og lod hellere vejen bugte sig udenom. Vandskelslinier har her givet de bedste færdselsbetingelser, men har selvfølgelig langtfra kunnet dække behovet for trafikveje i 16. og 17. århundrede. At en del veje i de tidligere citerede kongebreve betegnes som ufarbare for kørende trafik om vinteren må ses i lyset af disse hydrologiske forhold.

De største hindringer for færdselen var ubetinget vandløbene. Måske med en enkelt undtagelse – Lilleå sydvest for Holstebro – er det ikke længere muligt at se et naturligt vandløb i Danmark og således danne sig et indtryk af, hvad disse forhindringer kan have betydet for de vejfarende. Den almindelige sænkning af grundvandsspejlet samt den intense regulering og oprensning af vandløbene, der samtidig har fundet sted, har fuldstændigt ændret billedet. Uddybningen af Værebros å på Sjælland for en snes år siden medførte en sænkning af vandstanden i åens nedre løb på ca. 1,25 m,⁵⁰ og det er ikke det eneste indgreb af den art, der er foretaget ved dette vandløb. Ådalene må i det 16. og 17. århundrede have været store sumpede strøg. Når vandløbene forår og efterår havde deres maksimale vandføring, er der sket omfattende oversvømmelser. Ved de reguleringer, der nu har fundet sted, er der naturligvis taget hensyn til størrelsen af de lokale årsvariationer i vandføringen, som her i landet er meget store på øerne, men små i Jylland, hvilket er betinget af jordbundsforholdene. Vandløb på øerne har som regel en ringe afstrømning om sommeren, mens vinterafstrømningen kan nå op i nærheden af, hvad der er normalt for jyske vandløb. For et typisk jysk vandløb er afstrømningens årlige gang, målt som månedsmiddel over perioden 1917–1955, karakteristisk ved, at maksimum er omkring 3 gange minimum, mens der for et vandløb typisk for øerne er tale om et maksimum på omkring 10 gange minimum.⁵¹ I en tid, da vandløbene var overladt til sig selv, må navnlig de sjællandske strømme have været i høj grad uberegnelige for trafikanterne.

At føre færdselen over ådale og vandløb var et af de store problemer,

49. K. Br. 17. okt. 1586. Også til almindelig jordforbedring kendtes anvendelsen af grøfter, K. Br. 22. maj 1584.

50. Fra Frederiksborg amt, 1952, s. 25. – Den højere vandstand i åerne i tidligere tid har næppe gjort en eventuel pramsejlads, som tidligere har været omtalt (s. 12 ff), mere sandsynlig, for den har især givet sig udslag i sumpede områder langs vandløbene. Det er snarere sådan, at uddybningerne og reguleringerne har tjent til at samle vandet i åbassinets og give en mere ensartet dybde.

51. Søren Rasmussen, Hydrologi, s. 13 og fig. 20.

som hang sammen med vognenes udbredelse. Til hest lod et vadested sig i de fleste tilfælde passere, med en vogn var det langt vanskeligere. Samtidig med den fremtrængende vognfærdsel skete der da også en udvikling i retning af at erstatte vadesteder med broer, og broernes bygning og vedligeholdelse er som tidligere nævnt et af de hyppigst omtalte emner i kongebrevene vedrørende veje og samfærdsel. Begrundelsen for brobyggeriet er hver gang den samme og afspejler klart de her skitserede hydrologiske forhold. Sønderup å mellem Ålborg og Viborg gik ofte så højt, at ingen uden livsfare kunne passere alfarvejen her.⁵² Ved stor vandflod og om vinteren var det også med livet som indsats, man forcerede en å i Rinds herred⁵³ o. s. v. Christian IV selv bevidner disse trafikale vanskeligheder: „Drog jeg fra Malmø til Landskrone og kunne ikke formedels højt vand komme over Rå-å“.⁵⁴ Det er kun med de ændrede hydrologiske betingelser in mente, at man helt fatter, hvorledes vandløb, som i dag fredeligt og tæmmede gennemstrømmer landskabet, har kunnet give anledning til så drastiske udsagn i kilderne. Brobyggeri og en ihærdig indsats for at vedligeholde broerne var en uomgængelig forudsætning for, at vognfærdselen kunne have fremgang.

Udviklingen i retning af broer synes ved periodens begyndelse at være mest fremskredet på Sjælland, hvorfra kilderne nævner mange, mens tyn-dere befolkede egne i Jylland ofte stadig klarede sig med vadesteder. Af 14 tilfælde, hvor det direkte siges, at en bro var ny og erstattede et vadested, er kun 2 på Sjælland, mens Jylland tegner sig for 9. Man må kunne opfatte dette som udtryk for, at de mest trafikerede egne på denne tid var næsten „mættet“ med broer. Endnu ved periodens slutning var der stadig vadesteder i brug i mindre trafikerede egne af landet, og det var i øvrigt enkelte steder tilfældet endnu 200 år senere.⁵⁵

Denne udvikling fra vadesteder til broer kan muligvis sættes ind i en større sammenhæng. Hugo Matthiessen mener, at broerne i middelalderen har været mere udbredte og stået på et højere stadi, end man tidligere antog. „Den stortid, som skabte domkirkerne og med mesterskab behand-

52. K. Br. 24. okt. 1599.

53. K. Br. 11. dec. 1592; lignende tilfælde: K. Br. 18. aug. 1585; 18. okt. 1594; 28. feb. 1634; 16. maj 1636.

54. Kalenderoptegnelse 26. sept. 1614. Suhms nye saml., II, 3–4, 1793, s. 101.

55. Om vadesteder i Skast her., tingb. 1640, nr. 344. – Vejforordningen af 1793 indeholder en bestemmelse om, at vadesteder skulle afmærkes og om vinteren opises, indtil isen kunne bære. Endnu 1842 fortæller en indsender til Ålborg Stiftstidende om vadestedet over Knasborg å, »dette vanskelige farvand, hvorover endnu intet søkort haves«, og hvor han selv kun var sluppet over »med nød og næppe efter mange pejlinger og skuden eller vognen halvfuld af vand«. – Danske veje, s. 72 f.

lede granitten, har sikkert også hos os formået at bygge broer, og sporene af smukt udformede bygværker af denne art ved åpassager, hvor eftertiden tog til takke med træbroer og vadesteder, hæver pludselig middelalderens vejvæsen op i et plan, hvorom man hidtil ikke har drømt⁵⁶. Han nævner 4 middelalderlige broer i Jylland, alle bygget af hugne kvadre, og hertil kan føjes Hals bro over Lindenberg å og Værebro mellem Roskilde og Slangstrup.⁵⁷ Det middelalderlige brovæsen er dog som helhed ikke særlig grundigt belyst, og disse tilfælde er vel for få til at berettiggere mere vidtgående slutninger, men man aner en udvikling fra et højere stadiet med måske ikke særlig talrige, men teknisk fremragende broer over en forfaldsperiode i middelalderens slutning til en ny blomstring i 16. og 17. århundrede, hvor vognenes fremtrængning gav anledning til opførelse af mange, om end simple broer.

Vadestederne var betinget af naturforholdene og måtte især forudsætte en ringe vanddybde og en stabil jordbund. Hvis bunden ikke var fast nok, kunne der bødes herpå ved udkastning af sten.⁵⁸ En gangspang bestående af planker eller blot en række store sten tværs over åen kunne danne en brugbar passage for fodgængere. Det er værd at bemærke, at man, selv hvor der var bygget bro, kunne ønske at bevare og vedligeholde ikke blot vadestedet, men også gangspangen, hvis en sådan fandtes. Ved Hals bro skulle spangen istandsættes, „så at gående folk også uden skade og fare kan komme over“.⁵⁹ Hvorfor fodgængerne ikke blot kunne benytte broen, får vi ikke at vide. Ved en bro over Skern å var der broafgift, men det stod enhver sparsommelig jyde frit for at køre gennem åen ved siden af broen.⁶⁰ Det har dog næppe krævet nogen stor indsats at holde vadestederne passable, og når man har villet bevare dem intakte, kan det hænge sammen med de sørgelige erfaringer, man gang på gang måtte gøre med træbroernes korte levetid. Der er mange eksempler på, at broerne blev skyllet bort, når vandet i åerne steg. I brevene hedder det gang på gang, at den og den bro er „fuldstændig forsvundet“, „borttaget af stort vandløb“

56. Viborg-veje, s. 34 f, 37 f og 172, note 35 og 36.

57. Danske veje, s. 68. Topsøe-Jensen, anf. bog, s. 28 f. Om Værebro, se s. 234. Flere af de stenbyggede broer synes at være blevet ødelagt under krigen i det 17. århundrede.

58. Ved undersøgelsen af Værebro viste et gammelt vadested sig som et kompakt stenlag i åen. Dette vadested er sikkert meget gammelt, men den simple teknik har uden tvivl været ens gennem århundreder.

59. K. Br. 19. jan. 1639; lignende ved en bro nær Hobro, 9. nov. 1608.

60. K. Br. 17. jan. 1617; 20. jan. 1639. – Det er undertiden vanskeligt at afgøre, om et vadested eller en spang var i brug eller blot var indgået i et stednavn og bevaret her efter at have mistet sin betydning. Om »Thommis spang« (K. Br. 1. juni 1613) var en spang i funktion eller blot et stednavn kan f. eks. ikke ses.

o. l.⁶¹ Jørgen Brahe beretter, at ved tøbruddet i 1625 „var så stort et vandløb, at broerne mangesteds var afløftet“.⁶² Under sådanne betingelser kunne det nok være ønskeligt at bevare de gammeldags, men unægteligt bestandige og solide vad.

Meget oplysende om, hvordan udviklingen fra vadested til bro kunne forløbe, er kildernes meddelelser om et broprojekt ved Ejlstrup over Ringsted å på alfarvejen mellem Ringsted og Holbæk. I 1585 forlød det, at det ved høj vandstand var besværligt og farligt at komme over åen, enten ved vadet nær Ejlstrup eller længere ind imod Ringsted. Her har altså været flere steder, hvor man kunne vove sig over, men for den, der kom fra Ringsted og skulle nordpå, var Ejlstrup sidste mulighed, før åen løb ud i Haraldsted sø. På dette sted blev der bygget en bro i februar 1586,⁶³ men i 1639 erfarer vi, at mens Lave Beck var forlenet med Ringsted kloster – og det var han til 1605⁶⁴ – blev denne bro revet bort ved et stort vandløb og var ikke siden blevet bygget op igen. I over 30 år havde man atter undværet en bro på dette sted. Om sommeren, hedder det, var der kun ringe vand, så da kunne man køre gennem åen, men på andre tider af året, når vandet stod højt, måtte de vejfarende gøre en omvej og krydse åen ved Have mølle vest for Ringsted kloster. Nu blev broen genopført på det sted, hvor den havde ligget en menneskealder tidligere.⁶⁵

Dette er ikke det eneste tilfælde, hvor en bro forfaldt, og der gik år, før den blev genopbygget. På en så vigtig strækning som mellem København og Køge, en del af hovedvejen til det sydlige udland, forekom det, at nogle af broerne ikke havde været i stand „i langsommelige tider“, således at man med stor livsfare måtte køre forbi dem gennem vadestederne.⁶⁶

De broer, der blev bygget, var næsten alle af træ. I Christian III's rescer af 1547 og 1558 hedder det, at alle broer skal vedligeholdes „med gode stærke stolper og bulfjæl, vel tilslagne og tilnaglede, og med gode stærke

61. F. eks. K. Br. 30. aug. 1591; 6. nov. 1601; 25. marts 1635; 28. dec. 1639.

62. Bidrag til lehnsmanden... Jørgen Brahes levnetsbeskrivelse, med brudstykker af hans egenhændige dagbøger. Ved Vedel Simonsen, 1845; 6. marts 1625, s. 144.

63. Kr. Br. 18. aug. 1585. Arbejde på broen omtales i udspisningsregistre for Ringsted kloster 1585/86, C. Rise Hansens udg., s. 61 f.

64. K. Erslev, Danmark-Norges len og lensmænd 1596–1660, 1885, s. 19.

65. K. Br. 28. dec. 1639. Om Have mølle: A. G. Hassø, Ringsted købstads historie, 1921, s. 219. – At broen virkelig blev genopbygget i 1639 fremgår af Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag nr. 19.

66. K. Br. 18. okt. 1594. – På denne strækning passerer Snogebæk, også kaldet »Onde aftens bæk«, hvilket navn ifølge et sagn skal skrive sig fra, at Christian IV en mørk efterårsaften kørte fast i vadestedet, så der måtte sendes bud til Køge efter flere heste til at trække vognen fri (Heilskov, Sund Sans, 1939, s. 239). Den nuværende Onde aftens bro bærer indskriften: »17 – CVII – 85 ONDE Aften«.

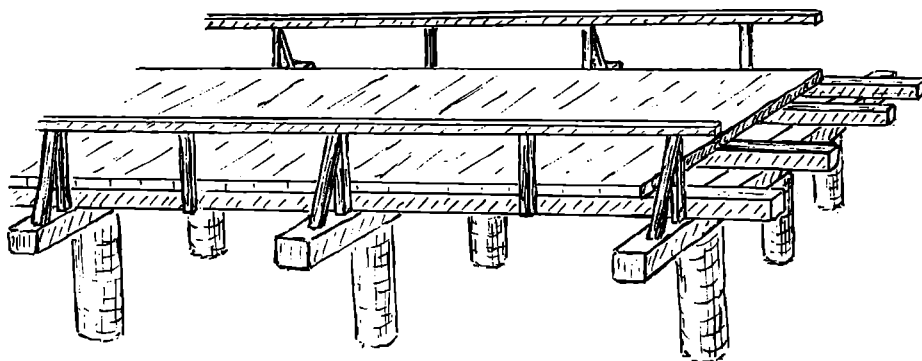


Fig. 5. Rekonstruktion af Skern bro.

og færdige rækker på begge sider“.⁶⁷ Det er de samme udtryk, der anvendes perioden igennem i de ofte detaljerede anvisninger vedrørende konstruktionen, der næsten altid blev givet fra kancelliets side, når et brobyggeri beordredes. Takket være denne omhu for det tekniske kan man danne sig et ganske godt billede af den tids almindelige brotype. Der har naturligvis været træbroer i alle størrelser, og blandt disse et stort antal simple småbroer bygget over et par træstammer lagt over en grøft eller lille bæk. Men blandt de egentlige vejbroer er det „bulbroen“ med hamre og rækværk, der helt dominerer billedet. Da Skern bro var faldet sammen og skulle genopbygges, blev der anvist følgende materialer i Silkeborg skove:⁶⁸

25 „hamre“ (tværbjælker), hver 10 alen lange og $\frac{1}{2}$ alen i kanten.

4 „gang leder“ (længdebjælker) à 200 alen til at lægge på hamrene.

250 „jegeboel“ (egeplanker), hver 3 kvarter bred og 1 kvarter tyk, til at „strø“ (dække) broen med.

400 alen til „rækker“ (rækværk) på begge sider af broen.

140 opstandere, hver 8 kvarter lange.

50 „stridbånd“ (skråstivere) uden for rækværket på hamrene på begge sider, hver 9 kvarter lange. (Hamrene har åbenbart raget noget uden for rækværket, så skråstiverne har kunnet fæstes til hamrenes ender).

Den rekonstruktion af broen, man kan foretage på grundlag af disse oplysninger (fig. 5), kan ikke siges at være overraskende. Typen er utvivlsomt meget gammel, og den forekommer langt op i tiden. På J. C. Dahls maleri

67. Kolderup-Rosenvinge, IV, s. 278.

68. K. Br. 27. juni 1632 (s. 853).

af broen over Tryggevælde å (ca. 1815, Kunstmuseet) ses en lignende bro, blot synes Skernbroens faste „gangledere“ her at være erstattet af en led-delt, noget buet konstruktion. Skern ås bredde og vandføring har krævet en længere og sværere bro end de allerfleste andre vandløb, herunder de sjællandske, men princippet i konstruktionen, som er skitseret ovenfor, synes at ligge fast. Vedrørende bredden har det allerede været nævnt, at „henved 8 alen“ eller så tre eller fire heste kan gå ved siden af hinanden, er de anvisninger, der gives,⁶⁹ og Skernbroens hamre på 10 alen vil øjensynlig give en nettobredde mellem rækværkerne af en lignende størrelse.

I de fleste tilfælde har broerne blot hvilet på stolper banket ned i bunden og muligvis støttet af sten,⁷⁰ men der omtales også stenkar, stenkister eller brokar, d. v. s. kasser af træ, der holdt sammen på „brohovedets“ stenal-last. Når blot vandet stod tilstrækkelig højt til at beskytte træet mod luftens forrådnende virkning, kunne brokarret i lang tid tjene sit formål: at holde sammen på stenfylden og derved danne et solidt fundament for broen. Stenkar nævnes bl. a. i forbindelse med en bro over Ellegårds vad på Sjælland og Vellinge bro (Luggude herred), samt ved Åsum bro på Fyn, og i alle tilfælde er der tale om træbroer, hvilket fremgår af de øvrige materialer, der skulle anvendes: bulfjæl og stolper.⁷¹ Når Hans Stiesdal mener, at stenkar kun er blevet anvendt i de tilfælde, hvor brohovedet „har skullet bære en alvorlig byrde, altså en stenbro“,⁷² synes kilderne fra den her behandlede periode således ikke at give ham ret. Vellinge bro siges at være „en stor bro, som har mange stenkar og ofte borttages af vand“. En stor træbro har altså kunnet kræve flere stenkar, og fund af rester fra en sådan fundering bør følgelig ikke nødvendigvis føre til den slutning, at det er en stenbygget bro, der har været på stedet.

Der opførtes dog også broer af sten i denne periode. At langt den største del af de broer, der blev bygget, var af træ, behøver ikke absolut at betyde, at hovedparten af de eksisterende broer også var træbroer, for de stenbyggede har formentlig haft en længere levetid, hvorfor de må antages at have givet anledning til mindre omtale i kilderne. Imidlertid omtales der så mange træbroer, som opførtes eller repareredes, at man simpelt hen på dette grundlag tør udelukke eksistensen af et større antal stenbyggede

69. K. Br. 25. dec. 1572; 1. aug. 1594; 23. jan. 1622.

70. F. eks. K. Br. 25. sept. 1571; 25. dec. 1572. Til »den lange bro for Kristianstad« skulle der bruges 5 pæle under hver hammer, K. Br. 4. jan. 1643.

71. K. Br. 4. april 1568; også 8. april 1575; 6. febr. 1577. Åsum her. tingb., 1642, nr. 45.

72. Fra Frederiksborg amt, 1952, s. 33.

broer. Selv kongevejenes broer var alle af træ.⁷³ Dette valg af materiale synes ikke at være økonomisk begrundet. Ifølge lensmanden i Helsingborg, Anders Billes, overslag ville det være billigere at mure Engelholm bro op med hvælvinger end at bygge den af tømmer. Christian IV valgte den billigste løsning, men projektet var ikke nogen succes. Et par år efter måtte hvælvingerne nedtages og grunden omkring pillerne piloteres med bøgepæle. I stedet for hvælvene blev pillerne nu muret noget højere, og en trækonstruktion blev lagt på dem.⁷⁴ Dette eksempel kan måske antyde grunden til, at træbroer blev foretrukket: de almindelige alfarvebroer skulle bygges af bønderne eller lokale håndværkere, og en træbro krævede mindre – eller i hvert fald en anden og mere almen – faglig indsigt end en hvælvet, stenbygget bro, hvor selv kyndige folk kunne forregne sig, når hvælvenes spændvidde og grundens bæreevne skulle vurderes. Da der skulle bygges en hvælvet bro ved Køge, var det selvste Hans Steenwinckel (d. y.), der blev sat ind på opgaven.⁷⁵ Den sagkundskab, der var til rådighed, har vel ikke kunnet overkomme at rejse land og rige rundt og bygge stenbroer i en tid, da der var stort behov for nye broer, og der samtidig foregik andre og mere storstilede byggeforetagender. Af de stenbroer, kilderne omtaler, ligger de fleste ved slotte og fæstninger eller nær byerne, og nogle af dem er følgelig ikke egentlige vejbroer.⁷⁶ De små broer i Kronborg len samt Nivå bro skulle mures af kampesten og kalk.⁷⁷ Det ser altså ikke ud til, at der er brugt omhyggeligt tilhugne kvadre som ved de jyske middelalderbroer.

En af disse broer er muligvis den gamle Skæremølle bro på alfarvejen Hillerød-Helsingør (fig. 6).⁷⁸ Den er muret af kampesten med en rundbuet tøndehvælving, der måler 7 m i dybden; brobuen har en spændvidde på 1,70 m. Tøndehvælvet er sat af kilehugne sten, og efter at disse var

73. I lensregnskaberne er der mange udgifter til tømrere for at »ophugge« (bygge) broer og til savskærere for tømmer til dem. Samtlige de broer, der nævnes i forbindelse med kongevejene var bygget af træ.

74. K. Br. 6. juni 1617; 5. dec. 1619; 18. april 1620.

75. K. Br. 12. april 1633.

76. Even bro til Præstø skulle genopbygges af sten med hvælvinger, K. Br. 6. sept. 1614. Ved Laholm slot var en muret bro, idet der medgik kalk til dens opførelse, K. Br. 22. marts 1619; denne bro havde ligesom Engelholm bro en kort levetid, i 1635 var den brøstfældig og skulle genopføres, men om det tømmer, der da medgik, kun var til stenkisterne, der skulle fornys, eller om broen fik en overbygning af træ ligesom Engelholm bro, kan ikke ses, K. Br. 22. maj 1635. Også til Falkenberg bro anvendtes der kalk, sten og tømmer, K. Br. 24. marts 1610.

77. K. Br. 8. jan. 1616.

78. Om broens topografiske tilhørsforhold, se s. 235 f. Konstruktionen er beskrevet i Jan Steenberg, Gamle Skæremølle bro, Nationalmuseets Arbejdsmark, 1966, s. 33–38.

bragt på plads, formentlig ved hjælp af en skabelon af træ, er der blevet hældt tynd kalkmørtel over, som er trængt så langt ind i fugerne, som den nu kunne komme. Der er intet dybtliggende fundament, men brobuens nederste skifte, der er af hugne kvadre, hviler på svære tømmerstokke af eg. Jan Steenberg, der har undersøgt og beskrevet broen, mener, at de hugne kvadre stammer fra Frederiksborgs overskudslagre.

I forbindelse med spørgsmålet om antallet af stenbyggede broer er der grund til at være opmærksom på betydningen af ordet bro i tidens sprog og navnlig den nøjagtige betydning af ordet stenbro. I kilderne møder man udtryk som „stenbroer og andre broer“,⁷⁹ „Tudse sten- og bulbro“,⁸⁰ „stenbroer og fjællebroer“⁸¹ o. s. v., betegnelser der ud fra den nutidige dobbelte betydning af ordet stenbro – stenbygget bro og brolægning – let kan give anledning til misforståelser. Den oprindelige betydning af ordet bro er simpelt hen et anlæg, hvorved færdselen føres over en hindring, hvad enten denne er et vandløb, en dal eller blot et stykke opkørt og ufremkommelig jordvej. En „jordbro“ er således identisk med en vase eller dæmning.⁸² Brolægningen i Odense omtales som „Odense bys bro“.⁸³ Ordet stenbro synes i datidens sprogbrug kun at kunne betyde en stenlægning, brolægning, mens stenbyggede broer betegnes „muret bro“ eller „hvælvet bro“. At „Tudse sten- og bulbro“ ikke var en bro, som var bygget af f. eks. murede piller og en overbygning af træ, men en ren træbro med „stenbro“, brolægning, ved enderne, fremgår af sammenhængen, der skelner mellem bulbro og stenbro: bulbroen skadedes af vandløb og kunne vedligeholdes med mindre omkostning, dersom den blev anlagt „fra ny“ et andet sted. Flytningen tillodes, og derefter skulle såvel bulbroen som stenbroen vedligeholdes. At ordet stenbro i betydningen brolægning her og andre steder i højere grad sidestilles med udtryk som „bulbro“ og „andre broer“, end vi efter moderne sprogbrug vil være tilbøjelig til, hænger sammen med datidens mere omfattende og ensartede betydning af ordet bro.

De brede, fugtige ådale har selvsagt næsten altid nødvendiggjort særlige anlæg ved enderne af broerne, også udover brolægningen. I Christian III's recesser kommer de erfaringer, man havde gjort med disse udsatte steder, til udtryk i følgende generelle bestemmelse: „Findes der også om vinteren så meget vand på enderne ved broen, at man kan ikke der vel overkomme

79. K. Br. 8. nov. 1559.

80. K. Br. 23. maj 1639 (s. 800).

81. K. Br. 4. dec. 1597.

82. Ved Møgeltønder skulle de gamle, forfaldne broer erstattes af jordbroer, »som kan være faste og tjenlige«, K. Br. 1. juli 1642.

83. K. Br. 17. maj 1639.

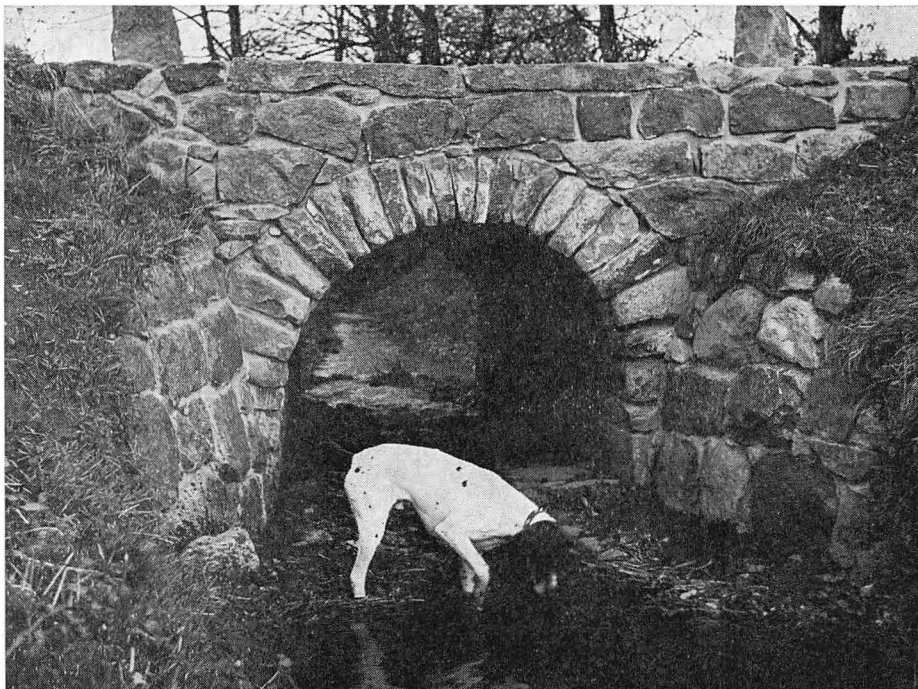


Fig. 6. Skæremølle bro efter restaureringen. set fra øst. Foto Nationalmuseet.

uden fare, da skulle de lade forlænge bulbroen så meget mere, eller opfylde det med sten og grus ved begge ender, at man vel kan der overkomme uden skade“.⁸⁴ Når der i et kongebrev tales om en „bulbro med jord og sand“,⁸⁵ er det sikkert en sådan opfyldning, der menes. Det er dog ikke alle steder, bestemmelsen er blevet gennemført lige effektivt – en bro siges ligefrem at have stenbro „gennem vandet ved enden af broen“.⁸⁶ Opfyldningen kunne til gengæld andre steder få karakter af egentlige dæmninger, vaser, ud i dalen på begge sider af broen, som det var tilfældet ved de tidligere omtalte Vellinge bro og Åsum bro. Sidstnævnte skulle ifølge synsmænds forslag genopbygges og forlænges ved den vestlige ende med en ny 16 alen lang „thellebro“ (plankebro), „så vandet kan have sin løb, når vandflod kommer“. Det gamle gennemløb har øjensynlig ikke kunnet tage vandet ved høj vandstand, således at dæmningen er blevet

84. Kolderup-Rosenvinge, IV, s. 278.

85. K. Br. 23. jan. 1622; også 8. marts 1560, Hyldlev bro skulle fyldes op med jord og grus ved begge ender, og der skulle brolægges; 4. april 1568; 25. dec. 1572.

86. K. Br. 9. nov. 1608.

beskadiget. Den nye dæmning anbefales nu forsynet med egeris, og også bro og brokar foreslås „ompælet“ med „riseger“ (unge ege), der bukkes, til beskyttelse mod isgang og vandflod.⁸⁷ Vejdæmninger alene forekom også. Ved Langvadsdam sø, den nuværende Damhussø, var der en anelig dæmning, hvor der var blevet slået pæle ned og fyldt op imellem dem.⁸⁸ Sådanne anlæg er i særlig grad blevet lavet, hvor kongevejene skulle føres over vandfyldt terræn, idet kongevejenes tilstræbte lige linieføring måtte stille krav om et særlig stort antal broer og dæmninger over „bække og moradser“, og de rigeligere kilder, der er til rådighed vedrørende disse veje, giver indtryk af meget betydelige anlæg. At kongevejenes tekniske forhold ikke i almindelighed kan fortælle noget om alfarvejene, må være klart, da kongevejene var kunstigt anlagte veje. Det er imidlertid muligt, at de dæmninger, der blev bygget på begge de to kategorier af veje, ikke har afvejet ret meget fra hinanden, bortset fra at der vel i de fleste tilfælde er blevet ofret mest på de kongelige vejdæmninger. Ud fra kildernes beskrivelse af disse kan det i hvert fald fastslås, at tiden kendte og benyttede sådanne ting som pilotering af grunden under dæmningen, stenbyggede „sluser“, hvor rindende vand kunne passere, og forstærkning på siderne med store sten eller træ til beskyttelse mod vand- og iserosion.⁸⁹

Endnu en måde, hvorpå færdselen kunne passere et vandløb, må nævnes. Ved Oddesund mellem Thy og Hard syssel var et vadested over Limfjorden, hvor mange havde mistet hest, vogn og gods,⁹⁰ men naturforholdene gjorde det umuligt at lægge en varig bro her. Løsningen blev en pram, som skulle være til rådighed både nat og dag.⁹¹ Også ved åer, hvor dybden gjorde vadesteder farlige, kunne man holde pramme til overførsel af de vejfarende.⁹² Om disse fartøjer har kunnet overføre vogne fremgår ikke af kilderne. Endnu i begyndelsen af dette århundrede havde man på Gudenåen fladbundede „færger“, der kunne medføre en enkelt vogn.⁹³ Som man ved Ejlstrup og andre steder vendte tilbage til vadestedet, når

87. K. Br. 8. april 1575. Åsum her. tingb., 1643, nr. 225, 243; Skast her. tingb., 1637, nr. 770. – Ved Værebrosø var der sådanne dæmninger, som i tidens løb er blevet bygget stadig højere ved nye påfyldninger. De ældste lag kan ved hjælp af de hestesko, der blev fundet i dem, dateres til 12. eller 13. århundrede. Hans Stiesdal, *Den gamle Værebrosø, Fra Frederiksborg amt*, 1952, s. 25 ff.

88. K. Br. 8. nov. 1633. En brolagt dæmning ved Ny Vartov omtales K. Br. 23. juni 1633.

89. Om kongevejenes dæmninger, se s. 187 f.

90. K. Br. 29. april 1574.

91. K. Br. 16. febr. 1578.

92. K. Br. 25. jan. 1622; 27. juni 1632.

93. Jfr. Hans Smidths maleri »Færgen over Gudenå«, ca. 1913, Kunstmuseet.

en bro forfaldd, således kunne også prammene atter komme til ære og værdighed i samme situation.⁹⁴

Med den store rolle, vandløbene og jordvandet spillede for færdselen, er det klart, at årets og naturforholdenes omskiftelser må have givet stærkt vekslende betingelser for rejselivet. Det er blevet nævnt, at nogle veje blev anset for ufremkommelige i regnvejr. Især tøbrud har gjort besindige folk betænkelige ved at give sig vejene i vold. Tørre perioder i sommermånederne har været den ideelle rejsetid, mens vinteren har budt på vekslende forhold med temperaturens skiften fra frost til tø. I Sverige og Norge skelnede man ligefrem mellem sommerveje og vinterveje, og de sidstnævnte, der gik over tilfrosne søer og moser eller ad elvenes is, var ikke alene lettere fremkommelige, men også kortere end de veje, færdselen måtte følge til andre årstider. De store svenske vintermarkeder, Distinctet i Uppsala og Samtinget i Strängnäs, kan således kun forklares derved, at årets bedste færdselsmuligheder her udnyttedes.⁹⁵ Egentlige vinterveje – altså veje der helt er betinget af lave vintertemperaturer og derfor slet ikke farbare på andre årstider – er ikke med sikkerhed bevidnet i de danske kilder fra denne periode, når det gælder færdselen på landjorden. Derimod er der vidnesbyrd om en ikke ganske ringe trafik på de tilfrosne bæltter og Øresund og lignende farvande, hvilket imidlertid falder uden for denne bogs rammer.⁹⁶ Men at frosten i høj grad lettede færdselen

94. K. Br. 6. feb. 1577; 22. sept. 1578.

95. Nordisk Kultur, XVI, s. 223, 230 f.

96. Som eksempler på denne trafik på isen både til fods og med vogne og slæder kan nævnes:

Endnu den 8. marts i året 1572 gik man over Storebælt, hvilket synes at have været almindeligt i flere uger. – Præsten Christiern Bruns optegnelser, Saml. t. Fyens hist. VII, 1878, s. 245 f.

Sivert Grubbes dagbog: Marts 1600, på den tid var der en stærk frost, så man kunne gå sikkert på isen fra Hven til Sjælland. – 23. jan. 1603, hele denne uge kunne man gå sikkert over isen fra Malmø til København. 25. feb. d. å. drog Jost Lejdebur, Malmøs borgmester, til Kbh. på isen og tilbage den 26. – Dec. 1607 var isen så fast, at man kunne gå fra Malmø til Kbh. – Feb. 1616, flere gange over Øresund på isen. – 2.–14. feb. 1621 kunne man helt sikkert gå fra Skåne til Sjælland. – Næsten hele januar og til 18. februar 1622 var havet tilfrosset, så man sikkert kunne gå frem og tilbage over Øresund. 14. feb. ledsagede han kongen over isen til Hven fra Landskrona, derfra drog kongen til Kronborg. S. G. til Kbh., 16. feb. vendte han tilbage til Malmøhus, »men turen var temmelig farlig«. – 3. marts 1624 kunne man gå på isen fra Malmø til Kbh. – Til allersidst i bogen har S. G. med egen hånd tilføjet følgende, efter at han havde afsluttet dagbogen med en gudspåkaldelse og et amen: »År 1635 i januar og hele februar var havet således tillagt mellem Sjælland og Skåne, at man kunne gå sikkert over, og den 16. februar modtog jeg breve fra København, som var bragt over isen derfra.« [Denne langvarige tilfrysning af sundet

i almindelighed og især transporten af tungt gods fremgår klart af kilde-
derne. Bønderne skulle transportere byggematerialer fra Sundby færge til

var altså noget, der var værd at bemærke, selv om manuskriptet var afsluttet]. – Danske Magazin, 4, IV, s. 4–83.

Christian IV's kalenderoptegnelser: 12. feb. 1616 drog han over Øresund på isen. 13. feb. d. å. blev pengene til Elfsborgs løsning kørt over sundet på isen. – Suhms nye Saml., II, 3–4, s. 105. – 3. jan 1608 igen over sundet på isen; 7. jan. 1608 fra Landskrona til Kbh. over isen (af Sivert Grubbes dagbog erfares, at dronningen var med). – 10. jan. 1627, fra Korsør til Nyborg, »og gik et stort stykke på isen«. – Schlegel, II, 3, s. 59 f. Dan. Saml., 2, III, s. 379.

Senere i århundredet (1675) skildrede den lærde englænder Thomas Henshaw sine indtryk af trafikken på Øresunds is ved et møde i Royal Society: »On the 19th of February last [1674] I passed over on food, between Elsenore and Elsenbury, with a great deal of company with me, and met, not only people passing, as thick as to a fair, with oxen, and waggons laden, but saw many soldiers dragging of great stones of near a tun weight a-piece. They commonly making use of that time of the year to place them under the walls of Cronenburg-Castle, to help to break the force of the waves«. Ved en fiskers hul i isen så han, at denne var »hardly six inches thick«, og undrede sig over, at den kunne bære så stor en vægt, som passerede over den. Forklaringen, mente han, måtte ligge i, at vandet under isen bidrog til at bære den oppe som en flåde, et fuldstændig rigtigt ræsonnement. – Th. Henshaw's beretning for Royal Society i London 18/12 1675. Th. Birch, The History of the Royal Society, III, 1757, s. 188.

Det almindelige indtryk af disse og andre lignende vidnesbyrd er, at vel betragtede man det ikke som noget selvfølgeligt, at man om vinteren kunne færdes på isen mellem landsdelene, men på den anden side var man indstillet på at benytte lejligheden, hver gang den bød sig. Disse vidnesbyrd fra Danmark bør naturligvis ikke betragtes isoleret, og der foreligger da også tilsvarende og langt mere omfattende materiale, visende den samme tendens, fra flere andre lande (f. eks. E. Vanderlinden, *Chronique des événements météorologiques en Belgique jusqu'en 1834*, Académie Royale, Brussels 1924; C. Easton, *Les hivers dans l'Europe occidentale*, Leyden, 1928; K. Müller, *Geschichte des Badischen Weinbaus*, Laar, 1953). Den nyeste klimatologiske og glacielle forskning bekræfter, hvad de historiske kilder antyder. Der foreligger en række samstemmende beviser på, at en kuldeperiode satte ind omkring midten af det 16. århundrede, og at den nåede sit maksimum omkring 1700, hvorefter der ret hurtigt indtrådte »normale« tilstande. I den tid skete betydelige gletscherfremstød, som navnlig er konstateret i Canada, hvor isens største udbredelse i historisk tid er dateret til begyndelsen af det 18. århundrede. I Norge blev dyrkningen i adskillige dale opgivet i denne periode på grund af kulden, og i Alperne rykkede skovgrænsen 70–200 m ned (A. Hoel og W. Werenskiold, *Glaciers and snowfields in Norway*. Norsk Polarinstituts skrifter, Oslo, 1962. H. H. Lamb, *The early Medieval warm Epoch and its Sequel, Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology, an International Journal for the Geo-Sciences*, vol. 1, 1965, s. 13–37).

Mens »den lille istid« således må betragtes som en etableret kendsgerning, er der uenighed om dens konsekvenser. Svenskeren G. Utterström har hævdet, at såvel økonomisk som demografisk vækst – med vigtige undtagelser – har fundet sted i perioder med relativt varmt klima, mens han sætter både den senmiddelalderlige og det 17. århundredes krise i forbindelse med forringede klimatiske kår for landbruget (Climatic fluctuations and population problems in early modern history, *Scan. Ec. Hist. Rev.*, III, 1955). Franskmanden E. Le Roy Ladurie, der gennem studium af årringe, gletscherens udstrækning og datoen for vinhøsten har søgt at skaffe sig et fyldigere og mere sammenhængende materiale, mener derimod, at det kun var i marginale egne som Alperne og Nordskandinavien, kuldeperioden havde afgørende betydning for landbruget, således at den ikke kan forklare en generel

Frederiksborg, „da vandet nu er tilfrosset, og der er god vej“.⁹⁷ Materialerne til broen ved Laholm slot skulle bestilles så betids, at de „ved første vinterføre“ kunne føres til stedet⁹⁸ o. s. v. I hvor høj grad vintertrafikken har holdt sig strengt til vejene, kan ikke ses, men især når der var slædeføre, har man sikkert ikke ladet chancen for at skyde genvej gå fra sig – og det så meget mere som et snedække må have gjort det vanskeligt i åbent land at se, hvor vejen gik. De danske markeder synes i modsætning til de svenske at have undgået vintermånederne,⁹⁹ og i det hele taget bevirkede klimaforskellen mellem Nord- og Sydsandinavien, at det danske vinterføre var mindre stabilt og i højere grad end det svenske bar præg af vejrets omskiftelser. Et malende eksempel på hvordan trafikforholdene kunne

landbrugskrise i det 17. århundrede. Yderligere passer denne formodede krises kronologi dårligt sammen med de midlertidige temperaturstigninger, der kenetegner kuldeperiodens forløb. (*Histoire et climat, Annales*, 1959; *Climat et récoltes au XVII et XVIII siècles, Annales*, 1960; *Histoire du climat depuis l'an mil*, 1967. – Om krisen, se Niels Steensgaard, *Det syttende århundredes krise*, H. T. 12, IV, 1970).

Ved vurderingen af klimændringens indflydelse på landbruget må en række faktorer og deres komplicerede samspil tages i betragtning. Var der tale om en generel sænkning af den årlige temperaturgang eller primært om lavere vintertemperaturer, som Le Roy Ladurie mener? En anden afgørende faktor er de enkelte afgrøders »kritiske temperaturer«, f. eks. i form af middeltemperaturen for varmeste måned. Selv betydelige svingninger, som ikke berører en sådan grænseværdi, har relativ ringe indflydelse på avlen, mens små udsving, som passerer grænseværdien, kan have katastrofale følger for vedkommende kulturplanters trivsel i et bestemt område. Og temperaturen er yderligere kun én faktor blandt flere, som bestemmer planteproduktionen. Der er altså meget store vanskeligheder forbundet med bestemmelsen af klimatologiske variationers indflydelse på landbruget i ældre tid.

For spørgsmålet om færdsel på isen er sammenhængen noget enklere: en global kuldeperiode, der muligvis endda var bestemt af lavere vintertemperaturer, vil i marginale egne have givet sig udslag i større muligheder for en sådan færdsel. Den hypotese skal her fremsættes, at Danmark hørte til en region, hvor islægning af farvande indtraf hyppigere end i nutiden, og at disse muligheder blev udnyttet i en sådan grad, at det spillede en rolle for transport og kommunikation mellem landsdelene. Denne tanke må foreløbig støtte sig på et spredt materiale, som ovenstående eksempler, hvoraf navnlig Henshaws bemærkninger om den tætte trafik og det almindelige i udnyttelsen af disse transportmuligheder er interessante. – En række efterretninger om vintre i årene 690–1860 er samlet af C. I. H. Speerschneider (*Om isforholdene i danske farvande i ældre og nyere tid*, I, 1915). Således som hans kildesteder og tabeller er opstillet, har de imidlertid en tendens til blot at registrere, at oplysninger om strenge vintre – et relativt begreb – tiltager i mængde i takt med den almindelige forøgelse af kildematerialet, hvilket han selv er opmærksom på. Hans konklusion er, at materiale ikke giver »nogen sandsynlighed for, at islægget i tidligere vintre har været væsentlig forskellig fra vore dages isforhold« (s. 40).

97. K. Br. 1. feb. 1600.

98. K. Br. 22. maj 1635. Lignende eks. 17. jan. 1611; 8. jan. 1616; 12. jan. 1643. Også C. Rise Hansen, *Hoveriet på Ringsted kloster 1570–1620*, s. LXVIII: så mange ægter som muligt blev lagt, når det var slædeføre.

99. Aksel E. Christensen, *Dansk torve- og markedsvæsen i middelalderen*, *Nordisk Kultur*, XIV, s. 188 f.

være om vinteren, selv nord for den daværende grænse til Sverige, finder vi i Daniel Rantzaus berømte vinterfelttog 1567–68. Hæren fulgte Västra Holaväg langs Vättern til Östergötland og gik i december i lejr ved Skänninge. Tilbageetogene herfra begyndte den 24. januar ad den østligere alfarvej, Östra Holaväg, men nu skiftede vejret mellem frost og regn, heste og stude styrtede for de tunge trosvogne og kanoner, og soldaterne måtte hjælpe til med at trække, mens feltherren en tid overvejede at efterlade alle fodervognene. Men længere fremme kunne hæren benytte vintervejen over den nu tilfrosne Sommen sø og således undgå hulvejens trængsler.¹⁰⁰ Som et modstykke til den danske hærs fortrædeligheder i Sverige kan nævnes den tyske rejsende Samuel Kiechels erfaringer på de danske veje i februar 1586. Den 1. i måneden passerede han Storebælt og kom ved solnedgang til Korsør, men fortsatte samme aften mod København, „dann der weeg sehr guet und wol gebahnt was, ohnangesehen es jhene seyt der seeh wehlig schneh hatte“. Han kørte rask til og nåede Ringsted ved midnat til trods for et uheld med et vognhjul, der gik af og måtte findes under stort postyr i den mørke vinternat. Næste morgen kørte han fra Ringsted en time før daggry og kom til København om aftenen, en dagsrejse på ca. 70 km.¹⁰¹ Så gæstmildt kunne de danske veje altså også arte sig om vinteren.

100. Danmarks riges historie, III, 1536–1588, s. 204 f. Politikens Danmarkshistorie, VI, s. 434 ff.

101. Die Reisen des Samuel Kiechel, 1866, s. 53 ff.

Administration og vedligeholdelse

Det er tidligere blevet nævnt, at Christian III's koldingske reces af 13. december 1558, kapitel 58, „Om broer at gøre og adelfarveje“,¹ var det retslige grundlag for vejadministrationen helt frem til enevælden. Det er karakteristisk, at brobyggeriet indtager en meget central plads i denne artikel, og at den kun beskæftiger sig med vejenes vedligeholdelse, mens nyanlæggelser og reguleringer ikke tages i betragtning.

Om broer bestemmes, at alle – kongens fogeder og embedsmænd såvel som andre – der havde broer i forlening og modtog årlig brokorn, var pligtige at holde broerne i forsvarlig stand, og som omtalt i forrige kapitel, gives der specielt anvisninger på konstruktionen og på at løse det almindelige problem med broernes befæstning ved enderne. Den, der viste sig forsømmelig, skulle stå kongen til rette „og bøde den skade, som nogen vejfarende derfor fangendes vorder“. Kongens fogeder og embedsmænd skulle desuden føre flittigt tilsyn med, at de broer, „som nogle sogne plejer af lang tid ferdige at holde“, var i orden, og ligeledes at hver landsby holdt gode broer og veje i byen. Bønderne skulle stå deres herskab til rette herfor og bøde den skade, de vejfarende måtte lide på grund af deres forsømmelser.

Om vejene hedder det: „Item hvor nogen onde og dybe pudtze [huller] eller anden slig farlighed findes udi alfare veje, da skulle kongens lensmænd, hver udi sit len, lade tilsige menige herredsmænd at møde på en forsagt tid og dag med heste og vogne og tilføre sten og grus og hvad anden behov gøres at forfylde og ferdiggøre slige onde og dybe veje med, og kan til det behov partere og fordele herredsmænd, så mange sogne eller byer til hvert stykke vej efter lejligheden, og dog ikke for nogen vildt skyld [af partiskhed], den ene mere end den anden forskåne eller besvære. Fortrykker og nogen sig og ej fremkommer til bestemt tid, da deles [retsforfølges] den derfor og bøder 3 mark pendinge til sit herskab og

1. Kolderup-Rosenvinge, IV, s. 278 f.

6 Alvej og kongevej

en tønne øl til sognemændene udi det sogn, han udi bor, og skal lensmanden lade bese tvende tider om året slige broer og alfare veje, at de ferdige og ved magt holdes, såfremt at han ikke vil stå til rette derfor, som forskrevet står.“

Bortset fra bestemmelsen om at en forsømmelig bonde ikke blot skulle bøde 3 mark til sit herskab, men også en tønne øl til sine arbejdsfæller som vederlag for disses ekstra slid på grund af hans udebliven, er denne artikel en gentagelse af, hvad den københavnske reces af 1547 sagde om broer og veje.² Hvad der i de to recesser navnligt betegner et fremskridt i forhold til tidligere er de mere detaljerede anvisninger på, hvordan vedligeholdelsen i praksis skulle foregå, pålæggelsen af bøde- og erstatningsansvar ved forsømmelser og ganske særlig lensmændenes halvårslige inspektion af veje og broer. I de middelalderlige love findes der bestemmelser om bødestraf for ødelæggelse eller spærring af veje, men om gennemtvungelse af vedligeholdelsespligten eller tilsyn med vejene er der slet ikke tale.³ Christian II's „gejstlige lov“ af 1521 forordnede, at kongens fogeder en gang om året skulle undersøge, om vejene holdtes vedlige, og straks beordre bønderne til at udbedre fundne mangler,⁴ men med denne lovs korte levetid i betragtning må man regne med, at Christian III's recesser i praksis er de første love, der indførte virkelig kontrol med vedligeholdelsen og hos den tilsynsførende placerede et ansvar under trussel om straf. I forleningsbrevene blev det i periodens slutning en fast formular, at lensmanden skulle have tilsyn med veje og broer i lenet.⁵

Det er ikke meget, der i periodens løb føjedes til Christian III's vejlovgivning. Ny er egentlig kun en bestemmelse i forordning af 26. august 1622,⁶ senere optaget i den store reces af 1643,⁷ om, at såfremt en bonde ikke mødte sammen med de øvrige by- og sognemænd til den fastsatte tid for at istandsætte veje og broer, som efter „lovligt syn“ fandtes at være brøstfældige, skulle lensmanden have magt til foruden at straffe den uly-

2. Samme, s. 234 f.

3. Jyske Lov, I, 56; Skånske Lov, kap. 70. – Jyske Lov er den eneste af landskabslovene, der indeholder bestemte regler om vedligeholdelse. Om kongens hærstræde bestemmes, at hvis den førte over en bymark, skulle den vedligeholdes af vedkommende ejere af marken, men hvis den var meget ufarbar, fordi den førte gennem mose eller over store åløb, påhvilede vedligeholdelsen hele kirkesognet. I fortsættelse heraf hedder det: »Men er det hele herredets vej, da skal hele herredet hjælpe med til at bygge bro og senere med at holde den.« Der nævnes intet om, hvilke midler kongen kunne gribe til, hvis disse påbud blev forsømt.

4. Kap. 119, »Om ager«, Kolderup-Rosenvinge, IV, s. 58.

5. K. Br. 13. maj 1637 (s. 103); 6. maj 1639; 20. dec. 1639; 7. juni 1640.

6. CCD, IV, s. 30 f.

7. 2. bog, 23. kap., Kolderup-Rosenvinge, IV, s. 484 f.

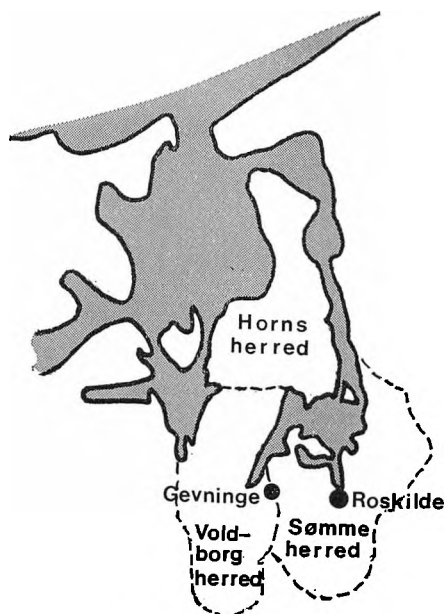


Fig. 7. Gevninge bro.

dige efter 1558-recessens 58. kapitel – „efter hvilket kapitel i slig tilfælde alting ellers skal forrettes“ – også at istandsætte hans part og siden indkræve betalingen for de afholdte udgifter hos ham.

Som på mange andre af samfundslivets områder gælder det også for vejadministrationen, at det praktiske livs fordringer skabte en virkelighed mere broget og mangfoldig, end lovens ord umiddelbart giver indtryk af. En forestilling om hvordan administrationen formede sig i praksis, og hvorledes recessens forskrifter fortolkedes – og i hvilket omfang de efterlevedes – får man gennem tingbøgerne og kancelliets breve med deres mange afgørelser af sager, indskærpelser af recessens bestemmelser og påbud om vejarbejde og brobyggeri. I det følgende skal den praktiske vejadministration belyses med disse kilder som grundlag.

Recessen lader ingen tvivl om, at vedligeholdelsen helt i overensstemmelse med tidens ånd påhvilede bønderne, „menige herredsmænd“. I kilderne udtrykkes ofte det princip, at de enkelte områders bønder skulle holde de veje og broer, de benyttede, for, som det hedder, „ingen, der vil bruge alfarveje, bør forskånes for alfarveje“.⁸ Da Gevninge bro på grænsen mellem Voldborg og Sømme herreder (fig. 7) skulle sættes i stand, på-

8. K. Br. 19. jan. 1639 (s. 622 f).

hvilede dette bønderne i *Horns* og *Voldborg* herreder, „da deres vej mere end andres falder derover“.⁹ Vejen til *Nakskov* burde holdes af de bønder, der kørte til torvs i byen ad den, og noget tilsvarende, men i langt større målestok gjaldt ved *København*: „Den vej og stenbro, som er imellem *Valby* og *Langvadsdam* [dæmningen ved *Damhussøen*]“ skulle ifølge et brev af 1622 holdes af bønderne i *København* len, fordi det var deres købstadsvej til *København*. Men i 1633 var vedligeholdelsen af den samme vanskelige stenbro fordelt mellem *København*, *Roskilde* og *Tryggevælde* lens bønder. *Køgevejen* stødte til *Roskildevæjen* i *Valby*, så det har kun været stykket herfra og til *Vesterport*, der blev brugt af *Tryggevælde*-bønderne, når de skulle til *København*, og skulle de vestpå, er de kørt ad den direkte vej *Køge-Roskilde*. Her synes altså brugsprincippet at være sat til side for det presserende behov for at holde *Københavns* vigtigste forbindelsesvej ved lige, en opgave der ikke længere kunne klares af de bønder, der sammen med andre trafikanter sled på den.¹⁰ Brugsprincippet findes allerede i *Jyske Lov*: „Er det hele herredets vej, da skal hele herredet hjælpe,“¹¹ men det må rigtignok tilføjes, at i det 17. århundrede var bøndernes brug af vejene i helt anderledes grad ægter og rejser i jordejernes tjeneste, end tilfældet var på *Jyske Lovs* tid.

I denne forbindelse må man imidlertid stille det spørgsmål, i hvilket omfang adelens bønder deltog i vedligeholdelsen af vejene. *Jyske Lov* synes i det hele at forudsætte, at bymændene ejede den jord, de dyrkede,¹² og også vedrørende kongens hærstræde hedder det, at hvor den førte over en bymark, skulle den holdes af ejerne, åbenbart landsbyens bønder. På den tid har problemet derfor sikkert ikke eksisteret, men med den samfundsudvikling, som førte til, at adelen kom til at eje mere end 40% af landets fæstegårde, ændredes billedet. Vi har set, at *Christian III's* recesser forudsætter, at adelens fæstere havde almindelig vedligeholdelsespligt og for denne skulle stå deres herskab til rette, men sådan som adelens stilling til fæsterne er udtrykt i 1500-tallets lovgivning i øvrigt, herunder håndfæstningerne, står det klart, at kun med adelens samtykke kunne kongen pålægge dens bønder byrder udover transporten af det kongelige fadebur. Med den voksende trafik og i betragtning af kongernes ihærdige bestræbelser på at forbedre vejene er det lige så klart, at det måtte blive et mål

9. K. Br. 2. aug. 1574.

10. *Dronning Sofies kopibøger*, 20. sept. 1591, s. 140. Kbh. Dipl., V, s. 49 f, 136 f; VI, s. 751 f.

11. Jfr. note 3.

12. Spørgsmålet om ejendomsforholdene på landskabslovenes tid er behandlet af *Poul Johs. Jørgensen*, *Dansk retshistorie*, s. 189 ff.

for regeringen at få adelens tjenere inddraget i dette arbejde. Hans H. Fussing er kommet til det resultat, at det først i det 17. århundrede lykkedes regeringen i nogen udstrækning at få adelen til at bevilge sig arbejde af dens bønder på fæstningsværker og veje. Før 1600 kender han kun et enkelt isoleret tilfælde fra 1538, og her drejede det sig om fæstningsarbejde.¹³ Fra 17. århundrede anfører han en række eksempler på, at adelens bønder deltog i sådanne arbejder eller betalte pengeafløsning for dem. „Dette kom ikke direkte til at berøre forholdet mellem bonde og herremand, idet det jo nærmest svarede til, at staten forlangte en ny skat, denne gang blot i form af arbejdsydelse, mens det ellers var penge eller varer, men indirekte kan det have fået nogen betydning, enten fordi det kunne komme til at begrænse den hoverimængde, som herremændene nu kunne kræve av de bønder, der måtte arbejde for kronen, eller derved at bønderne vænnedes til at udføre en større arbejdsmængde, ofte langt fra deres hjem, så det var lettere for herremændene at kræve nyt hoveri av deres bønder, når arbejdet for kronen hørte op“.¹⁴

Muligvis var adelsfæsternes inddragelse i vedligeholdelsesarbejdet på veje og broer noget mere udbredt i 1500-tallet, end Fussing antager. I 1560 fik kronens bønder i Salling herred pålagt at betale brokorn, altså en form for afløsning (se senere), for vedligeholdelsen af Hyldelev bro, hvilket „de fleste gode mænd i herredet også har samtykket i for deres bønders vedkommende“.¹⁵ Flere åbne breve med påbud om vejarbejde er stilet til vedkommende herreds bønder, „hvem som helst I tjener eller tilhører“.¹⁶ At regeringen søgte at gøre recessens bestemmelser om bøndernes almindelige pligt til vejarbejde gældende over for adelens fæstere, får man også indtryk af gennem et brev fra 1605, stilet til kronens og adelens bønder i Ons herred, hvori ordren til istandsættelse af en vej begrundes med, at det er en alfarvej, „som bønderne efter recessen er pligtige til at holde“.¹⁷ Et lignende synspunkt møder man i et andet brev, ifølge hvilket der skulle forhandles med den skånske adel om, at dens bønder måtte hjælpe med et vejarbejde, „da de selv er med til at bruge vejene og det derfor er billigt, at de hjælper med til at vedligeholde dem“.¹⁸

I hvor høj grad det efterhånden lykkedes regeringen at få etableret den regel, at adelens bønder skulle være med til at holde de veje, de brugte,

13. Dan. Mag., 3, VI, s. 189.

14. Herremand og fæstebonde, 1942, s. 219 f.

15. K. Br. 8. marts 1560.

16. Kbh. Dipl., IV, s. 624; K. Br. 7. sept. 1587; 19. maj 1596; også 31. marts 1613.

17. K. Br. 20. april 1605.

18. K. Br. 8. okt. 1629.

lader sig ikke afgøre med sikkerhed. Det står dog fast, at hele perioden igennem skulle adelens samtykke indhentes, men i et par tilfælde lader brevene ane, at det efterhånden blev en fast praksis, at dette samtykke altid gaves. I 1642 fik lensmanden i Halmstad retningslinier for leveringen af tømmer fra kronens skove til de broer i lenet, som bønderne skulle holde. Det præciseredes, at kun kronens tjenere måtte få tømmer i skovene, men „adelens bønder må med hensyn til, hvad det tilkommer dem at forfærdige, gøre som tilforn“.¹⁹ Her synes i det mindste regeringen at mene, at der var tale om både en fast forpligtelse og en fast praksis. Adelsfæsternes deltagelse i betaling af brokorn som afløsning måtte i kraft af selve ordningen få en mere permanent karakter, idet den regelmæssige, i mange tilfældige årlige, betaling blev fastsat en gang for alle, når den, der skulle have kornet, fik brev på broen, og adelens samtykke må derfor også være blevet givet en gang for alle eller i hvert fald for det enkelte brofæstemåls tid. Mens det i 1560 kun var „de fleste gode mænd“ i Salling herred, der gik med til, at deres bønder betalte brokorn, synes det mod periodens slutning at være accepteret af hele adelen i Malt herred.²⁰ Men det må indrømmes, at den her fremsatte formodning om en voksende og af adelen mere og mere accepteret inddragelse af dens bønder i vejarbejdet kun støtter sig på få kildeudsagn, som vedrører enkelte lokaliteter og derfor kun med største varsomhed kan anvendes til slutninger om en almindelig udvikling.

At selvejerne, „adelbønderne“, uden videre har været arbejdspligtige på vejene sammen med kronens og gejstlighedens bønder er givet i betragtning af deres stilling i øvrigt²¹ og bekræftes da også af kilderne.²²

Ved vejarbejdet og de dermed forbundne ægter var systemet med bøndernes betaling af en pengeafløsning meget almindelig i forskellige former. Det kunne være begrundet med ønsket om at få arbejdet udført med større fagmæssig dygtighed, end bønderne kunne præstere. Der er således nok sikre vidnesbyrd om, at bønderne selv kunne lægge stenbro,²³ men som oftest betalte de professionelle brolæggere for at gøre det, mens deres egen arbejdsindsats bestod i transport af de fornødne materialer.²⁴ Det ser ud til, at bønderne i nogle tilfælde selv kunne vælge, om de ville arbejde på

19. K. Br. 26. dec. 1642.

20. K. Br. 5. jan. 1640 (s. 6); 23. nov. 1642 (s. 301). (Disse breve omtales nærmere s. 95).

21. Om selvejernes almindelige stilling, Poul Johs. Jørgensen, Dansk retshistorie, s. 479.

22. K. Br. 19. jan. 1639 (s. 622 f).

23. K. Br. 15. juni 1577; 22. maj 1591.

24. F. eks. K. Br. 11. juni 1581; 6. okt. 1583; 7. sept. 1587; 3. sept. 1638.

vejene eller betale,²⁵ og undertiden tilbydes afløsningen specielt dem, der boede så langt borte, at de ikke uden stort besvær kunne møde til arbejdet.²⁶ Afløsningsbetalingen var sædvanligvis på 2–3 skilling, men kunne også sættes til en kornydelse.²⁷ Ved en lejlighed blev et større vejarbejde helt finansieret af rentekammeret, hvorefter beløbet skulle opkræves hos bønderne og indbetales til kammeret igen, men det drejede sig også om den meget vigtige dæmning Langvadsdam, som førte Københavns forbindelsesvej mod vest over den betydelige hindring, som dannedes af Harrestrup å og søen, den nuværende Damhussø, og hvor Tryggevælde-bønderne som nævnt blev inddraget. Det har været af stor betydning for hovedstadens forsyning og for samfærdselen i det hele taget, at denne dæmning ikke forfaldt. Der er også enkelte eksempler på, at lenet har ydet kontante tilskud til vejarbejder, eller at kongen gav ordre til, at det skulle ske, hvis de penge, bønderne betalte til en bestemt opgave, ikke slog til, men det er i udpræget grad undtagelser.²⁸

Ved brobyggeriet var pengeafløsningen og de professionelle håndværkeres indsats muligvis mere udbredt, end kongebrevene lader formode. Vedrørende den tidligere omtalte bro over Ringsted å ved Ejlstrup siges det blot i brevet,²⁹ at herredsmændene skulle genopbygge og vedligeholde den, men af lensregnskabet ses, at i praksis er dette påbud blevet opfyldt på den måde, at bønderne i en række sogne³⁰ indbetalte et beløb til tømmer og arbejds løn, hvorefter en af lenet meget benyttet tømmermester udførte arbejdet. Det fremgår i øvrigt at lenet – eller som i dette tilfælde „Junker“, d. v. s. prins Christian – varetog bøndernes interesser over for tømmereren ved prisfastsættelsen.³¹ Ved store og vigtige broarbejder kunne

25. K. Br. 17. juni 1551; 4. april 1568; 1. aug. 1577 (s. 216); Kbh. Dipl., V, s. 136 f.

26. K. Br. 18. maj 1594; 24. april 1639.

27. K. Br. 4. april 1568, kørselen af materialer til en bro kan afløses med 2 skp. korn.

28. K. Br. 9. juni (s. 565), 5. nov. 1636. 30. april og 18. maj 1594. Disse få tilfælde bør holdes nøje ude fra de langt hyppigere eksempler på, at kongen gav lenene kontante tilskud til kongevejenes vedligeholdelse. – Betaling af »skat« til vejarbejde uden at det har karakter af en afløsning af arbejdspligten forekommer meget sjældent. Der er et enkelt eksempel, hvor alle møllere, pebersvende og håndværkere i Kronborg len, som ikke havde deltaget i udredningen af den sidst pålagte madskat, skulle give 1/2 daler hver til vedligeholdelsen af lenets broer og veje. Det motiveres med, at de boede i landsbyerne og drev deres håndværk der, d.v.s. at de brugte vejene, K. Br. 24. dec. 1586.

29. K. Br. 28. dec. 1639.

30. Ejlstrup, Gyrstinge, Benløse, Slangerup, Bringstrup, Ørslev under Skoven, Svenstrup og Torpet.

31. Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, indtægt 4. juni 1639 og bilag nr. 19, tømmer Jens Lysholts arbejdsfortegnelse: »Noch di broer som Ieg hafr sadt for bønderne som Ieg ehr forligt med Juncher om«

afløsningen nærmest få karakter af en lokal skat. Til genopbygning af en bro ved Laholm blev der – „da samme bro bruges af alle indbyggere i Halland“ – pålagt bønderne, både kronens, adelens og gejstlighedens, at betale 1 rdl. af hver helgård og $\frac{1}{2}$ rdl. af hver halvgård.³² Ved større projekter, hvor et stort antal bønder skulle medvirke, måtte det især være nærliggende at udnytte afløsningsformens administrative fordele.

I et enkelt tilfælde ses det, at initiativet til et brobyggeri er blevet taget af bønderne,³³ men at dømme efter de mange breve, der foreholdt bønderne deres uvillighed og truede dem med straf,³⁴ synes de mere at have haft øje for de byrder, broerne medførte, end for den nytte, de kunne have af dem. Et vist indtryk af de økonomiske byrder, brobyggeriet pålagde bønderne, kan man få af lensregnskaberne, hvor landsbyers indbetalinger til bestemte broer i nogle tilfælde er specificeret. Eksempelvis kan anføres et par poster fra Ringsted kloster.³⁵ Ørslev under skoven ydede til en bro ved Benløse 15 rdl., Haraldsted til en bro ved Snekkerup 9 rdl. De var begge ret store landsbyer, der i 1682 havde henholdsvis 19 og 16 gårde.³⁶ Hvis man regner med, at de har haft omtrent samme antal gårde i 1640, kan den enkelte gårds udgift altså sættes til lidt under 1 og lidt over $\frac{1}{2}$ rdl. i gennemsnit, idet fordelingen på selvejere, helgårde o. s. v. ikke kendes. Udgiften til opførelsen af en bro har altså for den enkelte bonde udgjort en ikke ringe forøgelse af årets pengeydelse, hvilket må have været så meget mere føleligt, når udgiften som i de her nævnte tilfælde faldt i „dobbeltskatternes“ tid. Til den ovennævnte bro ved Laholm svarede påligningen til en enkelt landeskat. Da synsmænd på Åsum herredsting i 1643 foreslog, at man skulle opføre en ny bro over Odense å ved Åsum i stedet for at trækkes med vedligeholdelsen af den gamle brøstfældige, anslog de udgifterne til projektet til 900 rdl. De var 19 sogne om at holde denne vigtige bro, men den svære sum må alligevel have fået håret til at rejse sig på hovedet af sognemændene, der måtte høre på dette ufordøjelige forslag, og det så meget mere som det faldt nogle af dem drøjt nok at få betalt deres del af afholdte materialeudgifter til den gamle bro.³⁷ Der er her uden tvivl antydning af de vigtigste grunde til vej-

32. K. Br. 7. maj 1642; også 21. feb. 1624.

33. K. Br. 28. feb. 1634.

34. F. eks. K. Br. 4. april 1568; 18. aug. 1585; 16. maj 1636.

35. Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, indtægt 4. juni 1639.

36. Henrik Pedersen, *De danske landbrug*, 1928, tabel s. 23.

37. Åsum her. tingb. 1643 nr. 243; 1646 nr. 238. Åsum bro hørte til de store og dyre. Et eksempel på et mere beskedent brobyggeri er en bro over Taps å ved Aller (Sønder Tyrstrup her.), som efter et fuldstændigt forfald kunne genopbygges fra grunden i 1640 for 818 $\frac{1}{2}$ mark (ca. 136 rdl.), Haderslevhus lens regnskab 1640–41, udgift nr.

broernes slette tilstand: at gennemføre de store, og det vil ofte sige de vigtigste, brobyggerier på forsvarlig måde oversteg i virkeligheden bøndernes økonomiske formåen.

Recessen regner med to former for gennemførelse af bøndernes pligt til at vedligeholde broerne: dels den direkte arbejdsindsats ved de broer, „som nogle sogne fra gammel tid har holdt ved lige“, og her spillede pengeafløsningen, som vi har set, en vis rolle, dels betaling af brokorn til folk, som havde broerne i forlening, og som til gengæld for kornet var pligtige til at vedligeholde dem. Brokornet er i virkeligheden blot en fast og permanent form for afløsning.

Navnlig i tingbøgerne finder man en række vidnesbyrd om, hvordan bøndernes direkte vedligeholdelsesarbejde i praksis blev gennemført – og navnlig om, hvor svært det kunne være at få det gennemført. Man får her et indtryk af, hvordan landsbysamfundet fungerede, når større, fælles opgaver skulle løses. I det omfang lensmændene varetog deres tilsynspligter, skete det øjensynlig på den måde, at de lod herredstinget udtage de tidligere nævnte synsmænd til at besigtige herredets broer og veje og aflægge beretning for tinget om deres almindelige tilstand. Synsforretningen kunne også gælde en enkelt bro, hvis mangler man ikke længere kunne ignorere, og opgaven var da mere specielt at angive, hvilke arbejder på den, der skulle udføres, og eventuelt hvad udgifterne til materialer ville kunne beløbe sig til. Sådanne besigtigelser må antages at have været et normalt led i vedligeholdelsens organisering. Det næste skridt har været, at oldermanden eller – hvor flere landsbyer skulle samarbejde – oldermændene har givet deres bymænd besked om at rykke ud på en bestemt dag for at klare opgaven. I alle de tilfælde, hvor arbejdet er afviklet på denne normale måde, hører vi ikke mere i kilderne. Men der er sager nok, hvor øvrigheden måtte bruge sine midler for at få arbejdet tvunget igennem. Der er retsforfølgelse af bønder, som udebliver, når de er tilsagt, og derfor idømmes mulkt, og der er inddrivelse af materialeudgifter til broer, og der er yderligere komplikationer, når sognefogeden med nogle sognefolk har været ude „at pante dem, som sad overhørig“ og ikke var mødt til broarbejdet, og så faldt for fristelsen og gik til kros „og drak øl på panterne“.³⁸

277. – En systematisk gennemgang af lensregnskaber og tingbøger for en længere periode vil sikkert kunne yde materiale til en mere nøjagtig bedømmelse af brobyggeriets økonomiske betydning for bønderne.

38. F. eks. Sokkelund her. tingb. 1625 nr. 245; 1626 nr. 463; 1634 nr. 205; Skast her. tingb. 1637 nr. 770. Jfr. nedenfor om Åsum bro.

Som eksempel på hvordan arbejdet ved en særlig stor og vigtig vejbro kunne forløbe over nogle år kan tages den allerede flere gange omtalte Åsum bro over Odense å, som benyttedes af både Åsum, Bjerger og Vindinge herreder, når de skulle til og fra Odense, og hvis vedligeholdelse derfor som nævnt var pålignet 19 sogne i de 3 herreder. Af synsmænds beretning i juli 1641 fremgår, at broen af den grund var opdelt i 19 dele, således at hvert sogn havde sit stykke. Synsmændene måtte nu omhyggeligt opregne de enkelte deles tilstand: 6 parter ved vestenden, som hørte til Bjerger og Vindinge herreder, skulle have helt nye planker, den 7. part var ved magt, så fulgte 3 parter, der var dårlige, så 4 gode, så 1 dårlig o. s. v. Stenbroen ved begge ender var – som sædvanligt – sønderkørt. Efter den vidtløftige opregning udstedtes tingsvidne.

Den 5. august samme år – et tidspunkt der næppe har været velvalgt set med bøndernes øjne, hvis vejret ellers har artet sig nogenlunde normalt det år – pålagde tinget oldermændene i Åsum, Seden og Røninge at varsko deres bymænd om at møde den følgende lørdag med heste og vogne ved broen for hver at reparere deres del af den. Men allerede 12. august udtoges igen synsmænd – af de 10 var 4 med sidste gang – til at besigtige broen samt herredets øvrige broer. Hvor meget af det tidligere pålagte arbejde, der var blevet udført, kan ikke ses, men at der i september blev arbejdet på broen, fremgår af en noget ejendommelig sag, tinget måtte behandle den 18. november: den 30. september havde de, der indfandt sig på tinge, til deres overraskelse erfaret, at der intet ting kunne holdes, fordi både herredsfogeden og flere af de øvrige, der skulle have betjent retten, ikke var mødt. Herredsfogedens forklaring er den, at samme tid og dag, tinget skulle have været holdt, havde han modtaget lensmand Henning Valkendorfs strenge befaling til endelig samme dag at møde på Åsum bro og lade den istandsætte, mens en anden var blevet beskikket til at beklæde dommersædet den dag. I begyndelsen af 1642 holdtes et nyt syn, hvis resultat forelagdes tinget den 10. februar: ved vestenden skulle der bygges et nyt stykke på 12 alen, hvilket ikke kunne ske for under 100 daler uden arbejds løn. Stenbroen på begge sider skulle istandsættes – 40 sletdaler til materialer. Nogle sogneparter var brøstfældige på bjælker eller stenkister.

I sommeren 1643 holdtes to nye syn, og trods de tidligere anstrengelser kom man begge gange til det resultat, at broen var så medtaget, at reparation var omsonst; der burde bygges en helt ny bro plus en 16 alens forlængelse ved vestenden. Men foreløbig måtte øvrigheden herse videre med bønderne for at holde den gamle bro nogenlunde på pælene. I 1646 faldt der dom ved Åsum herredsting over alle 19 sogne i de 3 herreder for, at de

hver burde holde deres part af broen, og det pålagdes restanter at betale udgifter til materialer til den nu gennemførte istandsættelse.³⁹

Den ordning, at bønderne, som skulle vedligeholde en bro, i stedet betalte en afgift i korn, synes at have udviklet sig noget før periodens begyndelse. Hverken landskabslovene eller Christian II's love omtaler systemet, men i praksis var det kendt i hvert fald fra begyndelsen af Frederik I's regeringstid. I kansler Klaus Gjordsens fortegnelse over lensindtægterne fra disse år er i et enkelt tilfælde de visse indtægter i havre specificeret: „både landgilde, strandwor [afgift i havre for fritagelse for at holde strandvagt] og brohavre.“ I 1523 udstedtes et par breve på broer, mod at de holdtes vedlige. Et noget lignende tilfælde kendes fra 1514, da Niels Clementsen, som Christian II netop ved denne tid måtte afskedige som lensmand på Kalø efter adelens krav, fik livsbrev på Virksund færgested uden nogen afgift til kongen.⁴⁰ Ved bedømmelsen af hvorledes ordningen er opstået, må man uden tvivl først og fremmest pege på de åbenbare administrative fordele, der var, ved at en enkeltperson blev ansvarlig for disse arbejders udførelse, fremfor at lade en mængde bønder – undertiden som ved Åsum bro flere herreders beboere – gøre arbejdet efter en indviklet opdeling af broen i sogneparter eller, som i andre tilfælde, på skift. Dette bekræftes af den tendens, man finder ved en undersøgelse af, hvilke broer, der kom ind under brokornsordningen, og hvilke, der bevarede den gamle arbejdspligt. Allerede Jyske Lov havde en opdeling af broerne: dem, der skulle bygges af kirkesognet, og dem, hvor hele herredet skulle hjælpe, fordi hele herredet benyttede dem.⁴¹ I de breve, som omtaler betaling af brokorn, finder man nu en klar tendens til, at det var *herreder*, undertiden flere herreder, der skulle betale brokorn, mens de breve, der pålagde *sogne* at betale, er ganske få.⁴² Man må heraf slutte, at det var de vigtigste broer, hvor mange havde vedligeholdelsespligt, der i første

39. Åsum her. tingb. 1641, nr. 224, 250, 253, 351, 366; 1642 nr. 15, 16, 45; 1643 nr. 225, 243; 1644 nr. 116; 1646 nr. 201 (her nævnes de 19 sogne), 238; 1647 nr. 238.

40. Nye Dan. Mag., VI, s. 293. Peder Skram til Voldbjerg fik livsbrev på Hebro med brokorn af Hind herred, Frederik I's da. reg., 24. aug. 1523. Prioeren i Stubber kloster fik Hagebro med den »rent«, som betaltes af Skodsborg og Vandfuld herreder, samme, 20. dec. 1523. – Også Dan. cancellireg. 1535–1550, 3. maj 1537, 1. juni 1539, Suhms nye saml., I, s. 60.

41. Jyske Lov, I, 56, jfr. s. 82, note 3.

42. Breve hvorefter brokorn betaltes af *herreder*: Frederik I's da. reg., 24. aug. 1523; 3. aug. 1528; K. Br. 27. april 1551; 23. aug. 1554; 8. marts 1560; 5. april 1607; 20. dec. 1607; 5. dec. 1608 (indbyggerne i et len); 9. juli 1613; 22. jan. 1623; 5. jan. 1640. – Breve hvorefter brokorn betaltes af mindre områder: 11. dec. 1559, 1 fjerding; 25. dec. 1572, 4 sogne; 8. juli 1591, »en del« landsbyer i et herred.

række kom ind under den nye administrationsform, hvis fordele også her måtte være særlig store.

Retten til at oppebære brokorn kunne overdrages såvel købstæder som enkeltpersoner. Sidstnævnte var ofte lensmænd, herremænd, herredsfogeder, borgmestre, ridefogeder på kronens avlsgårde o. l.,⁴³ men også almindelige borgere kunne opnå en sådan forlening.⁴⁴ Kronen holdt selv en del broer og modtog brokorn af dem, og vedligeholdelsen af disse blev følgelig varetaget af kronens fæstere som almindeligt hoveri.⁴⁵ Selve ordningen omtales i kongebrevene dels som forlening i lighed med recessens betegnelse og dels som fæste. En lensmand kunne have nogle af lenets broer som en selvstændig forlening, for hvilken der udstedtes særskilt forleningsbrev og fastsattes særlige betingelser. For kornet af fire broer i Hald len skulle Christian Holck tjene riget med to „geruste“ heste foruden at være forpligtet til at holde broerne i god stand og stå kongen til rette for den skade, de vejfarende måtte lide ved hans forsømmelighed. Et forleningsbrev af denne art kunne også indeholde en bestemmelse om, at denne særskilte forlening skulle gå i „arv“ til de følgende lensmænd på stedet.⁴⁶ Men bortset fra sådanne tilfælde, hvor det var personer fra samfundets øverste lag, der havde broerne, og hvor egentlig rostjeneste derved kunne komme på tale, synes forholdet at ligge nær et almindeligt gårdfæste på krongodset. Kongebrevene er i mange tilfælde blot bekræftelsesbreve på de fæstebreve, lensmændene havde udstedt, men undertiden giver de også nærmere oplysninger om betingelserne. I et forleningsbrev for Hobro by på broen uden for byen nævnes således en *indfæstning* på 20 gode øksne.⁴⁷ Den årlige afgift, svarende til gårdfæstets landgilde, var for Resen bro på 12 rdl.⁴⁸ Såvel betalingen af indfæstning som den årlige afgift må ses som et udtryk for og en anerkendelse af, at broerne tilhørte kronen. I adskillige tilfælde er der tale om livsfæste og endog arvefæste,⁴⁹ men man får ofte indtryk af, at broforleningen blev givet som et „ben“ til veltjente embeds-

43. F. eks. K. Br. 23. aug. 1554; 4. maj 1602; 22. juli 1607; 9. juli 1613; 22. marts 1630; 17. jan. 1631; 7. marts 1631.

44. K. Br. 6. april 1633.

45. K. Br. 9. feb. 1611; 15. jan. 1617; 12. april 1627; 1. feb. 1633; 5. jan. 1640.

46. Frederik I's da. reg. 3. aug. 1528; K. Br. 22. juli 1607.

47. K. Br. 29. april 1574.

48. K. Br. 1. jan. 1617; 5. dec. 1633.

49. Frederik I's da. reg., 5. aug. 1532, Lauritz Jensen fik brev på en bro, hans far havde, og på samme vilkår. K. Br. 20. dec. 1607; 12. sept. 1625, en bro var blevet aldeles forfalden, fordi der ingen arvinger var; 5. dec. 1633, Anders Laursen fik brev på Resen bro efter sin far; 31. marts 1641; 1. maj 1645, en tolders hustru må overtage 2 broer efter ham, hvis hun lever længst; livsbreve på broer: 22. jan. 1623; 17. jan. 1631; 6. april 1633.

mænd på forskellige poster, således at det store antal lensmænd, herredsfogeder, ridefogeder o. s. v. blandt brofæsterne får sin forklaring ad denne vej. Den lokale herredsfoged måtte have Grenå bro, „så længe han er herredsfoged“.⁵⁰ Der er gode vidnesbyrd om, at broforlenerne i høj grad var eftertragtede. Borgmesteren i Ålborg ansøgte om at få en bro, som den afdøde herredsfoged havde haft.⁵¹ En enke, der før havde haft Hansted bro, søgte at beholde den – eller i hvert fald brokornet! – efter at kongen havde overdraget den til borgmesteren i Horsens.⁵² I øvrigt synes det ganske naturligt at have været en betingelse, at man boede i nærheden af broen, således som det præciseres i Anders Laursens livsbrev på Resen bro: han måtte forblive bosiddende i Resendal, „så at han kan bruge broen og brokornet og holde broen ved sin fulde magt. Men dersom han flytter derfra til andre steder, skal nævnte bro og brokorn være hjemfalden“. Kongen kunne desuden til enhver tid lægge broen under Silkeborg slot mod at tilbagebetale Anders Laursen hans indfæstning.⁵³

Der fandtes ingen fælles forskrift om taksterne på brokornet, men i hvert enkelt tilfælde blev ansættelsen foretaget efter broens tilstand, dens betydning for et større eller mindre område og muligvis også efter bøndernes ydeevne i den pågældende egn. Ansættelsen skete ved forhandling mellem lensmanden og bønderne.⁵⁴ En gennemgang af de kongebreve, der nævner brokornstakster, viser meget store variationer, og når det er blevet nævnt, at kornet blev pålagt „som regel med en skæppe årlig“,⁵⁵ må det tilføjes, at i hvert fald i denne periode er undtagelserne fra denne regel hyppigere end eksempler på den. Desuden er der i nogle tilfælde tale om havre, i andre om „hårdt“ korn. Betalingsformen betegnes i flere tilfælde generelt som erlæggelse af „brohavre“, hvilket muligvis indicerer, at havre oprindeligt har været det almindeligste, og man tør måske gætte på, at når der nu ved nogle broer betaltes „hårdt“ korn, er det udtryk for, at tak-

50. K. Br. 4. maj 1602; også 17. nov. 1551, en bro fulgte embedet som abbed i Em kloster.

51. K. Br. 22. marts 1630.

52. K. Br. 7. marts 1631.

53. K. Br. 5. dec. 1633 (s. 352 f). Dette livsbrev er interessant derved, at det indeholder bestemmelsen om, at fæsteforholdet til enhver tid kunne ophæves af kongen mod tilbagebetaling af indfæstningen. Hans Fussing omtaler en sag fra 1634, hvor en herredsfoged synes at have ment, at når blot stedsmålet blev tilbagebetalt til fæsteren, havde herremanden ret til at disponere over gården igen. Fussing mener på dette grundlag, at et livsbrev ikke var alt for sikkert, og den her nævnte bestemmelse i livsbrevet på Resen bro bekræfter denne antagelse, Herremand og fæstebonde, s. 48 f. Det er et udtryk blandt mange andre for, at Fussings tese: at »Danmark var et retssamfund« må have den afgørende tilføjelse, at de love og kontrakter, hvorefter dette retssamfund fungerede, ensidigt var udformet af den herskende klasse.

54. K. Br. 12. sept. 1625; 25. dec. 1572 siger, at bønderne »bevilgede« kornet.

55. Danske veje, s. 69.

sterne på et tidspunkt er blevet sat i vejret ved overgang til mere værdifulde kornsorter. Der er vistnok kun et enkelt tilfælde, hvor betaling af penge omtales, og det drejer sig om et brev, der beordrer taksten sat op og erlagt i korn i stedet.⁵⁶

Nogle eksempler på taksternes variation fra bro til bro skal nævnes. Brokornet af Nybro ved Ystad ændredes fra 1 skp. korn hvert 20. år til 1 skp. hvert 5. år af hver gård.⁵⁷ For Smerup bro på Fyn betaltes 1 skp. byg eller rug hvert 10. år,⁵⁸ for Skiverup bro, Vemmenhøg herred, 1 skp. hvert 3. år,⁵⁹ og til Allingå bro i Sønderhald herred måtte bønderne i Rougsø herred af med 2 skp. årligt.⁶⁰ Der er også et eksempel på, at brokornet betaltes forud. Da Nybro mellem Viborg og Skive skulle genopbygges, fastsattes kornet til 1 skp. „hårdt“ korn af hver helgård og 1/2 skp. af hver halvgård i tre år, men for denne ydelse skulle broen ikke blot genopføres, men også vedligeholdes i 20 år af brofæsteren og hans arvinger.⁶¹

Ud fra princippet om at det var dem, der brugte vejene, som skulle holde dem, præciseres i mange tilfælde, at brokornet skulle betales af de bønder i herredet, som „har hest og vogn“,⁶² som „sidder for gård“,⁶³ eller som „har plov“.⁶⁴ Det kunne også forekomme, at hvor to herreder skulle betale til samme bro, var det ene herreds bønder ansat lavere end det andets, åbenbart på grundlag af hvor meget de skønnedes at benytte broen.⁶⁵

Også om den rent praktiske måde, hvorpå brokornet blev opkrævet, giver kilderne enkelte oplysninger. En brofæster besværede sig over at skulle køre „fra én mands gård til en anden i hvert sogn“, når han skulle have sit brokorn, hvilket kancelliet foreslog ændret, således at bønderne selv bragte kornet til et sted i hvert sogn, hvis det kunne ske, uden at de besværedes med for lange rejser.⁶⁶ Som sådanne samlingssteder for brokorn kunne sognekirkerne tjene.⁶⁷ I et enkelt tilfælde indeholder et åbent brev til

56. K. Br. 27. april 1551.

57. K. Br. 8. juli 1591.

58. K. Br. 11. dec. 1559.

59. K. Br. 9. juli 1613.

60. K. Br. 23. aug. 1554.

61. K. Br. 19. og 20. dec. 1607.

62. K. Br. 25. dec. 1572; 5. april 1607; 22. jan. 1623; 12. sep. 1625.

63. K. Br. 8. juli 1591; 9. juli 1613; 5. jan. 1640.

64. K. Br. 23. nov. 1642.

65. K. Br. 27. april 1551. Taksterne blev i øvrigt snart ens for begge herreder, 17. nov. 1551. Hads herred, som betalte mindst, ligger fjernest fra broen.

66. K. Br. 9. dec. 1631 (s. 619).

67. K. Br. 4. jan. 1620.

bønderne om betaling af brokorn besked på at levere dette i brofæsterens hus.⁶⁸

Brevene lader undertiden ane, at det nok kunne have sine vanskeligheder at få bønderne til at rykke ud med kornet. Der var restancer fra år til år i bøndernes ydelser til kronen for Folding bro i Malt herred, og for at komme dette til livs bestemte kongen, at alle adelige og kanniker, som havde fæstere i herredet, skulle levere et mandtalsregister over disse, så deres betaling kunne kontrolleres. Ved samme lejlighed efterlystes gamle kongebreve omhandlende brokornet, som måtte befinde sig i herredet, og endelig skulle enhver alvorligt tilholde sine bønder at bringe gælden ud af verden og derefter yde kornet i rette tid, „eller også skal husbonden selv yde det og stå kongen til rette derfor“.⁶⁹ Dette sidste krav måtte kongen dog senere frafalde, idet adelen i herredet kun gik med til strengt at ville tilholde deres bønder at betale.⁷⁰ Det første forsøg på at skaffe mandtalslister til veje lykkedes ikke, og et par år senere lod kongen præsterne i herredet beordre til *hvert år* at levere lensmanden en fortegning over alle bosiddende i deres sogne, som havde plov, for at de kunne blive krævet for kornet.⁷¹ Trussel om spærring af broen og opkrævning af bropenge kunne anvendes som pressionsmiddel, når kornet udeblev.⁷²

Princippet om, at det var de bønder, som brugte de enkelte broer mest, der skulle holde dem, måtte selvsagt give anledning til stridigheder, for i mange tilfælde måtte det blive en skønssag, om et sogn eller et herred som helhed benyttede broen så meget, at betaling af brokorn eller arbejdspligt kunne føles rimelig af bønderne. Gammel hævvd spillede nok en rolle, når der opstod strid om, hvem der skulle holde en bro ved magt, men mere afgørende var det faktiske brug på tidspunktet for sagens behandling. I en sag for kongens retterting om vedligeholdelsen af Hellerup bro (Skåne) henviste de tiltalte, herredsmændene i Rønnebjerg og Haragger herreder, til, at de i 90 år ikke havde vedligeholdt broen, idet de ellers havde broer nok at holde, samt at broen var til større gavn for Landskrone i forbindelse med denne bys forsyninger end for dem. På dette grundlag havde de tidligere erhvervet dom ved Skåne landsting for, at de ikke skulle holde

68. K. Br. 5. dec. 1608.

69. K. Br. 5. jan. 1640.

70. K. Br. 23. nov. 1642. Dette brev, hvori kravet om, at adelen i Malt herred skulle svare for deres bønders brokorn, frafalder, omhandler uden tvivl den samme sag som brevet af 5. jan. 1640, idet der er sket en forveksling mellem Kolding bro og Folding bro.

71. K. Br. 1. feb. 1641; 23. nov. 1642.

72. K. Br. 25. nov. 1622 (s. 482).

broen, men ved kongens retterting blev denne landstingsdom nu omstødt med den begrundelse, at broen lå på en alfarvej mellem de to herreder og følgelig måtte blive benyttet af dem.⁷³ En noget lignende sag om, hvorvidt Alstrup sognemænd sammen med andre bønder skulle yde brokorn til Hobro købstads bro, afgjordes af kongen og rigsrådet til Alstrup-folkenes fordel med den begrundelse, at de i forvejen havde tre broer at holde, og at sognet „er beliggende fra Hobro 2 mile vejs, ej heller forskrevne sognemænd haver nogen sønderlig færdsel igennem Hobro“. Frifindelsen skete dog under det forbehold, at en tidligere brofæsters forleningsbrev, som ikke blev fremlagt i retten, ikke senere skulle vise sig udtrykkeligt at nævne dem som pligtige til at vedligeholde broen.⁷⁴ Der spores et ønske om at fordele byrderne og også tage hensyn til, hvad bønderne i forvejen havde at holde. Når spørgsmålet om, hvorvidt et herred benyttede en bro i et sådant omfang, at vedligeholdelsespligten skulle træde i kraft, ikke som i de to nævnte sager kunne afgøres ud fra topografiske betragtninger, kunne påstand let komme til at stå mod påstand. I sådanne tilfælde lod retten et udvalg af bønder undersøge sagen. Den 15. maj 1626 var Jørgen Brahe i retten i anledning af en bro-sag, der førte til, at 24 mænd fik overdraget at afgøre, om broen var „alt herreds-bro“.⁷⁵

Det blev nævnt, at den omstændighed, at det meget ofte var samfundets ledende folk, der ansøgte om og fik broforlenerne, må ses som et udtryk for, at det var en god forretning at indkassere brokorn mod at holde broen. Dette indtryk bekræftes af kildernes vidnesbyrd om, at brobyggeri ligefrem kunne blive mål for den private foretagsomhed. Der er eksempler på, at folk på egen bekostning byggede en bro, eller i et enkelt tilfælde endog to broer, fik brev på den og lod deres kapitalanbringelse forrente og deres arbejde med vedligeholdelsen betale ved at modtage brokorn, men de ganske få sådanne „selvejerbroer“, der omtales, gør det vanskeligt at klarlægge deres forhold fuldstændigt. Det ses, at der skulle svares „sædvanlig skyld“ af dem til kronen.⁷⁶ Søren Jensen i Storing, der på egen bekostning havde lavet en ny bro over Kannikemølle å, fik for det og for at holde den vedlige, så længe han levede, det gæsteri, ægt og arbejde, som faldt af en nærmere betegnet gård, bortset fra at gårdens fæster stadig skulle være forpligtet til fadebursægter for kongen og „lade

73. Kongens rettertings domme 1595–1604, ved V. A. Secher, 1881–83, s. 354 f.

74. Udvalg af gamle danske domme afsagte på kongens retterting og på landsting, ved Kolderup-Rosenvinge, IV, 1848, s. 358 ff.

75. Bidrag til . . . hr. Jørgen Brahes levnetsbeskrivelse, s. 29. – K. Br. 16. juli 1603.

76. K. Br. 24. feb. 1552.

sig bruge ved jagten“ som andre fæstere på krongodset.⁷⁷ Senere, da Søren Jensen øjensynlig var død, disponerede kongen over broen og lod herredsfogeden i Framløv herred få den, men vedligeholdelsesarbejdet lønnes stadig på lignende måde, nu blot i form af fritagelse for de samme pligter af den gård i nabosognet Borum, som herredsfogeden selv beboede.⁷⁸ Hvorledes det her forholdt sig med brokornet kan ikke ses. Måske er det blevet betalt til lenet som erstatning for det gæsteri, ægt og arbejde, kongen mistede. Det private initiativ blev lejlighedsvis påkaldt af kongen selv, som da han lod Iver Vind forhandle med to mænd, hvoraf den ene var birkefoged, om at de på egen bekostning skulle genopbygge en forfalden bro over Kirkeå ved Skern og som vederlag for dette og den fremtidige vedligeholdelse have lov at opkræve bropenge – 1 sk. af 2 heste og vogn og $\frac{1}{2}$ sk. af hver hest eller okse. På grund af de store omkostninger ved broens opførelse måtte et barn af hver af dem oppebære bropenge på samme betingelser efter deres død.⁷⁹ Disse private brobyggerier må opfattes som undtagelser, der viser, hvad udviklingen kunne byde den, der forstod at udnytte tidens muligheder. Brokornsordningen uddøde i det 18. århundrede. I 1717 meddelte kongen, at ansøgninger, som måtte indkomme om brokorn eller penge for at vedligeholde broer, ikke kunne ventes imødekommet.⁸⁰

Den nævnte private bro ved Skern var ikke den eneste, hvor bropenge blev opkrævet. I nærheden, sikkert ved en anden gren af Skernåens delta, havde kronen en bro, for hvilken der 1515 udstedtes brev om betaling af bropenge til Lundenæs len. Senere var den bortfæstet til en bromand, som opkrævede „told“ af de vejfarende og svarede en årlig afgift på 100 rdl. til kronen. For denne broes vedkommende bestod ordningen permanent med skiftende takster efter møntens svingninger, men i et andet tilfælde blev opkrævning af bropenge tilladt en kortere tid, da der skulle skaffes penge til en hårdt tiltrængt reparation. Det var Varde bro, der var blevet forfalden, og byen måtte i to år opkræve afgift af alle, der passerede broen, men derefter skulle passage være fri. Da de omboende bønder uden tvivl her som andre steder har skullet svare korn til købstadsbroen, må

77. K. Br. 27. aug. 1587.

78. K. Br. 28. aug. 1600. Denne særlige aflønningsform blev ved med at følge broen, K. Br. 19. marts 1631; 7. marts 1639.

79. K. Br. 20. jan. 1639; 13. feb. s. å. (s. 676). – Ellers nævnes arv ikke i forbindelse med disse broer. Severin Kielsen i Ring måtte have den bro, han havde bygget, »så længe han lever«, K. Br. 25. dec. 1572.

80. Forordn. af 20. feb. 1717, Paulsen, s. 75.

man sikkert regne med, at bropengene her var en ekstra byrde, der pålagdes ved siden af brokornet for at afhjælpe en ekstraordinær situation.⁸¹

Det er iøjnefaldende, at det voldte de største vanskeligheder at få lovens forskrifter, hvoraf en stor del vitterligt betegnede betydelige fremskridt i forhold til tidligere, omsat i praktisk vejarbejde. Gennem hele perioden udsendtes en stadig strøm af breve til lensmænd og bønder med indskærpelser af recessens bestemmelser og klager over forsømmelighed.⁸² Ved vurderingen af effektiviteten af tidens vejadministration må imidlertid erindres, at de usle vejforhold, der tidligere er nævnt eksempler på, for en stor del er udtryk for den voksende vogntrafik og i det hele taget de fysiske og tekniske omstændigheder, der blev omtalt i det foregående kapitel. At holde jordvejene og træbroerne i god stand under disse vilkår var en umulig opgave. Som det fremgår af recessen og bekræftes af kongebrevene,⁸³ bestod vedligeholdelsesarbejdet i de allerfleste tilfælde i, at sten blev fjernet fra vejen, huller og dybe hjulspor fyldt med sand, grus, sten, jord eller ris og vejbanen i det hele taget jævnet. Men dette var ikke noget varigt lægemiddel. Symptomerne kunne vel for en tid skjules, men nye regnskyl, tøbrud eller blot mere vogntrafik fik snart skaderne til at bryde op påny – de samme steder eller ved siden af – og efter næste vejsyn kunne man begynde forfra. Det var erkendelsen heraf – „for at man ikke hvert år skal besværes“⁸⁴ – der fik regeringen til at foretrække den solidere stenbrolægning, hvor det kunne gennemføres,

81. Ifølge brevet af 1515 betaltes der 1 sk. for en vogn, 1 sk. for hver 4 øksne, 1 hvid for 1 hest, 1 sk. for 4 får eller lam eller 6 svin. En fodgænger betalte 1 hvid. De, der skulle over broen for at komme til deres enge, var toldfri i høsttiden. Ingen måtte søge andet »færgested« end broen, Suhms nye saml., I, s. 92 f. Senere – og til 1617 – betaltes der 1½ sk. for en vogn med 2 heste, 1 sysling for 1 hest, okse eller gående person; derefter kom der øjensynlig fællestakst på 2 hvid, K. Br. 17. jan. 1617. Om Skern-broen i øvrigt: K. Br. 29. nov. 1608; 2. marts 1630 (s. 77); 2. aug. 1630; 27. juni 1632. Varde bro: K. Br. 13. marts 1634. Taksterne var: 1 vogn, 2 sk.; 1 hest + 1 karl, 1 sk.; 1 okse, 1 sk.; 1 person, 1 sk. – Der er ikke fundet noget i kilderne, som støtter Varnilds formodning om, at de, der ydede brokorn, havde fri passage (Danske veje, s. 69). Vedrørende Varde-broen hedder det tværtimod, at *alle* skulle betale bropenge, og der var næppe kommet mange penge i kassen, hvis de, der sædvanligvis benyttede den og derfor betalte brokorn, var fritaget. – Ordningen med bropenge var en undtagelse og ikke, som det er blevet hævdet (Dagligliv i Danmark, I, s. 668), almindelig ved større broer. Ved Varde bro, der anføres som eksempel, var det som nævnt kun en midlertidig ordning, mens brokornet her var det permanente.
82. F. eks. K. Br. 29. april 1558; 4. okt. 1563; 10. sept. 1574; 1. maj 1594; 28. okt. 1606; 26. aug. 1622 (CCD, IV, s. 30 f); 16. maj 1636.
83. F. eks. 29. april 1558; 1. maj 1594; 30. sept. 1638.
84. K. Br. 11. juni 1581.

på de strækninger, der erfaringsmæssigt var særlig dårlige, eller blot på selve de opfyldte huller. Men det har kun været en lille brøkdelen af den samlede vejlængde, der har kunnet brolægges, og selv på sådanne strækninger var man i øvrigt slet ikke ude over at skulle vedligeholde. „Førkørte stenbroer“, som skulle lægges om, er et velkendt begreb i kilderne.⁸⁵

Til de tekniske vanskeligheder kom de økonomiske. Den antagelse er blevet nævnt i det foregående, at udgifterne til de store, krævende brobygningsarbejder var af en sådan størrelsesorden, at de – lagt oven i bøndernes øvrige ydelser og forfaldne til betaling på én gang – måtte føre til udskydelse eller forsømmelse af påtrængende projekter. Det er sandsynligt, at de udgifter, der var forbundet med effektive reparationer på broerne ligeledes har ført til, at bønderne har udskudt disse eller her nøjedes med løsninger, der var billigere i øjeblikket, men lidet holdbare på længere sigt. En væsentlig del af miseren falder således tilbage på det forhold, at det var samfundets ringest stillede, der skulle bære de økonomiske byrder ved samfærdselsnettets opretholdelse ud fra den betragtning, at det var dem, der brugte det, selv om en stor og stadig voksende del af dette brug var ægter i kongens eller godsejernes tjeneste. Nu da vognene var kommet i anvendelse også til honnête folks rejser, påkom der samfundet et voldsomt behov for mange broer, og det var bønderne, der næsten udelukkende for egen regning måtte opfylde det. Den måde, broernes bygning og vedligeholdelse organiseredes på, var fortsat en funktion af jordejernes magt over samfundet. Brobyggeriet blev et led i udbytningen.

Men selv bortset fra de tekniske og økonomiske vilkår er der ingen tvivl om, at administrationen svigtede på mange punkter. Dette ses tydeligst i forbindelse med broerne. Lensmændenes faste inspektion, der nok var den vigtigste nyvinding for vejvæsenet, kan ikke have været særlig effektiv, når broer som omtalt i forrige kapitel kunne forfalde fuldstændigt og være ubrugelige i mange år, så man igen måtte ty til vadestederne, uden at der blev skredet ind. Da Sokkelund herreds broer i 1625 blev synet, formede resultatet sig som et langt katalog over grove og åbenbart langvarige forsømmelser og vidner således om, at lensmanden langt tidligere burde have varetaget sine pligter, så meget mere som han næppe kan have undgået personligt at passere nogle af de slemme steder. I 1639 udsendtes der missiver til samtlige lensmænd i landet, hvori det erklæredes, at veje og broer holdtes dårligt, „uanset vores lensmand sådant

85. F. eks. K. Br. 25. sept. 1571; 19. maj 1596; 4. dec. 1597; 14. marts 1639.

burde at have udi agt“, og eftersom lensmændene havde magtmidler til at tvinge bønderne, „da ville vi ganske og aldeles ingen din undskyldning derfor tage, om klage kommer“.86 Om brokornsordningen måtte man umiddelbart forvente, at den i sig selv havde det effektiviserende element, at den løbende betaling af afgiften kunne gøres afhængig af, at vedligeholdelsesarbejdet virkelig blev udført, og denne formodning modsiges da heller ikke af kilderne, for så vidt som man vistnok ikke finder eksempler på, at de bortforlevede broer var udsat for et så grundigt og langvarigt forfald, som nogle af de broer, bønderne holdt, bortset fra et par tilfælde, hvor brofæsteren var død uden at efterlade sig arvinger.87 Der forekommer dog en række eksempler på, at ordningen fungerede mangelfuldt. Rougsø herredsmænd havde for vedligeholdelsen af Allingå bro hver betalt 2 skp. korn om året til Estrupgårds ejere – den højeste takst der nævnes i perioden – men måtte alligevel se broen forfalde.88 Skønt bønderne omkring Kristianstad i nogen tid havde betalt penge til byens bro, kunne det berettes, at denne var ganske brøstfældig, hvorfor byens borgmester og råd blev afkrævet regnskab for pengene.89 Selv broer, som kronen tog brokorn af, og som lensmændene derfor havde direkte ansvar for, kunne komme i en sådan forfatning at de truede med at „falde helt ned“.90 Broen ved Tubæk mølle (Bårse herred), som kronen holdt, blev fuldstændig revet bort af vandet i vinteren 1639–40, men endnu i juni den følgende sommer var der ingen bro på stedet.91 Det kan ikke undre, at bønderne i sådanne tilfælde vægrede sig ved at betale deres korn.92

De mange kongebreve, der beskriver vejenes og broernes dårlige tilstand og påtaler forsømmelighed, må nok også opfattes som et udtryk for den vægt, regeringen selv lagde på at holde kommunikationsnettet i orden. Det har her spillet en rolle, at både Frederik II og navnlig Christian IV rejste meget, og forestående kongerejser eller fremmede fyrsters forventede ankomst anføres ofte som begrundelse for, at vejene burde gøres i stand.93 Også militære operationer måtte naturligvis gøre det ønskeligt, at vejene i de berørte områder var i orden, „hvis der skal gøres et hastigt

86. Sokkelund her. tingb. 1625 nr. 245; CCD, V, s. 8.

87. K. Br. 12. sept. 1625 (s. 498). Fæsteren af Resen bro var sikkert også død, da broen skulle genopføres i 1551, K. Br. uden dato, 1551, s. 71.

88. K. Br. 23. aug. 1554.

89. K. Br. 7. maj 1642 (s. 120 f).

90. Denne karakteristik omfatter flere broer, K. Br. 15. jan. 1617.

91. K. Br. 3. juni 1640.

92. K. Br. 16. feb. 1617; 3. maj 1641 (s. 479).

93. K. Br. 29. april 1558; 12. marts 1590; 26. maj 1596.

tog“.⁹⁴ Men også ud over sådanne selvfølgelige begrundelser synes regeringen at have set det som en påtrængende opgave at holde vejnettet i forsvarelig stand. Dette er ikke blot det almindelige indtryk, som kildematerialet efterlader, men finder også konkret udtryk i regeringens villighed til at træde til, når finansieringen af påtrængende vejarbejder ikke lod sig gennemføre med den ønskede hurtighed på sædvanlig måde.⁹⁵ Konklusionen må da blive, at mens centraladministrationen – kongen, regeringen – i høj grad gik ind for opgavens løsning og viste stor ihærdighed, svigtede lokaladministrationen – lensmændene – i nogen grad.

94. K. Br. 14. feb. 1567; 16. feb. 1568.

95. Foruden den tidligere (s. 87) omtalte dæmning Langvadsdam kan nævnes, at kongen betalte halvdelen af den hvælvede bro ved Køge, K. Br. 12. april 1633.

VI

Samfærdsel og godstransport

I dette kapitel skal gives et rids af nogle af de vigtigste forhold, der knytter sig til livet på landevejene. Flere af disse emner kan her kun behandles i meget store træk og da med henblik på deres forbindelse med vejene, mens en mere dybtgående undersøgelse, f. eks. af godstransporten som helhed og dens betydning for samfundet og for de enkelte lokaliteter, kan siges at ligge i direkte forlængelse af, hvad denne bog beskæftiger sig med. Vedrørende postvæsenet er der i det følgende i realiteten intet føjet til den fremstilling, Frederik Olsen har givet af dette emne,¹ hvorimod der hvad angår transporten til lands, kroernes historie og spørgsmålet om de rejsehastigheder, der blev præsteret, er gjort forsøg på at supplere, hvad der tidligere er skrevet herom.

VOGNTYPERNE er grundigt behandlet af Troels-Lund, som gennemgår deres udvikling helt fra middelalderen og frem til det 20. århundrede. I 6. udgave af værket (1968) bringes en række billeder af tidens vogne, og en misforståelse hos Troels-Lund vedrørende konstruktionen af det 16. århundredes vogne med ophængt vognkasse er rettet i en udgivernote: der var intet brud i udviklingen, i 17. og 18. århundrede videreførtes samme konstruktionsform². Her skal omtales de vogntyper, som nævnes i periodens kilder, og de ændringer, der fandt sted i løbet af den.

Den almindelige danske *bondevogn* har været meget lille. Som vi har set, gik kampagnen for bredere vogne ud på at få bøndernes og borgernes vogne gjort 2 sjællandske alen, ca. 1,25 m, mellem fjælernes inderkanter, og også en enkelt gang interesserede regeringen sig for at få gjort bøndernes vogne mere rummelige ved at pålægge en forlængelse af dem: i 1640

1. Fr. Olsen, Det danske postvæsen, . . . , 1889. Anm. H.T., 6, II, s. 119–137. En ny undersøgelse af postvæsenets historie måtte dække en længere periode end den, der behandles i nærværende bog.
2. Troels-Lund, I, s. 161–174, 555 f. På internationalt plan er vognenes historie beskrevet af Ralph Straus (1912), Georges d'Avenel (1919), Gösta Berg (især Sverige, 1935) og László Tarr (1970), se litteraturlisten.

fik lensmændene i Skåne, Halland og Blekinge missiver om at tilholde borgere og bønder at forlænge deres vogne, „så de bliver 3 sjællandske alen lange“.³ I betragtning af at bestræbelserne på at få vognene gjort bredere krævede mange års ihærdig indsats fra regeringens side, uden at det tilsyneladende lykkedes, kan man naturligvis ikke regne med, at dette påbud har ført til nogen generel forlængelse af vognene i de nævnte landsdele. Men det, der har interesse i denne forbindelse, er, at borger- og bøndervogne øst for Øresund var mindre end 3 sjællandske alen, ca. 1,90 m lange, og stort bedre har det næppe stået til i det øvrige land. For bønderne har de små vogne været en fordel. For det første måtte det være naturligt for dem at holde sig til vogne, der passede til vejene, sådan som disse nu engang var. Alene heri lå en forudsætning, der virkede i retning af at bevare en engang udbredt vognbredde, for det kunne ikke være bøndernes sag at tage initiativet til en så radikal reform som at omskabe vejene gennem en udvidelse af vognene. For det andet var det bedst for både kusk og heste, at læssene var små, når der skulle køres for kongen eller herremanden. Da der hentedes mursten til Fensmark kirke fra Herlufsholm, rummede hver vogn ikke mere end 100 mursten, og til et byggeri på Daler kirke (Tønder amt) i 1633 kørtes der ca. 220 murklinker pr. læs. En tømrer, som skulle hente 12 stykker hustømmer ved en skude i Københavns havn, havde 4 vogne med til transporten. 1 eller 2 tønder korn eller 1 skippund (160 kg) bly udgjorde et læs. Der skulle 4 vogne til at fragte 1 læst (12 tønder) kalk.⁴ Også flere af de udenlandske rejsende, der af vognmændene blev befordret i sådanne vogne, har hæftet sig ved deres lidenhed. Samuel Kiechel noterer, at „ein fuehrmann nicht mehr als 2 pfert und zwen oder zum meüsten 3 personen aufnembt“,⁵ og endnu i 1665 kunne tyskeren Christian Schütz skrive om turen fra Vordingborg til København: „Hier reiseten wir nun zu Lande und bekahmen allda die kleinen dänischen Bauerwagen, allwo nur 1 Persohn mit seinem Kuffer sitzet“.⁶ Men man er enige om, at de små danske bøndervogne skød en forbløf-

3. K. Br. 29. maj 1640 (s. 160).

4. Fensmark kirkes regnskabsbog 1624–25, her efter Troels-Lund, I, s. 163; Carsten Petersen, Kirker i Tønder provsti, Sønderjyske årb., 1941, s. 11; Sokkelund her. tingb., 1632, nr. 203; Fussing, Herremand og fæstebonde, s. 262 f. Fussings eksempler er på 1 og 1½ tønne samt ½ pund korn. Også C. Christensen, Agrarhistoriske studier, I, s. 79, 191. Regnskabsbog for Elev kirke (Århus amt) 1631–32, Landsarkivet, Viborg.

5. Die Reisen des Samuel Kiechel, s. 52.

6. Eine Reise vor 250 Jahren, Hamburgischer Correspondent, 1909, nr. 281, 4. Beilage, s. 2. Endnu omkring år 1700 kunne vognmændene kun have 1–3 passagerer. Vey = Viser for reysende (ca. 1690) opregner mulighederne: I en god, bred kurvevogn kunne være 2 personer med 1 kuffert eller for hver person 1 skrin, eller 3 personer med hver 1 vadsæk.



Fig. 8. Indkørselen til København set fra Valby bakke, dateret 1587. Fra Braun og Hogenberg, Civitates orbis terrarum, IV, Köln 1588.

fende fart. „Die Dähnen, weil es ein ebenes landt, den gebrauch haben, dass sie immer in vollen Jagen mit ihren kleinen Dänischen Pferdlein, die gar dazu gewohnt, fortjagen“, skriver Michael Franck 1590.⁷ Franskmanden Deshayes beretter om den kørselskomfort, disse vogne kunne byde på: „Nous estions assez bien bersez, car ils vont incessamment au trot“ – „vi blev godt rystet, for de bevægede sig hele tiden i trav“.⁸ Også Christian af Anhalt-Bernburg fandt deres hurtighed mere imponerende end deres behagelighed: „Ein gute und geschwinde aber nicht sanffte vnd bequeme art fort zu kommen“.⁹

Der er intet tilbage af det 16. og 17. århundredes danske vogne. Man ved mere om jernalderens køretøjer – i hvert fald dem fra Dejbjerg! – end om denne periodes almindeligste vogne. Det bedste indtryk af deres udseende får man af de få billeder af dem, som er bevaret fra tiden. På det berømte stik af København set fra Valby bakke, som findes i *Civitates orbis terrarum*, IV, og som er dateret 1587 (fig. 8), ses i forgrunden to vogne, hvoraf den til venstre er den simple bonde- og borgervogn. Foruden kusken rummer den to personer, den ene anbragt bag den anden. I Caspar Ens, *Rerum Danicarum Frederico II* (1593) er der et par billeder med scener fra Ditmarskens erobring 1559, hvor der forekommer bøndervogne, som transporterer gods (fig. 9). Det fremgår af disse billeder, at vognen bestod af en kasse, smallere forneden end foroven, med ret høje sider af pinde, i nogle tilfælde med fletværk mellem pindene. Under kassen var 2 aksler med 4 lige store hjul. Vognen blev normalt trukket af 2 heste. Typen svarer nøje til den almindelige mellem- og vesteuropæiske transportvogn, som er velkendt fra talrige træsnit og malerier fra flere lande. Det må antages, at de danske bondevogne i lighed med de udenlandske havde drejelig foraksel.¹⁰

Den her beskrevne simple vogn var trods sin lidenhed uden sammenligning den vigtigste for datidens gods- og personbefordring. Med den besørgede bønderne de mange kørsler – ægter – for krone og herremænd,

7. Dan. Mag., 5, I, s. 273.

8. Les Voyages de monsieur Des Hayes, . . . , en Dannemarc, 1664, s. 199. Rejsen fandt sted i 1629. Også en anden franskmand, Jouvin de Rochefort, har udtalt sig om disse vogne (1668): »C'est une commodité ordinaire dans tout le Danemark & la Suede de trouver de petits chariots legers, attelés de deux chevaux qui courent tous-jours, & vont comme le vent, n'y ayant point de fer à leurs roues; en sorte qu'à peu de frais, vous vous servez de ces petits chariots-là, qui vous portent en quelque lieu que vous souhaitez aller.« – Le Voyageur d'Europe . . . Par Monsieur A. Jouvin, de Rochefort. Tome 3. 1672, s. 576.

9. Tagebuch, s. 91.

10. László Tarr, s. 171 f, 202 ff, 230.

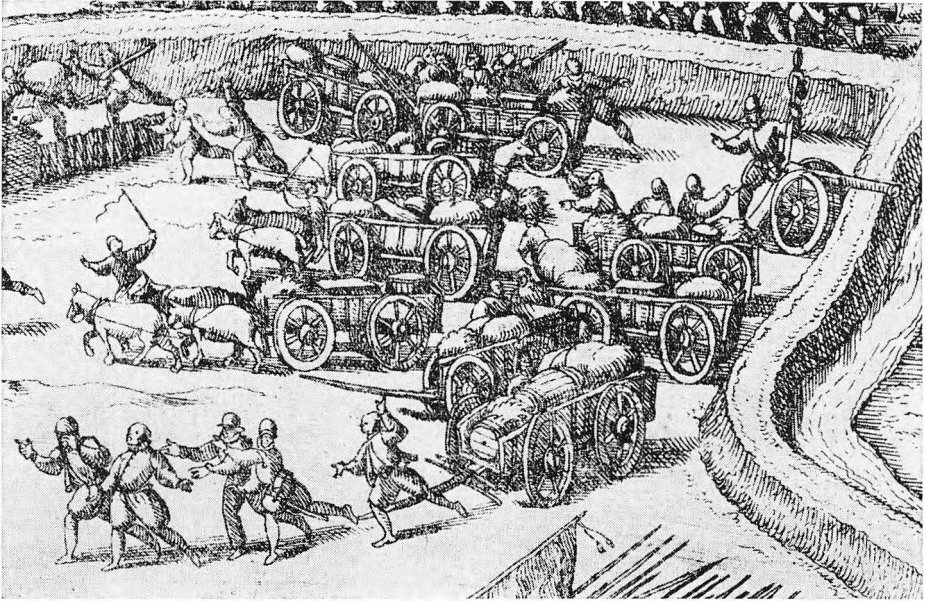


Fig. 9. Bondevogne ved erobringen af Dilmarsken 1559. Fra Caspar Ens, *Rerum Danicarum Friderico II*, 1593.

hvorved hovedparten af samfundets transportbehov blev dækket. Det er desværre umuligt at finde blot nogenlunde sikre talmæssige udtryk for den samlede godstransport og personbefordring, for kildematerialet hertil og til hoveriets udvikling i det hele taget er sparsomt, og de spredte oplysninger lader sig vanskeligt samle til et dækkende helhedsbillede. Det hænger bl. a. sammen med, at hoveriet fra sidste halvdel af det 16. århundrede „var ganske vilkårligt og ubestemt, ene og alene begrænset af bøndernes evne til at udføre det og jorddrottens vilje til at kræve det, ligeså fuldt på kronens som på adelens jordegods“ (C. Christensen (Hørsholm)). Det står fast, at hoveriet øgedes, og „reglementer“, der fastsatte dets størrelse på visse godser eller len, har ikke været nogen hindring herfor, når bedriften skulle udvides. Hoveriet, herunder ægter, kunne i nogle tilfælde afløses, som regel med penge, der fastsattes efter bondens betalingsevne, men helt fra begyndelsen af det 16. århundrede klager bønderne over, at ægter og arbejde, der var afløst med penge eller varer, alligevel krævedes.¹¹ Til alt dette kommer at de egentlige ægter ikke omfatter alt trans-

11. C. Christensen, anf. arb., s. 187, 189; Fussing, anf. arb., s. 196, 199, 216 ff, 241 ff; C. Rise Hansen, Hoveriet på Ringsted kloster, s. XI f.

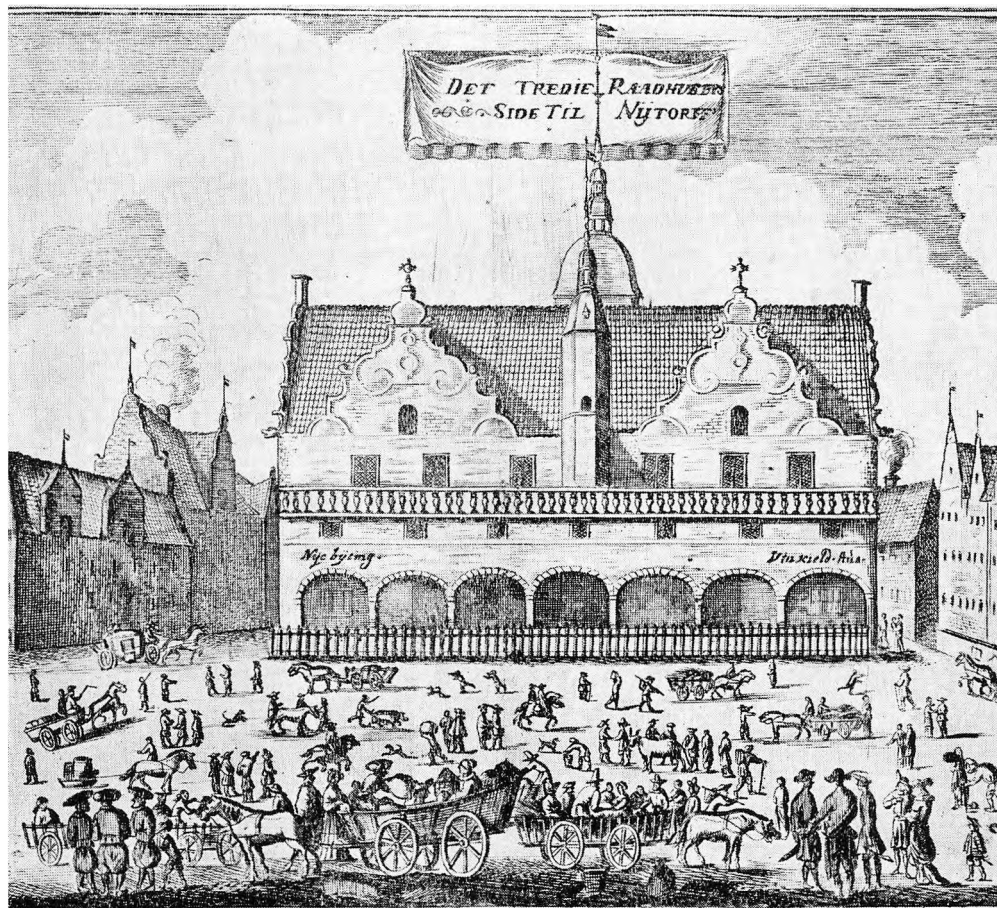


Fig. 10. Bonde- og borgervogne på Nytorv i København. I baggrunden til venstre ses en karrosse. Fra Peder Resen, *Atlas Danicus*, 1677.

portarbejde. Under avlingshøveriet, fæstningsarbejde og andre former for hovarbejde er indbefattet mange og vidt forskellige transportere.

Ægterne har i ganske særlig grad været voksende og uberegnelige. Kongen gik i spidsen ved sine byggeføretagender, ved at kræve større fadburstransporter – flytning af alt hvad der hørte til hofholdningen – som også adelens fæstere, der boede nær hovedruterne, deltog i, og ved at han fik bevilget adelstjenernes deltagelse i fæstnings- og vejarbejde. Derved viste han også adelen vejen til ægtforøgelse.¹² På korngodset fik bygningshøveriet i det 17. århundrede et omfang, som C. Christensen med rette

12. Fussing, s. 197 f, 261, 421.

har betegnet som forfærdeligt. Opførelsen af Frederiksborg krævede tusinder og atter tusinder af kørsler og dagværker af Sjællands kronbønder. Dragsholm, Roskildegård, Abrahamstrup og København lens bønder kørte byggematerialer til opførelsen og senere til vedligeholdelsen. En del af godset blev sejlet til Sundby færgehavn (ved nuværende Frederikssund), hvorfra det så skulle køres til slottet. Dragsholm-bønderne havde her ca. 100 km at køre, før de kom til arbejdspladsen. Tryggevælde-bønderne kørte grus og sten samt kalk fra Faxe til Frederiksborg. Også til de mange små og store byggeforetagender i København kørte bønderne materialer. Deres modstand mod disse uhyre ekstra byrder blev brudt med svære straffe.¹³

En anden faktor, som virkede i retning af, at kronbønderne i stigende grad måtte ud på vejene med heste og vogn, er den almindelige tendens til voksende centralisering, herunder også af hofholdningen og regeringens praktiske førelse. Der har naturligvis hele tiden været brug for, at en overskudsproduktion et sted flyttedes hen, hvor behovet ikke kunne dækkes lokalt, og varer, hvis produktion var lokalbestemt – fisk, tømmer – er altid blevet transporteret omkring. Store leverancer af fødevarer og tømmer fra Jylland gik via Århus til København, før den omtalte tendens begyndte at vise sig.¹⁴ Mageskifter og godssamlinger i det 16. århundrede, som for en stor del tog sigte på at skabe sammenhængende jagtdistrikter, har ført til nogen koncentration af krongodsets produktion, både den, der fandt sted på ladegårde, og den langt større, der kom ind som landgilde, tiende m. v. De forsøg på stordrift, Christian IV navnlig efter 1620 indledte med oprettelse af nye ladegårde, indstilledes igen i 1630'erne, hvorefter de fleste ladegårde blev bortforpagtet eller udstykket. Samtidig gik udviklingen i det 16. og 17. århundrede i retning af, at konge og hof i stigende grad holdt til på bestemte slotte. Endnu Christian III og Frederik II havde ingen egentlig fast residens. De havde nok deres foretrukne opholdssteder, Christian III således Koldinghus, men regeringens førelse foregik stadig for en stor del på den måde, at kongen rejste omkring i landet, hvor han mødtes med rådet til herredage. Som regel fulgtes han på rejserne af kancelliet. Således havde også kongerne tidligere været på stadige rejser, ofte fulgt af flere hundrede personer, enten rene „gæsterirejser“

13. F. eks. K. Br. 1. feb. 1600; 23. nov. 1601; 23. maj 1604; 22. jan. 1605; 2. og 30. maj 1614; 29. juni 1615. C. Christensen, *anf. arb.*, s. 191. J. A. Fredericia, *Danmarks riges historie*, IV, 1, s. 112 f. – Også ved Nivå og Sletten lossedes byggematerialer, som kørtes til slottet, Steenberg, *Nationalmuseets arbejdsmark*, 1966, s. 38.

14. F. eks. *Missiver fra Chr. I's og Hans's tid*, I, s. 18; II, s. 344 f. Erslev, *Konge og lensmand*, s. 131.

eller kombineret med afholdelse af retterting og varetagelse af andre regeringsfunktioner. Derved kunne de fortære naturalieindtægterne af deres gods og i form af afgifterne fra egnen. Rejste kongen ikke selv, kunne han forbruge varerne, hvor de kom ind, ved at sende andre af kongehusets medlemmer med hoffolk og følge.¹⁵ Tendensen til at et mindre antal slotte blev foretrukket som opholdssted kulminerede under enevælden med, at København blev residensstad. Nu var det her og på de nordsjællandske slotte, hoffet som regel holdt til. Men denne gradvise udvikling måtte modsvares af øgede transporter. Når kongen ikke ville komme til maden, måtte maden slæbes til kongen. Endnu under Frederik II kunne et overskud af korn og smør fra Frederiksborg og Krogen len og fra Hørsholm birk sælges til købmænd på 3-årige kontrakter, ifølge hvilke kronbønderne skulle levere købmændene varerne i København og Helsingør.¹⁶ Under Christian IV gik der en stadig strøm af varer til Frederiksborg. Selv om pengeøkonomien vandt frem, også i lensstyrelsen, kunne det stadig i vid udstrækning betale sig for majestæten at fortære sin egen avl, for transporten kostede kun en ordre om, at det nødvendige antal bønder skulle ud med heste og vogn. Dragsholms bønder var i fast fart tværs over Sjælland med „kongelig majestæts brød, smør, gryn, havre, gæs, høns, spind og andet“ til København og Frederiksborg.¹⁷ Om kødforbruget i den kongelige husholdning melder et kongebrev fra 1628, at det hver måned var på 12 kokroppe, 143 fåre- og lammekroppe, 21 kalvekroppe, 27 svin, 28 gæs, 164 par høns, 56 par ænder, 68 par duer og 84 snese æg. Disse forfriskninger skulle leveres således: Antvorskov, Dragsholm og Vordingborg len deres nøjagtigt specificerede andele 1. januar, 1. maj og 1. september; Tryggevælde, Roskildegård og Kalundborg len deres 1. april, 1. august og 1. december; Kronborg, Frederiksborg og København len deres 1. marts, 1. juli og 1. november; og Møen og Helsingborg len deres 1. februar, 1. juni og 1. oktober. Noget skulle tages af lenets indkomst, noget købes, og det alt sammen skulle leveres til kongens køkken-skriver på det sted, hvor hoffet holdtes.¹⁸

Sundby færgehavn kom til at spille en stor rolle for tilførslerne til Frederiksborg. Mellem færgestedet og slottet gik en evig strøm af bøndervogne fra mange egne af Sjælland med forsyninger: Sædekorn til slottets

15. Om gæsteri (nathold) og afløsning heraf, madskatter, foderskatter m. v., se C. Christensen, *anf. arb.*, s. 243 ff; Poul Johs. Jørgensen, *Dansk Retshistorie*, s. 267 f, 283, 285, 532 f, 538.

16. K. Br. 28. aug. 1576.

17. *Dan. Mag.*, 3, IV, s. 148.

18. K. Br. 22. nov. 1628.

ladegårde fra f. eks. Malmøhus, korn og smør fra bl. a. jyske len, fisk fra Riberhus len – et års tilførsel herfra blev allerede i 1585 sat til 60.000 flyndere, 60.000 hvillinger, 150 vorder [å 10 stk.] kabliav, 50 snese rokker, 6 tønder sund og mave [indmad] og 4 læster saltede hvillinger – pottemagervarer, kalk og meget andet. Gods, som skulle fra København og Helsingør til Antvortskov blev undertiden ført til Sundby med skib og derfra hentet til Antvorskov af dette lens bønder, hvilket skulle lette bønderne besværet. Sundby fungerede også som udskibningshavn for korn fra Antvortskov. Korntransporterne til slottene kunne være på 1000 eller 2000 tønder og har krævet indsats af hundreder af bøndervogne.¹⁹ Over hele landet var der bønder på krongodset, som skulle bage brød til hoffets forbrug, men det afløstes efterhånden med en pengeafgift flere og flere steder, og endeligt i 1636. Fra 1614 udgik der jævnligt ordre til forskellige lensmænd om, at de skulle lade bønderne spinde hør og hamp og levere spindet i København. Ved mange lejligheder blev det pålagt bønderne at indsamle en lang række sager – bog, slåen, vilde asparges, „kamelblummer“, jordbær, liliekonvaller, skadeunger og svaleunger, „når de begynder at få fjer“, kirsebær, hindbær o. s. v., og levere dem i København. En anden speciel, men langt større transportopgave var fremførelsen af sten, som brugtes til ballast i skibene. Det drejede sig om tusinder af læs ad gangen, som bønderne kørte eller slædede til kysten og anbragte på steder, hvor de bekvemt kunne tages om bord ved hjælp af pramme.²⁰

Brændselsforbruget til husholdning og opvarmning på de kongelige slotte på Sjælland steg meget stærkt i det 17. århundrede. I 1594 – under formynderstyret – brugtes på København slot 9.500 læs brænde fra sjællandske skove. Brændeforbruget sagdes da at være særlig stort, fordi man det år ikke havde fået bjerget tørv på grund af regnvejr. I 1607 og atter i 1609 befalede kongen, at lensmændene for fremtiden skulle lade fremsende til slottets forbrug i alt 13.000 læs om året, fordelt således: Fra kronens skove på Sjælland og Møen 5.500 læs, fra Skåne, Halland og Blekinge 4.500 læs og fra Jylland 3.000 læs. I 1618, 1619 og 1620 leveredes samme mængde, hvilket skulle fortsætte de følgende år, men i 1641 17.800 læs: Fra Sjælland 6.800, Skåne 2.600, Halland 2.900, Blekinge 2.000 og Jylland 3.500 læs, hvortil kom 100 læster trækul, 35.000 stykker „stie-

19. K. Br. 7. og 20. dec. 1584; 13. marts, 25. april og 26. juni 1585; 19. okt. 1592; 13. okt. 1599; 30. aug. 1604; 17. feb. og 21. maj 1613; 4. maj 1615; 14. okt. 1621.

20. K. Br. 16. april 1636; C. Christensen, anf. arb., s. 197 f. Ballaststen, f. eks. 50 læster fra hvert af lenene Malmøhus, Landskrone, Helsingborg og Kronborg, K. Br. 14. feb. 1593; 2000 læs fra Malmøhus len, K. Br. 10. feb. 1624.

ved“ fra Halmstad len, 400 favne „stakket bøgeved“ fra Blekinge samt 1.040 favne „bulved“ fra Bahus. I 1645 nåede man op på 21.000 læs brænde til København slot: 11.000 fra Sjælland, 7.000 fra øst for Øresund og 3.000 fra Jylland, foruden 2.000 favne fra Bahus. Efter Christian IV's død synes ordningen at være blevet noget løsere. I 1649 gik udskrivningen ned til 12.200 læs, men der forekommer i den følgende tid flere ekstra udskrivninger, f. eks. i december 1650, da hver bonde i København og Kronborg len tilsagdes at fælde og føre til København 4 læs for hver helgård og 2 for hver halvgård. De årlige leverancer under Christian IV var på tilsvarende vis fordelt på den måde, at hver kronens bonde i vedkommende len skulle age 10 læs for en helgård og 5 læs for en halvgård. Til træet kom de fleste år tørvene. På Kronborg holdtes der fra 1582 faste tørveskærere, og også i København len gjordes der tørv i kronens moser. Som det fremgår af ovenstående, foregik en del af transporterne med skib, og vognenes funktion var altså at føre brændselet fra produktionsstederne til ladestæderne ved kysten og igen fra udlosningsstedet til slottet.²¹ Lignende transporter er naturligvis hvert år gået til Frederiksborg, Kronborg, Koldinghus og de andre kongelige slotte af vekslende mængde efter slottenes størrelse og det omfang, hvori de benyttedes af hoffet.

De bønder, både kronens og adelens, som boede langs de ruter, ad hvilke kongerejser nu efterhånden oftest foregik, havde til opgave at transportere det kongelige fadebur, når hoffet flyttede. Under Frederik II brugtes 200–300 vogne hertil, foruden befordringen af kongens følge. I 1596 udsendtes missiver til en række lensmænd om hvor mange vogne, Christian IV's folk måtte få på rejser: kongens kokke 40, vinkælderen 24, spisekælderen 2, sølvkammeret 16, bageren 7, tvættersken 7, fyrbøderen 4 o. s. v. For kongen, dronningen, hertug Ulrik, danske og tyske cancelli og hele staben af hofjunkere, hofprædikant, apoteker, skrædder, „kontrafejer“, drabanter, enspændere, musikere, dronningens medikus o. s. v., o. s. v. opregnes i alt 516 vogne, og denne liste er tænkt som en beskyttelse for bønderne mod, at hoffolkene tog for mange vogne. Det er forståeligt, at det undertiden kunne være nødvendigt at dele fadeburet op i flere afdelinger, der sendtes af sted på forskellige tider, så bønderne ikke

21. K. Br. 3. dec. 1594; 11. feb. 1607; 23. april 1609; 4. sept. 1616; 10. marts 1618; 28. marts 1619; 19. jan. 1629; 7. juni 1620; juni 1641 (s. 508 f); 10. okt. 1645; C. Christensen, anf. arb., s. 78 f.

fik hele besværet på én gang.²² Man må slutte, at der også hvad fadeburstransporterne angår er sket en geografisk koncentration, således at bønderne i de dele af landet, hvor kongebesøg efterhånden blev en sjældenhed, har fået denne byrde reduceret eller ombyttet med andre.

Ved de kongelige rejser med eller uden fadebur gik det i regelen for sig på den måde, at bønderne beordredes til at stille med det nødvendige antal heste og vogne på bestemte steder med passende mellemrum langs ruten, og bagagen måtte så lades om, før rejsen kunne gå videre med friske heste. Der var naturligvis ikke altid brug for lige mange vogne. Da kong Hans' skriver og nogle andre af kongens folk i 1504 rejste fra København til Kalundborg, skulle de bruge 80 vogne, som skiftedes i Holbæk. Når Christian IV rejste med et mindre følge og uden fadebur, og det skulle gå stærkt, hvad det ofte skulle, når han var med, klarede han sig med færre vogne, og rejsehastigheden kunne sættes i vejret, ved at han benyttede sine egne køretøjer også til bagagen. Så skulle bønderne kun møde med deres heste, og omladning på skiftstederne undgikkes. Også besværet med at få hele det store apparat til at fungere kunne få kongerne til at ty til deres egne vogne, selv når hele hoffet skulle af sted. Frederik II lod i 1572 meddele, at han agtede at lade kancelliet og hofsinderne befordre med sine egne køretøjer, da „løse folk“ var slemme til at følge med hoffet og benytte de bestilte bondevogne. Resten af følget måtte kun få vogn efter kongens personlige godkendelse ved hvert skiftested. For deres egne rejsevogne så de kongelige nødige bondeøg. Her benyttedes, når det kunne lade sig gøre, kongens egne heste, som skiftedes med de bedste, lensmændene på ruten havde i stalden. Det var også lensmændenes kuske, der kørte for Christian IV, hvilket ses af hans notater om udgivne drikkepenge.²³ Det kunne se ud til, at de behageligere rejsevogne, som efterhånden blev mere almindelige blandt de fornemste trafikanter, og som senere skal omtales nærmere, førte med sig, at hoffet til sidst slet ikke ville vide af bondevogne mere til personbefordring. I 1694 rejste hoffet fra København til Koldinghus, 1.000–1.200 personer i egne vogne. En udenlandsk deltager beretter: „Die unterwegs wohnhafte Bauren müssen ihre Pferde auf den bestimmten Tag und Ort bringen, um sie also fort an die Kutschen und Wagen, worauf diese menge Leute mit ihrer Bagage sitzt,

22. K. Br. 6. maj 1591; 1. marts 1594; 13. okt. 1596; 28. marts 1598; 24. marts 1610; 29. marts 1620; 5. april 1640.

23. Missiver fra Chr. I's og Hans's tid, I, s. 179 f; Chr. IV's egenh. br., II, s. 183; III, s. 5; K. Br. 23. marts 1572; 29. marts 1620; Christian IV's kalenderoptegnelser, Schlegels Saml. zur Dän. Gesch., II, 3, s. 66, 73.

zu spannen. Diese Pferde sind ihrer Kleinigkeit uneracht starck, munter, behend, unempfindlich in der Frost, ja können fast eben so starck traben als in Galop. Der Week solcher Pferde ist gewöhnlich von 2 oder 3 Meilen.“²⁴

Det var købstædernes og kronbøndernes pligt at befordre folk, som kunne forevise kongens pas til fri befordring. Det drejede sig om kongens bude og i det hele taget folk, som var ansat hos ham i et hvilket som helst erhverv, og som skulle rejse i hans eller rigets tjeneste, desuden rigsråder – som i øvrigt ikke behøvede at vise pas – deres tjenere samt fremmede gesandter med følge. Ordningen blev meget misbrugt. Ikke blot personer med perifer tilknytning til hoffet, men også hvad der betegnes som „løse kumpaner“ udgav sig for kongens folk og tilsvindlede eller tiltvang sig fri befordring.²⁵ I 1555 blev det pålagt lensmændene ikke at besvære kronens bønder med vognnægt ved at låne vogne ud til venner og bekendte, „hvoraf nogle fører med sig så godt som et helt fadebur“, og samtidig hedder det, at de heller ikke måtte låne vogne ud til kongens egne bude, medmindre de kom med kongens pas, underskrevet med kongens egen hånd.²⁶ I 1597 bestemte kongen, at bønderne i Københavns len, som var hårdt trængt af ægter, for fremtiden kun skulle køre efter kongens, hofmesterens, enkedronningens eller rigsrådets pas samt for gesandter, men ikke for adelige og deres folk. Disse forsøg på at beskytte bønderne mod ordningens misbrug synes ikke at have båret megen frugt. I hvert fald måtte de stadig gentages – i recessen af 1615 og flere gange senere, og det var samtidig nødvendigt at indskærpe fogederne rundt i lenene, at befordringsvæsenet ikke måtte forsømmes, f. eks. ved at en foged viste sig så modvillig, at den rejsende foretrak at leje vognen af ham trods sit pas. Købstæder, som var trafikknudepunkter, kunne opnå forskellige lettelser, som f. eks. Middelfart, der i 1566 fik fastslået, at den kun skulle køre kongens folk til Indslev eller Båring, d. v. s. halvvejs til kongsgården Rugård. Også Middelfart fik en voksende trafiks krav at føle. Byen måtte senere befordre kongens folk helt til Odense, og da borgerne i 1641 klagede over det under henvisning til deres privilegium af 1566, opnåede de at slippe for at køre til Odense: nu skulle Rugård være endestation for deres vognmænd.²⁷

24. Louis Armand de Lom D'Arce, baron de La Hontan, Des berühmten Herrn Baron de Lahontan . . ., 1711, s. 688 f.

25. K. Br. 17. april 1561; 4. nov. 1570; 30. juli 1571; 21. maj 1578.

26. K. Br. 20. marts 1555.

27. K. Br. 3. maj 1572; 11. feb. 1641; jfr. også note 47 om Roskilde og note 67 om Kalundborg; C. Christensen, anf. arb., s. 259.

Et led i befordringen af de fra regeringens synspunkt mere kvalificerede rejsende var de såkaldte holdsvogne, d. v. s. bønder med heste og vogn, der på skift – fra middag til middag – holdt parat ved de kongelige slotte eller i købstæder for med øjeblikkelig varsel at kunne køre for dem, der kom med kongens pas. Holdsvognene var tænkt som en aflastning for købstæderne, især i perioder, da ekstraordinære forhold bragte særlig mange regeringsbude på farten. I 1575 klagede bønderne under Hindsgavl over, at den skik havde holdt sig fra krigens tid, at der skulle være holdsvogne i Middelfart, hvor de måtte skiftes til at holde med to eller flere vogne, hvad enten der var nogen at befordre eller ej. De fik lov at slippe for det med den motivering, at borgerne nu nok selv kunne befordre dem, der havde pas. Kun når kongen var i Jylland, skulle der for fremtiden være holdsvogne parat i Middelfart.²⁸ I 1648 klagede lenets kronbønder igen over sagen. Når de skulle gøre holdsægter, skulle de nu møde på Hindsgavl slot og holde under åben himmel. De bad om, at de i stedet måtte holde i Middelfart, hvor kongens folk indlogeredes, således som Hagenskov lens bønder gjorde. Lensmanden udtalte i den anledning, at når bønderne skulle holde under åben himmel, var det fordi de nok stjal hans korn og foder, hvis de holdt i ladegården. Han havde dog tilladt dem at holde i slottets port eller selv bygge sig en stald. Kongens kommissarier, der undersøgte sagen, fandt, at lensmanden havde ret, bønderne skulle holde på slottet og ikke i Middelfart, for ellers drak de – et argument som den nylig afdøde Christian IV ville have haft alle forudsætninger for at vurdere. Bønderne forklarede senere, at der tidligere havde været en stald, men den var blevet taget fra dem, og de havde ikke råd til at bygge en ny. Holde i porten kunne de ikke, for der stod lensmandens vogne.²⁹ I Vejle, Køge og på Kalundborg slot skulle der hver dag være to holdsvogne til stede. Også Roskildegård lens bønder mødte med to holdsvogne i Køge.³⁰

Det transportsystem, hvis opgaver der her er givet en række eksempler på, var, som det allerede vil være fremgået, organiseret gennem lensvæsenet. Til lensmandens almindelige pligter hørte blandt andet at holde kronens gods i drift og sørge for opkrævningen af landgilde og andre afgif-

28. K. Br. 7. feb. 1575.

29. Dan. Mag., 3, V, s. 149–171.

30. K. Br. 25. dec. 1590; 6. maj og 16. nov. 1591; 21. nov. 1592; 18. maj 1645, Dalum klostres bønder slap for holdsægter, som de i nogle år havde været plaget med; Danske Atlas, V, s. 970.

ter, som bønderne selv skulle age frem og levere på anvist sted, at sende lenets overskud i penge og naturalier der hen, hvor kronen forlangte, at opkræve skatter og indsende dem og lenets regnskaber, samt at sørge for, at det ovenfor omtalte befordringsvæsen fungerede. Meget af alt dette var rutinearbejde, hvis detaljer derfor ikke har sat sig spor i kilderne. Men der hører ikke megen forestillingsevne til at forstå, at lenet kan og bør opfattes som led i en landsdækkende transportorganisation, hvis hverv spændte fra småægter i forbindelse med avlingshøvet til opretholdelse af hele stats- og administrationsapparatets interne kommunikation og dets forbindelse med udlandet. Alt det, som man med et moderne udtryk kunne kalde samfundets transportsektor, og hvori jo også både adelsgodserne med deres fæstebønder og købstæderne med deres vognmænd indgik på forskellig vis, kan ikke behandles inden for denne bogs rammer. Det skyldes ikke alene opgavens dimensioner, men især den kendsgerning, at vejene og trafikken på dem jo langtfra var transportsystemets eneste medium. Også havne og skibe hører med, og som det vil være fremgået, virkede bøndernes kørsler og skibsfarten nøje sammen. Transportfunktionen må desuden ses i sammenhæng med produktionens og markedernes lokalisering. Den fortjener en selvstændig og mere omfattende undersøgelse, selv om de helt åbenbare kildeproblemer nok kan virke afskrækkende. Det kan ikke forventes, at man kan få fat på nær alle sider af emnet, men en bredere anlagt gennemgang af kongebrevene og de forskellige typer regnskaber, for blot at nævne de vigtigste kilder, skulle vel kunne gøre det muligt at danne et bedre billede af hele denne vigtige side af samfundslivet end det, der nu er til rådighed. Sagen har jo ikke hidtil interesseret danske forskere meget. Alle er opmærksomme på, at det moderne industrisamfund ikke kunne fungere uden transport, og trafikgeografi er med rette en veldyrket disciplin. Det er indlysende, at sammenhængen imellem industrikultur og trafik er særlig snæver, for stordrift og produkternes spredning over store markeder er denne kulturs væsen. Men også for det feudale landbrugssamfund med dets produktion af massevarer som korn og tømmer og dets voksende pengeøkonomi og handel var transporten en så afgørende faktor, at den vil kunne bruges som udgangspunkt for en bedre forståelse af dette samfunds karakter og funktion. I udlandet er dette sket i nogen grad. Man behøver her blot at nævne Fernand Braudel.

Hvordan transportopgaverne tog sig ud fra lenets synspunkt kan i nogen grad illustreres ud fra den vigtigste undersøgelse, der foreligger, af et lens forskellige funktioner, nemlig Hans H. Fussing, Stiernholm

s*

len 1603–1661, studier i krongodsets forvaltning (1951). Ganske vist behandler Fussing ikke transporten som særligt fænomen – han har kun nogle bemærkninger om, at den påhvilede bønderne som hoveri samt oplysninger om lenets fragtudgifter, d. v. s. omkostninger ved forsendelse af korn og andre varer med skib, bespisning af besætningerne og betaling til arbejdsfolk, der lastede kornet. Fussing følger her helt sin hovedkilde, lensregnskaberne, hvor ægterne jo ikke figurerer. Men man kan alligevel læse meget ud af bogen om de transportarbejder, der udførtes af lenets kronbønder med heste og vogn. De forskellige len havde også i denne henseende deres særpræg efter beliggenhed, størrelse, jordens brug, kongebesøgenes hyppighed o. s. v. Stiernholm len omfattede Nim, Hatting og Bjærge herreder mellem Vejle og Horsens fjord og lå således godt for søgående transporter. I den periode, Fussing behandler, opholdt kongen sig ikke så hyppigt i landsdelen, at det prægede lenet, og dette danner i den henseende et modstykke til de sjællandske len, fra hvilke typiske transportopgaver er nævnt i det foregående. Lenet lå på ruten mellem Koldinghus og Skanderborg, en strækning der i almindelighed – i hvert fald af Christian IV – ville kunne gennemrejses på én dag, og Stiernholm husede da også kun kongen to nætter i den af Fussing behandlede periode. Derimod må beliggenheden have givet anledning til en del postægter. Lenet havde skove, men de var ganske utilstrækkelige til dets egen forsyning med bygningstømmer og brændsel. Skanderborg, Åkær og Silkeborg len havde derimod overskud af træ. Fæsterne under lenets krongods talte i 1604 192 gårde og 58 huse, hvortil kom 70 selvejere samt 28 gårde og 7 huse, der var kirketjenere, hvoraf nogle ydede deres hoveri til sognepræsterne. Disse tal ændredes meget lidt i perioden.

Til de stadig tilbagevendende transportopgaver hørte dem, der stod i forbindelse med slottets og de øvrige bygningers vedligeholdelse. Principet for alle reparationsarbejder var, at de skulle ske med mindst mulig bekostning, hvilket medførte stadige gentagelser af arbejdet og mange mindre og ind imellem større transporter. Til de sidste hørte 3.000 tagsten, 16 læster kalk og 300 lægter til en tagreparation efter en storm i 1650. Også lenets 3 møller behøvede jævnlige tømmer. En del af materialerne hentedes uden for lenet, særlig fra Skanderborg og Åkær len. Den kanal, der i 1609 gravedes mellem åen og Bygholm slot, benyttedes til transporten af kalk fra Bygholm havn. Til slottets forbrug af brænde gik hvert år 234 læs, som bønderne leverede i landgilde plus en større mængde, som hentedes i Skanderborg og senere også i Åkær len: i 1602 500 læs, efter 1624 sat op til 600 læs om året. I 1604 skulle alle bønder i lenet und-

tagen adelens tjenere køre et læs tømmer fra Silkeborg len til Horsens, og i 1655 hjalp de Koldinghus lens overbebyrdede bønder med at hente tømmer i Holmans herred og Vejle. Bøndernes afløsning af naturalieafgifter med penge var voksende. Det drejer sig dog for en stor del om varer, der ville indgå i så små mængder, at det dårligt kunne betale sig at lade dem transportere til steder, hvor der var brug for dem. Men bønderne leverede stadig en lang række varer som torsk, ærter, gryn, får, gæs og høns til lensmandens eget forbrug. Hovspind ses første gang at være brugt i 1618. Koldinghus fungerede som central, hvorfra hør og hamp leveredes til bønderne og det spundne garn modtoges. I 1622 skulle garnet dog sendes direkte til Børnehuset i København, men allerede i 1623 afløstes hovspindet i Stiernholm len. Efter 1646 var det kun i de sjællandske len, bønderne skulle spinde og transportere garn.

De vigtigste transporter forekom i forbindelse med ekspeditionen af lenets landbrugsproduktion, især det årlige overskud. I nogle len blev indtægter og udgifter beregnet i penge, og lensmanden var da forpligtet til at indbetale hele overskuddet i penge, således at det blev hans egen sag at komme af med de store naturalieindkomster.³¹ I mange len, og blandt disse Stiernholm, disponerede kronen selv over en stor del af varerne. Under kejserkrigen leverede lenet penge og proviant – bl. a. 450 tønder havre – til hæren i Holsten, og det var med til at forsyne tropper, der indkvarteredes i Kolding og Horsens. Men langt det meste af overskuddet blev sendt til Sjælland, især til København, som en fast ordning, der kun krævede særlig ordre, når destinationsstedet eller leveringstidspunktet skulle ændres eller en særlig rute benyttes. Varerne leveredes i almindelighed om efteråret, når bønderne havde afleveret deres landgilde, og i øvrigt når der var skibsløjhed. Godset kørtes til stranden, hvor det omladedes i pramme, der sejlede det ud til skuderne. Der sendtes smør, flæsk og øksne, men langt det vigtigste her som andre steder var korn. De fleste år var leverancen på 200 tønder, enkelte år mere, op til 600 tønder. Nogle af transporterne gik til Koldinghus og derfra videre til København. Andre år indgik kornet fra Stiernholm i den tidligere omtalte varestrom via Sundby færgenhavn til Frederiksborg. Når lenenes leverancer ikke var tilstrækkelige, optrådte lensmændene som kronens opkøbere og videresendte varerne. Stiernholms lensmand købte i 1611 500 tønder havre, som sendtes til Halmstad til hæren. I 1615 og 1617 skulle der købes og sendes fjer og dun til København, og 1616 en række madvarer,

31. Erslev, Konge og lensmand, s. 178.

der transporteredes til Skanderborg sammen med 20 borgersenge fra Horsens og 30 bondesenge. Også til Koldinghus sendtes der lejlighedsvis madvarer, og af og til kom andre lens bønder med sendinger, som skulle ekspederes videre gennem Stiernholm len til deres bestemmelsessted.

En del af lenets overskud solgtes til købmænd eller blev anvist kongens kreditorer. Varer, som forekom i små mængder – fåre- og gedeskind, ærter, honning, torsk – blev solgt til det lokale marked, især Horsens. Til midten af 1620'erne solgtes der korn og smør fra lenet, men efter den tid aftog kronen det hele selv, eller det blev anvist dens kreditorer. De solgte mængder varierer fra 100–200 tønder til over 1.100 tønder om året. Aftagene var i de fleste tilfælde købmænd i Horsens. De kreditorer, der efter 1625 fik anvist kornet som betaling, var i hovedsagen københavnske købmænd, som fik kornet leveret frit om bord af bønderne.³²

Af dette katalog over nogle af de varetransporter, som fremgår af lensregnskaberne, ses, at langt de vigtigste enkeltposter var de årligt tilbagevendende kørsler med brænde og den lokale kornproduktion. Det fremgår også, at det hørte til undtagelserne, at Stiernholm-bønderne skulle tilbagelægge så lange afstande med kornet, som nogle af deres kolleger på Sjælland hvert år måtte i denne periode. Der er uden tvivl hermed antydning af en generel tendens. Jyllands større afstande har mange steder kunnet give de jyske bønder nok at bestille med transporten, men når mange sjællændere kom til at køre over lige så lange eller i adskillige tilfælde længere afstande, skyldtes det et større og mere koncentreret behov for forsyninger. Dette kunne også give sig udslag i, at de sjællandske kronbønder kom ud på lange ture, når de skulle aflevere deres landgildekorn og andre ydelser. Bønderne under Dragsholm og Kalundborg leverede f. eks. i 1634 deres landgilde på Antvorskov slot.³³ Trykkevælde-bønderne måtte som tidligere omtalt være med til at vedligeholde Københavns vestlige forbindelsesvej.

Nu er en række transporters omfang og hyppighed jo størrelser, der ikke i sig selv siger noget om transportarbejdets vægt i bøndernes samlede arbejdsbyrde, medmindre de kan sættes i forhold til det antal bønder, der udførte ægterne, og den tid, der gik med det. Således har man for Stiernholm len kun en nedre grænse for transporterne i dem, der er registreret i lensregnskaberne, og en øvre grænse for antal bønder i det anførte tal for lenets kronbønder og selvejere. For det samlede krongods og for hele landet foreligger der nok enkelte tal for større dele af kornproduktionen i

32. Fussing, Stiernholm len, især s. 28, 47 f, 111–116, 118–125.

33. K. Br. 17. okt. 1634.

nogle år. F. eks. udgjorde den mængde korn, kronen kunne sælge i 1652 16.628 tønder rug, 28.357 tønder byg og 14.262 tønder havre, og landets samlede korneksport udgjorde i de bedste år i begyndelsen af det 17. århundrede ca. en halv million tønder.³⁴ Men sådanne tal kan ikke bruges til meget i forbindelse med det komplicerede billede af kornproduktionens transport med alle de lokale variationer og de mange ubekendte faktorer. For at få et indtryk af hvad transporthoveriet generelt kunne betyde for den enkelte bonde, må man søge andre veje.

Bortset fra fadeburtransporterne er alle de ovenfor omtalte ægter blevet udført af kronens fæstere og selvejerne, men en række af opgaverne var af samme art på adelsgodserne. Omfanget af adelsfæsternes ægter var ligesom kronbøndernes forskelligt fra egn til egn, men efter delvis andre variable end de nævnte for krongodset. Bl. a. har de enkelte godsejeres krav og ønsker kunnet udfolde sig friere end lensmændenes, som var bundet af en vis ensartethed i lensstyrelsen. Det må antages, at transporthoveriet generelt var mindre på adelsgodset end på krongodset. F. eks. var der i de fleste tilfælde færre postbesørgelser og befordringer, og adelsfæsterne var fri for de gigantiske forsyningstransporter til de kongelige slotte, som for mange sjællandske bønders vedkommende kom oveni forsyningerne til den lokale kongsgård. Til de altid nærværende kildeproblemer hører i forbindelse med vurderingen af de enkelte bønders ægter, at kilderne taler om langægter og kortægter, uden at deres længde nærmere præciseres, mens der andre steder nævnes 1-, 2-, 4-, 6- og 12-mils ægter. På nogle godser gjorde man ægter „lige ved sine naboer“, mens der andre steder var forskel på gårdene, således at en helgård under Skovgård (Tørrild her.) omkring 1650 eksempelvis kørte ca. 128 km om året, mens et bol slap med en enkelt milsægt. Regelen var overalt, at kørslerne gik på omgang mellem bønderne efter en fast turnus.³⁵ Arent Berntsen (1656) siger, at de korte ægter, som i almindelighed udførtes af ugedagstjenerne, var på 1–3 eller i det længste 4 mil, „eftersom husbonden på vejen andre tjenere nær eller noget langt fra kan have liggende, som den anden kan afløse og læsset annamme“. Hver bonde kunne tilkomme at gøre to sådanne rejser om ugen eller i løbet af 14 dage, „eftersom noget kan forefalde“. Langægterne, som udførtes af udtjenerne, altså bønder som boede længere fra slottet eller hovedgården, og som derfor ikke eller i ringere grad deltog i avlingshoveriet, sætter han til 10–16 mil og deres hyppighed til 4–8 om året. For de korte ægter er spændvidden i denne angivelse meget stor

34. Gunnar Olsen, Danmarks kornavl og kornhandelspolitik, H. T., 10, VI, s. 452 ff.

35. Fussing, Herremand og fæstebonde, s. 254 ff.

og dækker en skala, som når helt op på omkring 100 fuldt besatte ægt-dage om året, hvilket næppe mange af selv de hårdest pressede kronbønder kan være kommet op på. Minimum og maksimum af hans opgivelser af langægter bliver henholdsvis 300 og 960 km om året for en gård. Hvis man skønmæssigt regner 30 km til en dags kørsel som et gennemsnit af de store variationer, der må have været – jfr. senere om rejsehastighederne med de samme vogne, som vel i de fleste tilfælde har ligget over tempoet for arbejdskørsel med læs, ligesom der også må tages hensyn til på- og aflæsning – får man, at langægterne må have beslaglagt mellem 10 og 32 dage om året for den enkelte bonde, hvortil kunne komme ophold på start- og ankomststederne. Arent Berntsens upræcise opgivelser er et klart udtryk for, at ægternes mængde og længde alene afhang af jordejerens krav. Berntsen skrev i slutningen af den her behandlede periode, da hoveri og ægter var vokset stærkt, men som vist nedenfor er der eksempler fra krongodset, som overstiger Berntsens maksimum for langægterne. Vanskelighederne ved at kontrollere hans omgivelser består i, at det kun er et ringe antal ægter, hvis længde kendes, og der er endnu færre tilfælde, hvor antallet af ægter pr. gård pr. år er opgivet. Ægtlisterne fra godset Demstrup (Gerlev her.) er bevaret for årene 1647–56 og 1662–63, og her drejer det sig om mere beskedne tal, nemlig ca. 65 km om året. Bønder under Krogsgård (Skast her.) kørte derimod ca. 310 km om året. En overalt hyppig form for langægt gik fra hovedgården til nærmeste købstad, hvilket i visse egne, især i Jylland, med hen- og hjemkørsel let kunne blive 100 km eller mere.³⁶

En række eksempler fra tingbøgerne på enkelte ægters længde på adelsgodser er 65, 110, 230 og 260 km – bonden havde i det sidste tilfælde nægtet at gøre denne lange ægt og blev derfor dømt fra gården – og et tilfælde, der viser, at ca. 150 km blev anset for en rimelig langægt. Større interesse har en sag fra 1651, hvor en bonde under godset Skrumsager for retten beviste, at han i året 1650 havde udført følgende ægter: 1. kørt en karl til Varde, ca. 26 km, 2. kørt en glarmester og hans

36. Arent Berntsen, *Danmarckis oc Norgis Fructbar Herlighed*, 1656, II, s. 153 ff. – Fussing, *anf. arb.*, s. 255–257. Fussing har misforstået Berntsens angivelse af de stakede ægter. Det er ikke de enkelte ægters varighed, der sættes til 8–14 dage, men den periode, i hvilken 2 ægter forekom. Bortset fra det urimelige i den antagelse, at en ægt på et par mil skulle tage så lang tid, fremgår meningen også af, at Berntsen lidt længere fremme siger om langægtsbøndernes rejser, at de »dem da ikke så tit som hine påkommer«, hvorefter han sætter deres antal til 4–8 »i det meste af året«. Fussings beregning af den tid, der er medgået til langægtsbøndernes maksimum – praktisk taget hele året – hviler på hans fejlagtige opfattelse af de korte ægters varighed.

dreng fra Varde til Skrumsager, 3. kørt et læs teglsten fra Varde til Skrumsager, 4. forgæves kørt til Jandrup efter sten, som ikke var der, da han kom, 5. gjort en langægt efter en egeblok og 6. gjort en langægt efter egestænger. Da han blev tilsagt igen, havde han nægtet med den bemærkning, at han havde gjort så mange ægter, som han ville gøre. Derfor dømtes han til at miste sin fæstegård – et vidnesbyrd om at retten har ment, at hans husbond og med ham alle andre herremænd havde fuldstændig frie hænder til at bestemme ægternes omfang. Eksemplet viser i øvrigt, at den samme bonde her gjorde både korte og lange ægter, og at Arent Berntsens opdeling i den henseende ikke har været gældende konsekvent.³⁷

Nogle oplysninger om langægter på krongodset Ringsted kloster er fremdraget af C. Rise Hansen på grundlag af klosterets udspisningsregistre, d. v. s. regnskaber over bespisningen af hovgørende bønder. Det er kun i enkelte tilfælde, bønderne bispistes med et måltid, når de begyndte eller kom tilbage fra rejsen. Hvad denne kilde giver er altså også kun nogle spredte eksempler på ægters længde. Registeret for 1576–77 oplyser om 24 langægter, alle til Korsør. I 1585–86 noteres 156 langægter og gående rejser – de sidste vel sagtens udført af husmænd – hvoraf 50 var til København, 40 til Korsør, 30 til Sorø, 2 til Roskilde, 8 til Skælskør, 4 til Næstved og 22 til ubestemmeligt sted. Først 1618–19 foreligger igen oplysninger: 73 langægter, heraf 55 til Køge (!), 4 til København, 2 til Slagelse, 12 til ubestemmeligt sted. De allerfleste af disse transporter drejede sig om varer, der skulle bruges i gårdens husholdning, især sild og andre fisk. Der må have været mange andre ægter – med korn, tømmer, mursten, salpeterjord, brændsel o. s. v. – hvis antal slet ikke lader sig beregne. Hertil kom så fadeburstransporterne og rejserne med skrivere, som skulle til København fra andre len for at aflægge regnskab og betale skatter, med folk, der kom med kongens pas, og med adelige, som til 1623 kunne kræve fri befordring i klosteret såvel som på Antvorskov og Roskildegård.³⁸ Det er altså heller ikke muligt her at få et sikkert billede af, hvad kørselshoveriet betød for de enkelte bønder i kilometertal. Men som Rise Hansen gør opmærksom på, har byrden ikke stået i lige fremt forhold til den tid, der medgik til ægternes udførelse. En af de hyppige ægter fra Ringsted til København – ca. 140 km – har vel i mange

37. Fussing, *anf. arb.*, s. 257 f, 274. Der henvises i øvrigt til hele Fussings behandling af ægterne på adelsgodset, s. 254–277.

38. K. Br. 8. okt. 1623. Det afskaffedes alle 3 steder undtagen for rigsråder og dem med kongens pas.

tilfælde kunnet gøres på 4 dage. Men det værste var sikkert, at bøndernes heste blev udmattede, i nogle tilfælde ødelagte, af de lange rejser med tungt læs ad dårlige veje. I Ringsted herreds tingbøger omtales nogle graverende tilfælde: to bønder fra hver sin landsby under klosteret berettede, at de i løbet af det sidste år havde gjort 8 rejser til København eller i alt ca. 1.120 km. Vi er her et godt stykke over, hvad Arent Berntsen regnede for langægternes maksimum. En bonde fra Ørslev ved Ringsted klagede over at have været hårdt ramt af rejser. I efterhøsten for et år siden kørte han til København med hollænderen (mejeristen) og hans medhjælper, da forkørte de hans heste, så han ikke siden kunne køre rejser med dem. Så kom kongens fadebur, og han måtte købe nye heste. Noget efter kørte han nogle rejser, bl. a. én til København med korn, da lagde man 5 tønder korn på hans vogn og tvang ham til at beholde det på den, bl. a. ved at sætte ham i den spanske kappe. Eksemplet må vække eftertanke om den belastning i retning af udmattelse og slitage de lange, trælsomme ægter altid måtte være – også i alle de mange tilfælde, hvor ingen kilde ved at berette derom.³⁹

I 1623 begyndte Christian IV en række forsøg på en ændring af hoveriet på krongodset. Det var hans mening, at kronens ladegårde herefter udelukkende skulle drives af et fast antal af kronens bønder, ugedagstjenerne og andre, mens alle de øvrige skulle være fri for ægter og arbejde, dog med vigtige forbehold, mod i stedet at betale arbejdspenge. En del af transporterne skulle så klares, ved at lenene engagerede vognmænd til det, og kongen lovede i den forbindelse at refundere udgifterne til lensskriverens årlige besøg i København med regnskaber og skat. Det er også muligt, at kongen nogle steder har tænkt sig en ordning indført, som den han i 1628 forgæves eksperimenterede med i København len: 100 bønder blev her udtaget til at gøre rejser og ægter, resten skulle betale ægtpenge.⁴⁰ Hensigten med det nye projekt var at få penge i kassen, og samtidig kunne der gives bønderne bedre mulighed for at passe deres egne brug, for som kongen så sandt bemærkede i 1633 i samme forbindelse, „har bønderne ikkun noget, man kan letteligt få det fra dem“.⁴¹ Dette kristelige princip lod sig dog kun ufuldkomment praktisere på den måde, kongen tænkte sig, for bønderne kunne ikke skaffe den pengeindtægt, der

39. C. Rise Hansen, Hoveriet på Ringsted kloster 1570–1620, s. LXVII f, LXXIV. Langægterne er ikke med i de tabeller, Rise Hansen har opstillet. – Om udspisningsregistre som kilde til hoveriets omfang i øvrigt, se F. Skrubbeltrang, H. T., 12, IV, s. 229–235.

40. K. Br. 11. feb. 1628; C. Christensen, anf. arb., s. 205.

41. Chr. IV's egenh. br., III, s. 182.

skulle til, for at de kunne udrede flere kontanter. Derimod kunne de arbejde og køre med heste, og de gav selv næsten alle vegne udtryk for, at de foretrak den gamle ordening fremfor at betale flere penge.⁴²

Kongen tog først fat på lenenes befordringsvæsen. Han lod i april 1623 forespørge hos en række lensmænd – næsten alle de sjællandske og fynske samt Koldinghus len – hvad bønderne kunne forventes at ville betale for at slippe for de rejser, de hidtil havde gjort med folk, som havde kongens pas til fri befordring. Der skulle først forhandles med de bønder, der var bedst ved magt, og som boede nærmest landevejen og derfor besværedes mest med ægter, dernæst med de øvrige, og beløbet skulle fastsættes således, at gårdene kunne blive ved med at bære det år efter år.⁴³ Nogle af lensmændenes svar er bevaret⁴⁴ og kan give enkelte oplysninger om transportvæsenets organisation indtil da og specielt om antallet af gårde på krongodset i disse len, som deltog i dette særlige transporthoveri, i forhold til det antal, der på grund af andre arbejdspligter eller afgifter ikke gjorde det. Lensmændene har opstillet deres opgørelse forskelligt, de skriver ikke lige udførligt, og der anvendes forskellige betegnelser, så man bør være forsigtig med at sammenligne eller sammenregne opgørelserne i detaljer. De må betragtes hver for sig som eksempler, af hvilke man kan søge at udlede fælles tendenser.

Enklest er opstillingen for det store len *Antvorskov-Sæbygård*. Her ser fordelingen således ud:

Bønder, som gjorde „postægter“	682
Ugedagstjenere, fri for disse ægter	179
Langægtsbønder	40

Hertil kom så herredsfogeder, sognefogeder og skovfogeder, 10 gårde, som var udlagt til officerers underhold, 6, som gjorde „gående rejser“, og endnu flere mindre grupper, som var fri for postægter.

Korsør len havde samme lensmand og anføres i samme opgørelse:

Bønder, som gjorde postægter	57
Ugedagstjenere	54

42. Hele forsøget på hoveriafløsning er behandlet af C. Christensen, *anf. arb.*, s. 198 ff.

43. K. Br. 5. april 1623.

44. Dan. Mag., 3, IV, s. 139 ff.

Lensmanden på *Holbæk slot* har lavet en mere vidtløftig opgørelse over sine 2 herreder, Merløse og Tuse, men sammenfatter den selv således:

Bønder og sognefogeder, som „ager rejser“	44
Små gårde, som agede rejser	6
Sognefogeder, som ikke agede rejser	9
Små gårde, som ikke agede rejser	38
Ugedagstjenere, agede ikke rejser	6
Forarmede bønder, agede ikke rejser	3
Herredsfogeder, agede ikke rejser	2

Det fremgår af specifikationen over kronbønderne i de enkelte landsbyer, at de fleste af de 38 små gårde og gårdsæder, som ikke kørte rejser, i stedet gjorde arbejde til slottet, betalte landgilde til en kirke eller havde andre byrder.

Tryggevældes lensmand delte sine bønder i 3 klasser:

1. Bønder, som var mest velstillet, boede nær landevejen og havde mest besvær med disse ægter:
43 helgårde, 2 halvgårde, 1 øde jord.
2. Bønder, som boede langt fra landevejen og ikke havde synderlig besvær med ægterne:
108 helgårde, 22 halvgårde.
3. Bønder, som bad om at blive helt fri for at betale ægtafløsning, „både for armod skyld, en part for den store landgilde de giver, en del for det store hoveri, de gør til Tryggevælde, og udi andre måder“:
90 helgårde, 7 halvgårde, 6 gårdsæder.

Hertil kom som i de andre len en række særtilfælde, som var fritaget af forskellige grunde, bl. a. „nogle få“ gårde, som kørte lange rejser, to gårde, som gjorde holdsrejser til Ringsted kloster, „nogle få“ gårde, „som altid har været brugt mellem København og Tryggevælde“, samt nogle „små boliger“, der alene plejede at gøre gående rejser.

I *Hindsgavl len* gik ægtbønderne ind på at betale afløsning for rejserne:

„De bedste gårde“, som ville betale 3 speciedaler om året . . .	76
„Middelgårde“, som ville give 2 ¹ / ₂ speciedaler	47
Ugedagstjenere, ville kun give penge, hvis slottets arbejde fordeles mellem alle kronens bønder i lenet	17

Blandt de fritagne nævnes i *Hindsgavl len* også sandemændene.

Af disse eksempler fremgår klart, at det var et stort antal bønder på krongodset i de nævnte len, der deltog i dette transporthoveri. Det er i alle tilfældene den største enkeltgruppe. Fælles træk er også den arbejdsdeling, der er tilstræbt: ugedagsbønderne og andre med stort hoveri er fri for disse rejser, og langægtsbønderne er en gruppe for sig, hvilket bringer Arent Berntsens arbejdsdeling mellem ægtbønderne i erindring. Om kørslerens fordeling inden for den store gruppe af ægtbønder får vi blot at vide, at i Tryggevælde len toges der ikke alene det almindelige hensyn til gårdenes formåen, men også til deres beliggenhed i forhold til landevejen mellem København og Vordingborg og vejene til Ringsted og Roskilde. Der er næppe tvivl om – også efter ordlyden af kongens brev – at et lignende praktisk hensyn har gjort sig gældende i andre len. Under specifikationen af Tryggevælde lens gruppe 2, dem der boede langt fra vejen, hedder det et enkelt sted, nemlig under landsbyen Hellested, at der var „10 gårde og 4 om en rejse“. Den sandsynligste tolkning er vel den, at der var 14 gårde i landsbyen, hvoraf de 4 ægtmæssig udgjorde en enhed, således at de skiftedes til at tage de rejser, der tilfaldt dem. I det hele taget har den ægt-efter-tur-ordning, som Fussing har konstateret på adelsgodserne, sikkert også været gældende på krongodset.

Da postægternes antal ikke kendes, kan deres betydning for den enkelte bonde heller ikke ses af denne kilde. De mest velstående bønder i Hindsgavl len tilbød over en kam 3 daler om året i afløsning, men det er ikke nemt at afgøre, hvor mange dages rejser det svarer til. En ufaglært arbejder fik ved denne tid 12 skilling om dagen på egen kost. Ud fra dette skulle de hver bestride 24 rejsedage om året. Det må her tages i betragtning, at postægterne kun var en del af disse bønders forpligtelser.

I april 1624 gik kongen videre i programmet og bestemte, hvor mange bønder i en række len, der herefter alene skulle drive ladegårdene: Korsør 80 gårde og 15 huse, Tryggevælde 130 gårde og 24 huse, Hindsgavl 50 gårde og 10 huse o. s. v., mens resten blev pålagt at betale penge som afløsning for ægt og arbejde.⁴⁵ I den følgende tid lod han nogle sagkyn-dige adelsmænd besøge lenene for at finde ud af, hvordan ordningen fungerede, og om arbejdspengene kunne sætte op eller skulle fordeles anderledes. Udvalgene skaffede sig god besked om sagerne ved både at forhandle med lensmændene og med bøndernes repræsentanter, sognefogederne. Nogle af udvalgenes erklæringer er bevaret,⁴⁶ og det fremgår klart af dem, at det var en dårlig ordning. Særlig galt var det tilsyneladende nogle

45. K. Br. 21. april 1624.

46. Dan. Mag., 3, IV, s. 242 ff; V, s. 9 ff.

steder med rejser og ægter. I Roskildegård len var det f. eks. sådan, at de bønder, der nu betalte arbejdspenge, alligevel ikke slap for dem, for, som udvalget tilføjer, „på de len, som på sådan en alfar vej er beliggende, kan sådant ikke forbigås“. I Tryggevælde forklarede lensmanden dem, at ordningen ville koste kongen en masse penge hvert år til vognleje, så alle eller de fleste af arbejdspengene, der jo ikke blot var for rejserne, men også for andet hoveri, ville gå dertil. Også i Vordingborg havde man fundet, at trods afløsning var der mange transporter, bl. a. med vildt fra vildtbanen, som bønderne „på denne alfare vej“ ikke kunne slippe for. I rapporten vedrørende de sjællandske len konkluderede udvalget, at der var en mængde arbejde og ægter, som bønderne havde udført under den tidligere ordning, og som de stadig måtte udføre trods afløsning: fadeburs-transporter, forsyninger til slottene, kørsel af salpeterjord, korn, brændsel, sten, tømmer, kalk og meget mere, „som det her ville være alt for vidtløftigt at opregne“. Efter udvalgets mening var der desuden for få bønder udtaget til ladegårdsdriften, og hvad arbejdspengene angik, fik de bønder, der betalte dem, intet til gengæld på grund af de mange ægter. Det var gået med den nye afløsning som med mange tidligere: pengene blev betalt, men arbejdet krævedes alligevel. De sagkyndige kunne slet ikke anbefale det nye arrangement. Fra det udvalg, der inspicerede de nordjyske len, kom der en alarmerende rapport. I Skipper Klements gamle hjemegn strejkede bønderne imod ordningen. De nægtede både at betale arbejdspenge og at arbejde. Hvis de blev forarmede og „udmattede“, og landet samtidig skulle komme i krig – dette blev skrevet den 19. marts 1625, dagen før Christian IV lod sig vælge til kredsoborst i den neder-sachiske kreds som optakt til sin deltagelse i trediveårskrigen – måtte det frygtes, at de alt for let kunne bringes i oprør. Der var ikke råd til nogen risiko, så udvalget anbefalede, at regeringen skyndte sig at fire: den burde straks give bønderne besked om, at alt kunne blive ved det gamle. Kansleren har givet dokumentet denne påtegning: „Vil vel have i agt: blev hans kongelige majestæt udførligt refereret af mig med alle omstændigheder og motiver her på Frederiksborg den 8. maj før prædikenen. Gud hjælp.“

Det fremgår klart, at det ikke var alt krongods, der havde lige mange rejser at gøre. Møens lensmand kunne f. eks. give kort besked på kongens forespørgsel: på Møen havde bønderne ingen besværing med at gøre lange rejser, enten med rådet eller deres tjenere, men de skulle naturligvis køre for kongens folk, som kom til øen, og de måtte køre det korn til stranden, som skulle føres til København. Hvad skriveren, som hvert år skulle

til København med skat og regnskab, angik, var det altid gået for sig på den måde, at han havde fået vogne fra Vordingborg, Tryggevælde og Køge og på tilbagevejen også fra København slot. Et eksempel fra den modsatte ende af skalaen er Roskildegård len, hvis befordringer et kongebrev af 1595 omtaler som „daglige og idelige ægter og rejser“, og hvor der som nævnt også var problemer i 1624. Lenets postægt-bønder, der selv angiver at være 30–40 i tallet, sendte i 1626 kansleren en ansøgning om, at der måtte blive flere om at age rejserne, eller at de måtte betale en afløsning for dem som efter forslaget af 1623. Det lå langt over deres evne at bestride de mange rejser „på fire sider“, d. v. s. til København, Holbæk, Frederiksborg og Ringsted.⁴⁷

Ovenstående 5 eksempler er alle len, der ligesom Roskildegård lå på vigtige ruter og nogle af dem i nærheden af de mest benyttede kongelige residensslotte. De må antages at have hørt til den del af krongodset, hvor der var flest rejser at besørge. Men som tilfældet Roskildegård viser, kan man ikke bruge antallet af ægtbønder som direkte målestok for mængden af befordringer, hverken før eller efter Christian IV's forsøg på at ændre de gamle forhold. Dertil var datidens lensadministration alt for lidt konsekvent og princippet om byrdernes ligelige fordeling efter formåen for ufuldkomment gennemført.

Som nævnt blev der i 1628 indført den ordning i København len, at 100 bønder alene skulle bestride befordringerne af folk, der rejste i kongens og rigets tjeneste. Efter kongens mening kunne det ordnes på den måde, at ingen af disse bønder fik mere end 12 rejser om året. Tidligere havde bønderne her haft en kontrakt om afløsning af alene de lange rejser, en ordning som de klagede meget over i 1624. Allerede Frederik II havde erkendt, at lenets kronbønder blev „udtrækket“ på grund af de mange befordringer, og han havde indskærpet, at alene rigsråder og lensmænd på regnskabslen måtte få vogne uden kongens særlige tilladelse. Det var også for at undgå de værste misbrug af et i forvejen hårdt belastet system, at Christian IV i 1626 gav besked på, at kansleren skulle føre bog over pas, som udstedtes på fri befordring, og at byfogeden og vogn-

47. K. Br. 21. marts 1595; Dan. Mag., 3, V, s. 16 f. Igen i 1637 tilbød Roskildegård lens kronbønder at betale penge ud over, hvad de tidligere havde betalt, for at slippe for de mange rejser, K. Br. 27. maj 1637. – Også byen Roskilde var hårdt spændt for på grund af de mange rejser i kongens tjeneste, som gik gennem byen. I 1637 meddelte borgerne, at de havde betalt vognmændene for ægter med folk, som havde kongens fripas, og som kongen selv var forpligtet til at betale, K. Br. 7. marts 1637. Det ser således ud til, at byen havde opnået en særordning på grund af sin beliggenhed.

mændenes oldermand i København skulle føre en tilsvarende „kontrarulle“.48 Den nye ordning af 1628 var en fiasko, og inden årets udgang blev den ophævet. Men i 1636 befalede Christian IV igen lenets kronbønder at give 3 speciedaler om året af hver helgård og dermed at være fri for alle ægter – undtagen en hel lang række, således at det som i de andre tilfælde i hovedsagen alene drejede sig om postægterne. Ordningens egnethed som instrument for bedre udbytning af bønder viste sig også denne gang. I 1648 hedder det, at bønderne i København len besværedes mere med rejser end tidligere, „uanset at de giver ægtpenge og har særlige privilegier“. I Nyborg len ophævedes hoveriafløsningen i 1626 på den måde, at de arbejdspenge, nogle af bønderne var pålagt, nu skulle udredes af dem alle i fællesskab, og ægter og arbejde fordeles imellem dem som tidligere.49

Bonden ejede selv sin vogn. Ligesom hovbondens arbejdskraft var delt imellem arbejdet på fæstejorden og arbejdet for jordejeren, således var også anvendelsen af hans heste og vogn og de øvrige arbejdsredskaber i hans besiddelse delt mellem de samme to arbejdssteder. Vognen var et produktionsmiddel for så vidt som dens virksomhed tilførte varen værdi. Der kunne f. eks. opnås en højere pris for korn, der leveredes på det sted, køberen ønskede. Produktionen af transport var imidlertid aldeles afhængig af, at der var noget at transportere, d. v. s. afhængig af det primære produktionsmiddel, jorden. At sige, som det er citeret tidligere, at ægternes omfang alene var bestemt af godsejerens krav, er det samme som at sige, at godsejeren til enhver tid havde den faktiske *dispositionsret* over bøndernes vogne – i kraft af sin ejendomsret til det helt dominerende produktionsmiddel, jorden, og sin deraf følgende økonomiske og politiske magtstilling.

Af denne gennemgang af de vigtigste transportopgaver og landevejstransportens organisation fremgår, at situationen var meget forskellig fra egn til egn. Den stedlige landbrugsproduktion medførte overalt store transportarbejder både på adelsgods og krongods, og det hvad enten en større eller mindre del af den solgtes til opkøbere eller gik til jordejerens forbrug. Men hertil kom for nogle krongodsers vedkommende, at de var beliggende på steder, hvor forsyningsveje fra mange dele af landet flød

48. Dan. Mag., 3, IV, s. 245; K. Br. 13. april 1566; 16. jan. 1592; 20. okt. 1626; 11. feb. 1628.

49. K. Br. 11. marts 1626; 12. dec. 1628; 26. juni 1636; C. Christensen, anf. arb., s. 205 f. Også i de sjællandske len uden for København forsøgte kongen i 1636 at gennemføre en ny ægtafløsning, K. Br. 16. nov. 1636.



Fig 11. Tyske militære transportvogne. Jost Amman, udsnit af illustration til Fronspergers Kriegsbuch, Frankfurt a. M. 1565. Kobberstik.com/lingen.

sammen i en stor og konstant varestrøm til kongelige slotte, og at det samtidig var her, personbefordringen var mest koncentreret. Der er her fremsat den hypotese, hvis bærekraft må prøves i en bredere sammenhæng, at varestrømmene og dermed en væsentlig del af trafikken efterhånden er blevet omlagt og koncentreret i takt med, at hoffet mere og mere holdtes på bestemte slotte. I det 17. århundrede hørte krongodset under Stiernholm len endnu lejlighedsvis til det område, der forsynede Koldinghus, så længe dette slot stadig var intakt. Men Stiernholm len – og andre jyske og fynske len, der lå godt for søtransport – hørte i samme periode permanent til periferien af de sjællandske residensslottes forsyningsområde. I hvor høj grad andre tendenser som godssamlinger og stigende pengeøkonomi har influeret på udviklingen er endnu åbne spørgsmål. Mange andre problemer melder sig i denne forbindelse. Påvirkedes landbrugsproduktionen på krongodset i de len, hvor kronens bønder efterhånden fik en større del af transportarbejdet og befordringerne af personer, som rejste i administrationens tjeneste? Er der sammenhæng mellem transporthøveriets større omfang på nogle krongodser og udviklingen i den kongelige ladegårdsdrift, set i relation til forholdene på adelsgodserne og den generelle forøgelse af hoveriet? Var det bedre at være kronens bonde på Møen, hvor der var meget få postægter, end i et len, der lå ved en hovedrute? Eller var byrdernes omfang de samme, blot af forskellig karakter? Det må med beklagelse konstateres, at denne summariske gennemgang af godstransportens forhold rejser flere spørgsmål, end den besvarer.

Lige så vigtige som de store ægter, hvorved fjerntransporten besørgedes, var de talløse småægter, som kun er omtalt lidt i kilderne, men som har været helt afgørende for den lokale transport. Enhver dansk bonde var også transportarbejder. Samfundet var helt afhængigt af bøndernes små vogne, og blandt vejenes trafikanter må bonden på ægt med sine små, men hurtige heste og sin lidet imponerende vogn nævnes som den absolut vigtigste.

Rustvognens anvendelse synes at have været begrænset til kongens og militærets transporter. Den blev trukket af 4 eller 6 heste,⁵⁰ og der er altså tale om en større og rummeligere vogn end bondevognen. Det var først og fremmest rustvognens indførelse, der oprindeligt gav stødet til regeringens kampagne for at få bøndervognene og dermed vejene gjort bredere.⁵¹ Troels-Lund sammenligner den med en dragkiste med 4 hjul un-

50. K. Br. 20. aug. 1565; Nye Dan. Mag., I, 3, s. 367; Troels-Lund I, s. 162 f.

51. K. Br. 28. juli 1562; jfr. s. 60.



Fig. 12. Tohjulede rustvogne. Fra Peder Resen, *Kong Frederichs Den Andens Krønike*, 1680

der, hvilket ikke forekommer træffende i lyset af de sparsomme kilder (fig. 11). „Rustvognskurve“ af vidjeris, som omtales flere gange,⁵² synes at have været løse vognkasser, som kunne aftages, så vognen muligvis kunne bruges til transport af f. eks. tømmer. „Kongens rustvogn med det grønne hus“ har derimod snarere haft en fast, overdækket trækasse. I 1625 gav Christian IV ordre til at nogle „dækker“ til rustvognen på rustkammeret skulle gøres større „efter de nye vogne, [som] nu gøres“. Han omtaler i et senere brev nogle „lærredsdækker“ til rustvogne til at have over læsset, i dette tilfælde tørv. Rustvognene blev anvendt på de kongelige rejser til godset sammen med bøndervognene og i øvrigt til mange forskellige former for godstransport.⁵³ At dømme efter en illustration i

52. K. Br. 27. april 1575; 6. feb. 1604, de bestiltes særskilt; 24. jan. 1605; 12. feb. 1606; 28. nov. 1607.

53. K. Br. 15. feb. 1581; Chr. IV's egenh. br., I, s. 407 f; III, s. 426. Troels-Lund nævner en række eksempler på kongelige rejseselskaber, der medførte rustvogne, I, s. 162 f. Godstransport med rustvogne: K. Br. 24. marts 1564, trækul; 28. sept. 1582, ved byggeriet på Kronborg; 15. nov. 1584, fisk; 12. feb. 1645, klæde til og fra valkemøllen; 17. sept. 1645, kongens telt; Chr. IV's egenh. br., I, s. 233, 352, senge; III, s. 222, fisk, og 425, tørv. Til personbefordring synes de egentlige rustvogne ikke at være blevet brugt og har vel også efter hele deres konstruktion været beregnet til

Resen, Frederik II's krønike (1680) er der også forekommet en mindre, tohjulet rustvogn med kun to heste for (fig. 12).

Kuskvognen var en udpræget rejsevogn, som ses i forgrunden til højre på fig. 8. Vognen var åben som bondevognen, men forsynet med en kaleche af sejldug og en døråbning med trin på siden, men på dette billede er der endnu ikke tale om affjedring. Et andet billede af en kuskvogn viser imidlertid en meget mere avanceret konstruktion. Billedskæreren Abel Schrøder den ældre, bosat i Næstved fra 1583 til sin død i 1602, udførte et panel med en række smårelieffer med scener af overklassens liv til Eiler Grubbes herregård Lystrup. På et af dem ses en nu noget ramponeret kuskvogn (fig. 13). Også den har dør i siden, dækket af et nedhængende klæde, men det mest opsigtsvækkende er fadingsens ophængning i stropper, fastgjort til en trækonstruktion, som står på vognens bund. Abel Schrøders relief må betragtes som det mest autentiske billede af en dansk kuskvogn – hvis det altså ikke er et importeret køretøj, han viser! – men der er intet i vejen for, at begge billeder kan være korrekte, og at begge typer kuskvogne var i brug her i landet. Det samme var tilfældet i andre lande. Det var vognmagere i den ungarske by Kocs, et vigtigt skiftested på ruten Buda-Wien, der i slutningen af det 15. århundrede fandt på at lave bondevognen om til en mere bekvem rejsevogn. Den ungarske „kotschi-vogn“ eller rettere ideen bag den bredte sig over store dele af Europa, og rejsevognen – og derefter også dens fører, kusken – fik betegnelser, der var afledt af den ungarske bys navn – gutsch, coche, cocchio, coach, koetswagen, kuskvogn. Den tidlige kuskvogn, der kendes fra flere billeder og beskrivelser fra forskellige dele af Europa, havde en åben vognkasse, som var højest bagtil, og som stod direkte på akslerne. Men allerede fra det 16. århundredes første halvdel kendes enkelte eksempler på fyrstevogne, hvis lukkede eller overdækkede fadning var ophængt i remme eller kæder, og blandt Europas rige bredte denne idé sig i århundredets anden halvdel. Ved prinsesse Annas brudetog til Sachsen i 1548 foregik turen for damernes vedkommende dels i fruevogne, dels i „den newen hangenden Wagenn“, mens adelsmændene red og apoteker, skrædder og et par andre kørte i kuskvogn.⁵⁴ Det var naturligvis forskel-

gods. Noget senere (1672) omtaler Johan Monrad en rejsevogn, han lejede i Hamborg: »En landvogn, som de der kaldes, er som en stor rustvogn, seks heste for.« (Johan Monrads selvbiografi (1638–1692), ved S. Birket Smith, 1888, s. 79). Denne sammenligning kan dog lige så godt dreje sig om vognens ydre som om dens funktion.

54. László Tarr, s. 209–222; Ralph Straus, s. 62–69; Nye Dan. Mag., I, 3, s. 365, 367.

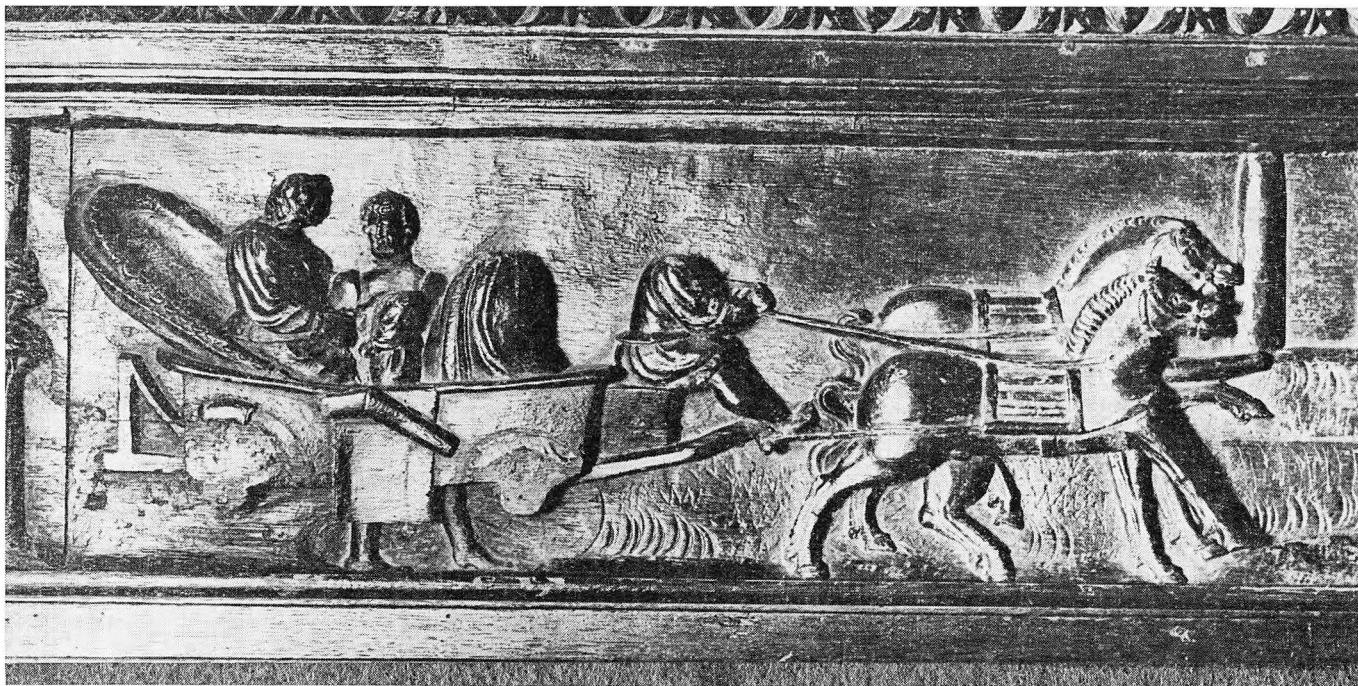


Fig. 13. Abel Schrøders relief af en kuskvogn med kaleche og ophængt fading. Udsnit af panelfrise, Lystrup, Kongsted sogn, Fakse herred. Foto Nationalmuseet.

ligt, hvor meget folk ville og kunne gøre ud af deres rejsevogn (fig. 14). Den „hængende vogn“ var endnu i det 16. århundredes slutning en sjældenhed, men Abel Schrøders relief er et vidnesbyrd blandt flere andre om, at der i den danske overklasse var folk, som fulgte godt med i Europas tekniske fremskridt.

Kuskvognen omtales altså her i landet fra omkring 1550. Christian III skrev i 1554 til kurfyrsten af Sachsen om at skaffe ham en kuskvogn til hans eget brug.⁵⁵ Snart havde også adelen fået nye køretøjer: da Frederik II i 1587 skulle til sin broder hertug Hans' bryllup i Sønderborg og beordrede en række adelsmænd til at følge sig, ønskede han at se dem i hver sin kuskvogn.⁵⁶ Også Christian IV benyttede dette køretøj, og vi er i besiddelse af et øjenvidnes beskrivelse af den kongelige trafikant og hans vogne. Den skyldes englænderen Fynes Moryson, som i 1593 overværede hoffets ankomst til Roskilde: Kongens vogn „blev trukket af tre heste. Disse vogne var ligesom de, der bruges i Tyskland, dækkede med sort, groft klæde underforet med lærred eller sejldug og holdt oppe af små runde bøjler af træ fastgjort med jernkroge, således at dækkenet falder tilbage, når de vil køre under åben himmel, eller kan trækkes sammen over deres hoveder fra begge sider og spændes på midten, hvis vejret er regnfuldt eller køligt“. I de største af kongens kuskvogne kunne der sidde 4 personer, og der hørte 6 heste til. Til en sådan vogn, der indvendigt skulle beklædes med silke, blev der bestilt forgyldte søm i Holland.⁵⁷

For den herskende klasses kvinder, især de kongelige, var *harmen* eller fruevognen det fornemste køretøj. Denne tunge, kasselignende vogn, der var overdækket med en baldakin, båret af 4 eller 8 søjler, havde været brugt i århundreder. Det er folkevisernes „hængende [d. v. s. omhængte, lukkede] karm“, men det 16. århundredes nye idé, den ophængte vognkasse, blev som nævnt også anvendt her, selv om den slags avanceret teknik endnu kun var en hobby for fyrstelige personer. Frederik II fik et par „svævende vogne“ fra Sachsen og lod sine vognmagere gå videre med ideen. Så var han leveringsdygtig i opsigtsvækkende gaver til kolleger i udlandet. Vognene var efter hans eget udsagn „lige så magelige som en bærekarm“. Fruevognen krævede 4 eller 6 heste. Kongelige personer optrådte undertiden med 8 heste, men her har prestigehensyn måske

55. Troels-Lund, I, s. 167.

56. K. Br. 9. dec. 1587; også Christian IV til rådet, som skulle følge ham på rejse, 19. juli 1594, og til de adelsmænd, der skulle med til Tyskland, 17. aug. 1595.

57. Shakespeare's Europe, her citeret efter Ilsøe, s. XXVIII. Chr. IV's egenh. br., III, s. 5, 218.

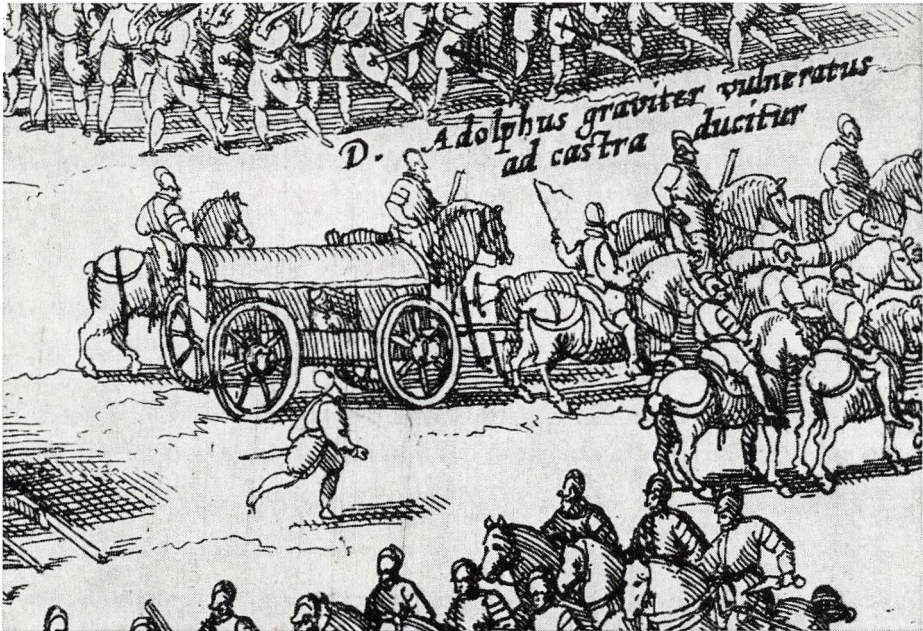


Fig. 14. Den hårdt sårede hertug Adolf føres bort fra slaget ved Heide 1559 i lukket, uaffjedret rejsevogn. Fra Caspar Ens, *Rerum Danicarum Friderico II*, 1593.

spillet ind, for det var Christian IV om at gøre, at adelen i denne henseende ikke kom på højde med de kongelige.⁵⁸ At adelen benyttede karmen ses af Eske Brocks dagbogsnotat den 24. marts 1613 om en løbskkørsel, der nær havde kostet hans to døtre livet – „karmen gik overende og en stor part deraf sønder“.⁵⁹

Foruden de nævnte vogne omtaler kilderne enkelte andre udprægede luksusvogne, som havde ringe udbredelse og ringe betydning. Der er „kongens lille jagtvogn“,⁶⁰ „holstervogne“, der skulle stilles til rådighed for den russiske gesandt, for at han kunne blive vel befordret, en hamborger kuskvogn,⁶¹ og „halvspærvogne“ (halvlukkede vogne), som også blev benyttet af gesandter.⁶² Hvad der gemmer sig bag disse betegnelser er ikke klart, og muligvis er nogle af dem identiske. I 1596 lod

58. Nye Dan. Mag., IV, s. 250, 254; Troels-Lund, I, s. 165 f, 169 f, 555 f; Erik Kjersgaard, *De sorte ekvipager*, Nationalmuseets arbejdsmark, 1966, s. 72 f.

59. Bidrag til ... Eske Brocks levnetsbeskrivelse. Andet hefte indeholdende hans egenhændige dagbog for 1613, ved Vedel Simonsen, 1843, s. 22.

60. K. Br. 17. juni 1587.

61. K. Br. 16. sept. 1603. Chr. IV's egenh. br., III, s. 5.

62. K. Br. 6. dec. 1613.

Christian IV hente fjedre i Hamborg til en vogn.⁶³ Der er næppe tale om virkelige metal fjedre, men snarere om en eller anden form for ophængning af vognkassen i remme. Der eksperimenteredes, også herhjemme, med indretninger til de forskellige vogntyper, der kunne afbøde de voldsomme stød, som enhver rejsende måtte døje under kørselen. Resultaterne af det 16. århundredes forsøg med ophængte vognkasser førte frem til *karrossen*. Den var lettere end karmen, og i modsætning til kuskvognen havde den et fast tag. På vognens understel stod 4 lave stolper, senere erstattet med buede stålfjedre, hvori den lukkede vognkasse var ophængt i stropper, fastgjort ved kassens bund. Karrossen omtales nogle få gange i kilderne,⁶⁴ og på Wolfgang Heimbachs maleri af arvehyldningen i 1660 ses et eksemplar af dette fornemme og endnu sjældne køretøj. I århundredets løb bredte karrossen sig blandt velhavende borgere i København (fig. 10), og i 1710 fandt regeringen tiden inde til at beskatte de lukkede vogne på linie med parykkerne.⁶⁵

En del af person- og godsbefordringen besørgedes af købstædernes professionelle *VOGNMÆND*, hvis historie i ældre tid ikke er klart belyst. Mange borgere har selv holdt heste og vogn, og før det 16. århundrede har der næppe været eksistensbasis for egentlige vognmænd, bortset fra København, hvor de i 1518 fik stadfæstet deres lavsskrå.⁶⁶ Købstæderne havde pligt til at sørge for de rejsendes befordring, en pligt der åbenbart er blevet misbrugt, for i 1555 udgik der kongebreve til alle landets købstæder, foranlediget af en klage fra bystyret i Middelfart, med besked om, at de herefter ikke længere skulle befordre nogen med vogn eller færge eller her-

63. K. Br. 24. dec. 1596. I 1615 købte han en hel vogn i Hamborg, Haderslevhus lens regnskab 1615–16, udg. nr. 71.

64. Deshayes kørte 1629 fra Vordingborg til Køge i »carosse à 4 chevaux«, stillet til hans rådighed af Palle Rosenkrantz i Vordingborg. Les Voyages de monsieur Des Hayes, s. 197. I anledning af en rejse til Glückstadt i 1643 lod Christian IV forhøre i København, om man der kunne få så meget godt fransk glas, som skulle bruges til vinduerne i en karrosse, Chr. IV's egenh. br., VIII, s. 236. Da kurfyrstinde Magdalena Sibylla og Johan Georg af Sachsen ankom til København i 1663, blev de mødt af et selskab i bl. a. 18 karrosser med hver 2 heste for og 24 karrosser med hver 6 heste for. Dan. Saml., 2, II, s. 149.

65. Dagligliv i Danmark, I, s. 674.

66. Kbh. Dipl., II, s. 211. – Fr. Olsen mener, at der allerede i 1504 fandtes vognmænd i Slagelse, Ringsted, Køge og Odense, hvilket han begrundet med henvisning til et regnskab over dronning Christinas udgifter til vognleje i de nævnte byer (Regnskab over Kong Hans' og dronning Christinas udgifter, Nordisk tidsskrift for historie, litteratur og kunst, ved C. Molbech, I, 1827, s. 428, 563). Denne kilde viser dog kun, at ikke hele hoffets befordring skete ved vognægt, men om de nævnte vogne blev lejet hos egentlige vognmænd eller hos andre borgere kan ikke ses. – Fr. Olsen, s. 6.

berge og bespise folk, undtagen når kongen og hans familie drog der igenem, eller der kom nogen med kongens pas, underskrevet med kongens egen hånd.⁶⁷ I et lidt senere brev til styret i Odense meddeltes det tillige, at kongen, for ikke at besvære undersåtterne, i fremtiden ville udstede færre pas, men til gengæld skulle de sørge for, at der boede vognmænd i byen, som for bestemte takster skulle befordre de vejfarende.⁶⁸ Der har åbenbart ikke været vognmænd i alle byer på det tidspunkt, men rejssende har dog sikkert alligevel i de fleste tilfælde kunnet hyre en borger eller bonde til at køre sig til næste købstad, og på de mere befærdede ruter har udviklingen været længere fremme. Vi har Samuel Kiechels ord for at der i 1586 var „an denen orten [på ruten Korsør-København] gewüse leüth, wölche sich mehrentheils ab dem fahren nehren“.⁶⁹ Om vognmændene i Roskilde og Helsingør fortæller Fynes Moryson 1593: „The waggoners have an appointed place at Coppenhagen, where they have a stable for their horses for two Danish shillings a night, but themselves buy hay and oates. And the next day by noone, they must return to their dwellings, though they go empty, when no passengers are to found“.⁷⁰ Det er et fuldt organiseret, professionelt befordringsvæsen på de stærkt trafikerede ruter omkring hovedstaden, der her beskrives.

Det københavnske vognmandslav havde pligt til at vedligeholde de broer og veje, der dannede adgangen til byen, bortkøre byens skarn, hjælpe til ved ildebrande og uden vederlag deltage i kongerejser sammen med lenets bønder. Til gengæld nød vognmændene forskellige friheder. Bl. a. havde de fået overladt en del af den nedlagte landsby Serridslevs gamle jorder „til deres hestefoder og lavs ophold“. Vognmandsmarken kan let lokaliseres. Tingbogen omtaler et par gange en person ved navn Jørgen Brændevin, om hvem det siges, at han boede „i vanghuset for Vognmandsvangen sønden ved Gammel Vartou“. Her er navnet Vognmandsmarken stadig bevaret, og den nuværende Vangehusvej mellem Ryvangs

67. K. Br. 5. og 20. marts 1555. Christian II fritog Nyborg for vognnægt og tillod byen at sætte befordringen på »redelig betaling«, bortset fra dem, der kom med kongens pas på at skulle befordres gratis. Samtidig slap byen for at aflevere byskat i 3 år. Grunden var byens store udgifter i krigen. Suhms saml., II, 2, s. 44. Et vidnesbyrd om hvor stor en byrde befordringerne kunne være under ekstraordinære forhold, er Kalundborg-borgernes påstand om, at mange var flyttet fra byen på grund af det store besvær med overførsel af soldater og andre af kongens folk under syvårskrigen, K. Br. 29. juli 1568.

68. K. Br. 17. april 1555.

69. Die Reisen des Samuel Kiechel, s. 55.

70. An Itinerary . . . written by Fynes Moryson, I, 1907, s. 123. Disse stalde blev også udlejet til byens egne vognmænd, Chr. IV's egenh. br., I, s. 191.

allé og Strandvejen må være stedet, hvor man med al mulig ret kan mindes Jørgen Brændevin. I 1610 vedtoges, at der skulle være 40 vognmænd i København med eneret på al vognmandskørsel. I 1628 blev de fritaget for at køre mere end 8 kongerejser om året.⁷¹

Med den voksende trafik fik de professionelle vognmænd stadig større betydning, og deres forhold blev i stigende grad genstand for lovgivning, men det er tvivlsomt, om der endnu kom egentlige vognmandslav, som deltog i befordringsvæsenet, uden for de byer, som lå ved hovedruterne. I hvert fald blev efter 1626 kun postbudene til Hamborg, der fulgte den store alfarvej gennem Sjælland og Fyn, befordret af vognmænd,⁷² mens budene på de jyske ruter endnu i 1650, da de blev forfremmet fra gående til kørende, var henvist til at lade sig transportere af bestemte bønder, som boede ved landevejene og nu blev fritaget for øvrige ægter og arbejder for at kunne være rede for posten både dag og nat.⁷³ Men en udvikling var i gang, og i 1615 kom den første forordning om „Vognmænd og færgeløn“,⁷⁴ hvis takster for vognleje revideredes i 1632, for, som det hed, „tiden har ændret sig“. ⁷⁵ Da forordningen indgik i den store reces blev takstspørgsmålet ordnet på den måde, at lensmændene, i købstæderne sammen med borgmester og råd, på landet alene, to gange om året skulle fastsætte, hvad der måtte tages pr. mil for en vogn. Efter denne takst, der blev reguleret „ligesom havren og foderet dyrt er“, skulle såvel vognmænd som bønder, der ville lade sig hyre af rejsende, være pligtige at køre uden at forlange mere. Taksterne skulle bekendtgøres offentligt ved opslag på købstædernes torv. En vis kontrol med overholdelsen fandt sted, i hvert fald i København, hvor byfogeden havde indseende med priserne på vognleje.⁷⁶

Det offentlige befordringsvæsen synes at have fungeret til kundernes tilfredshed. Som tidligere omtalt er flere udenlandske rejsende enige om at rose de små danske heste for deres hurtighed, og Samuel Kiechel fandt vognmændene „willig, frueh und spath einem frembden fort zu helfen“. ⁷⁷ Han beretter også, at „mann [mues] allzeüt auf zwo oder 4 meil einen andern fuehrmann haben, dann süe sich nicht zu weytt von haus lassen;

71. Sokkelund her. tingb., 1630, nr. 293; 1632, nr. 180; K. Br. 11. feb. 1628; Bruun, København, I, s. 597; Nystrøm, Fra Nordsjællands Øresundskyst, s. 45.

72. K. Br. 1. aug. 1626 (s. 771).

73. Jyske tegnelser, 1650, her efter Fr. Olsen, s. 51.

74. CCD, III, s. 453 f.

75. K. Br. 15. jan. 1632.

76. CCD, V, s. 321; Kbh. Dipl., V, s. 247 f.

77. Die Reisen des Samuel Kiechel, s. 55.

zu dem werden ihre pfert sehr müedt von dem strengen fahren“.⁷⁸ Årsagen til disse ret korte ture skal sikkert til dels søges i konkurrence mellem byernes vognmandslav, som hver for sig vogtede på, at kolleger fra andre byer ikke gik dem i næringen. Vognmændene i Slagelse klagede over, at mange borgere i byen lod sig leje af rejsende og således betog dem arbejdet, og de opnåede at få eneret på befordring. „medmindre ingen vognmænd er til stede at bekomme“. Da en forordning af 1661 fastsatte, at der i alle købstæder skulle være et vognmandslav, som skulle være pligtig at befordre rejsende, bestemtes det samtidig, at vognmændene kun måtte køre deres passagerer til næste købstad. Denne begrænsning ophævedes i 1662 for atter at blive indført i 1680 – et vidnesbyrd om hvor svært det kunne være at forene gamle lavsinteresser med en voksende trafiks krav.⁷⁹

Vedrørende vognmændenes betydning for landets interne samfærdsel og vareudveksling er det vanskeligt at få sikre holdepunkter. Christian IV lod undertiden sine bude befordre med vognmænd, og som vi har set, havde han tanker om at lade dem få et fast hverv i forbindelse med de mislykkede forsøg på ægtafløsning. Også i lensregnskaberne fra det 17. århundrede finder man jævnligt udgifter til budeløn og vognleje, og det fremgår, at det er borgere i nærliggende købstæder, der har kørt med breve, eller befordret gods eller personer, men det drejer sig næsten altid kun om ganske få poster på et år, og i nogle len forekommer de slet ikke. Da postvæsenet blev organiseret i 1624, fik postmesteren opsyn med, at ingen breve herefter sendtes med vognmænd eller andre fremmede bude, men alene med de ordinære postbude, hvilket må indebære, at vognmændene hidtil havde besørget en væsentlig del af posten mellem byerne, og der er ingen grund til at tro, at det er helt ophørt i 1624.⁸⁰ I det hele taget har de uden tvivl spillet en stor rolle for både person- og godstrafikken såvel som for nyhedsformidlingen mellem byerne, men man tager næppe fejl ved at antage, at deres andel i samfundets samlede vareudveksling har været beskednen. Her var det bønderne, der bar hovedbyrden.

Blandt vejenes flittige benyttede må også POSTBUDENE omtales. Før 1624 besørgetes regeringens og de kongelige breve alene af enspændere og kan-

78. Samme, s. 52.

79. CCD, IV, s. 684 f; lignende for Odense, K. Br. 14. maj 1639; Ilsøe, s. XXIX; Fr. Olsen, s. 97 ff, 217.

80. Chr. IV's egenh. br., I, s. 140; CCD, IV, § 7, s. 178. Postforordningen af 1653, § 10, forbød endog tilstedeværelsen af andre offentlige bude end postvæsenets, Fr. Olsen, s. 96.

cellibude. Enspænderne var folk, der havde taget tjeneste hos kongen enkeltvis, kun for deres egen person,⁸¹ og de omtales især som udbringere af de udenlandske breve. Dronning Dorothea beklagede sig i 1561 over, at hun ikke havde enspændere til sine breves befordring.⁸² De indenlandske breve udbragtes af kancellibude, af hvilke der under Frederik II fandtes 3,⁸³ men deres tal er dog sikkert snart blevet forøget. Disse bude var som tidligere nævnt blandt dem, der fik kongens pas på at skulle beforders gratis af købstæderne og kronens bønder. Et vist indtryk af denne postgang kan man få gennem de påtegninger om modtagelsestidspunktet, som nogle af brevene har fået i kancelliet. Under Frederik II kunne turen fra Kolding til Frederiksborg eller København tage fra 4 til 20 dage, i sommertiden dog kun fra 4 til 8 dage. Fra Kolding eller Vejle kunne et brev nå til Haderslev på afsendelsesdagen, men ét har en vinter været 10 dage undervejs. Fra Dronningborg til Frederiksborg er et brev nået på 4 dage, fra Kolding til Helsingborg på 5 dage, men mellem Flensborg og Frederiksborg har det en november måned taget 16 dage. Christian IV's kansler Christian Friis til Borreby noterede også undertiden på brevene, hvornår han havde fået dem i hænde, efter at de var modtaget i kancelliet. I årene 1611–1612 brugte ét brev 5 dage om at komme fra Kolding til kansleren i København, et andet 7 dage og endnu to hver 9 dage. Et brev fra Silkeborg var 8 dage om turen, mens et brev fra Krumstrup på Fyn nåede ham på 5 dage.⁸⁴ Disse eksempler viser først og fremmest, at denne postbesørgelse var meget uregelmæssig. Vejret og rejsemulighederne i det hele taget har naturligvis spillet en vigtig rolle, men man kan ikke frigøre sig for det indtryk, at det også har knebet for regeringen at holde sine brevbærere til pligterne. Når budet først var ude på landevejen og kørte med bonde eller vognmand, var der ikke megen kontrol med ham,

81. C. L. Løvenskiold, *Bidrag til oplysning om forhold ved det danske hof under Københavns beleiring 1658–1660*. H. T. 4, V, s. 385, note.

82. *Geheimarkivets årsberetning*, I, s. 118.

83. *Suhms nye saml.*, I, s. 5 f.

84. P. M. Stolpe, *Dagspressen i Danmark*, I, s. 28; H. T., 6, II, s. 123. Stolpe anfører også en række eksempler på den tid, det har taget breve at nå til Danmark fra udlandet, og her ses den samme uregelmæssighed. Under Christian III var breve fra 3 uger til 2½ måned om at komme fra Wittenberg til København, og fra Wittenberg til Kolding tog det mellem 18 dage og over 5 måneder. Weimar–København tog fra 15 dage til 8 uger, Weimar–Kolding fra 16 dage til 4 uger, og 1 brev var 4 måneder om turen Koburg–Flensborg, 1 var 3 måneder om at nå fra Jena til København, og et andet var 23 dage undervejs fra Jena til Odense. Et mindre materiale er til rådighed fra Frederik II's tid. 1 brev tog 4 måneder til turen Lübeck–Frederiksborg, 1 derimod kun 10 dage Kronborg–Lübeck; 1 brev Rostock–Frederiksborg 1 uge og 1 Kølnding 16 dage.

og hvad han senere har kunnet diske op med af undskyldninger for et adstadigt rejsetempo har ikke været let at kontrollere. Ridende bude kunne have gjort det hurtigere, men det ser ikke ud til, at de er blevet anvendt ret meget. På et par vigtige strækninger blev der truffet foranstaltninger til postbesørgelsens fremme, ved at der stod „postklippere“ (klipper, klæpper(t) = hest) rede, nemlig mellem København og Rødby i Køge, Tryggevælde, Præstø, Vordingborg, Gåbense, Soesmark, Maribo og Rødby og mellem København og Assens i Roskilde, Ringsted, Sorø, Antvorskov, Korsør, Nyborg, Odense og Assens. Også bøndernes holdsvogne var et led i den hurtigere postbefordring. Christian IV havde også anskaffet sig enkelte særlige „postvogne“, som blev trukket af bøndernes heste, når postklippere ikke var til rådighed. Postvognene var overdækket med „kurve“. Nogle af dem var stationeret ude omkring i lenene. Købstæderne og herredstingene holdt selv lønnede bude til at besørgere alene officielle ærinder.⁸⁵

Mens der således fandtes og fortsat bestod et organiseret om end primitivt postvæsen, der ekspederede administrationens breve, og adelen kunne lade fæsterne udbringe sine, var andre henvist til at lade deres post befordre lejlighedsvis af vognmænd eller andre, der rejste mellem byerne. Ved forordningen af 24. december 1624 blev det nye postvæsen offentligt, med faste ruter og faste takster. Følgende ruter blev betjent:

København-Hamborg over Roskilde, Korsør, Middelfart og Kolding.
 København-Nakskov over Køge, Tryggevælde, Næstved, Vordingborg,
 Nykøbing og Maribo.
 København-Kristianopel over Malmø, Lund og Kristianstad.
 København-Varberg over Helsingør, Laholm, Halmstad og Falkenberg.
 København-Helsingør.
 København-Kalundborg over Roskilde og Holbæk.
 Kolding-Ålborg over Nørre Snede og Viborg.
 Kolding-Randers over Vejle, Horsens, Skanderborg og Århus.
 Kolding-Ribe over Foldingbro.

Mellem København og Hamborg var budene fra begyndelsen kørende og medførte såvel breve som pakker. Oprindeligt var det bønderne, der skulle befordre dem, men allerede 1626 blev dette som nævnt overdraget

85. K. Br. april 1555, s. 378, 382; 5. juni 1563; 30. marts og 2. april 1621; 22. sept. og 1. okt. 1644; Chr. IV's egenh. br., II, s. 183; III, s. 5. Rise Hansen, s. LXVII; Stolpe, s. 20; Fr. Olsen, s. 4 ff.

vognmændene, der som godtgørelse for den formentlig ringe betaling – 20 sk. om vinteren og 16 sk. om sommeren pr. mil – blev forskånet for al eller en del borgerlig skat og tyngge. De øvrige ruter betjentes til 1650 af „fodbude“, der kun medførte breve. Forordningen af 1624 gav ingen bestemmelser om, hvor tit budene skulle gå, eller hvor længe de måtte være om turen. Det blev overladt til postforvalterne at afgøre det. I et udkast til forordningen er der regnet med, at der på Hamborgruten skulle afgå et bud fra København og et fra Hamborg hver uge, og at rejsen skulle tage 8 dage, og at der på Lollandsruten ligeledes skulle gå et bud fra København og et fra Nakskov hver uge, og at de også skulle være 8 dage undervejs. Også Kalundborgbudet og de blekingske og hallandske bude skulle efter forslaget afgå én gang om ugen, og på Helsingørruten ønskedes der et bud fra København om mandagen, som returnerede om onsdagen, og et bud fra Helsingør om tirsdagen, der vendte tilbage om torsdagen. Hamborgposten synes også faktisk at være gået engang om ugen, men turens varighed har varieret mere, end forslagstilleren regnede med. I en klage fra 1652 over den langsomhed, hvormed posten til Norge befordredes, anføres, at mens posten fra København til Hamborg i sommertiden brugte 5 gange 24 timer og om vinteren og efteråret 6 eller i det længste 7 gange 24 timer, så var posten fra Kristiania om sommeren 8–9 dage og om vinteren og efteråret 10–11 dage undervejs, endda den kun skulle passere ét vand, nemlig Sundet. Men selv med disse variationer må der siges at være kommet en høj grad af regelmæssighed i postbesørgelsen i forhold til det gamle system. I 1640 indførtes der ekstra ridende ekspresbude på Hamborgruten.⁸⁶

Denne postordning bestod perioden ud, til der i 1653 skete en udvidelse og reorganisering og indførtes, hvad der betegnes som „et rigtigt postværk“. Men Christian IV's postvæsen har, så langt det nu rakte med sit begrænsede antal ruter, afhjulpet et længe følt savn og været et vigtigt led i forbindelsen mellem byer og landsdele. Der klagedes noget over optrækkeri med brevpengene, så nogle foretrak at benytte den svenske post gennem landet til Hamborg,⁸⁷ men postvæsenet må alligevel være blevet godt søgt af befolkningen, for ved udvidelsen i 1653 var det en privatmand, Poul Klingenberg, der nu turde påtage sig at føre det videre for egen regning og risiko.

86. CCD, IV, s. 176–181; K. Br. 23. juni 1625; 19. nov. 1640. Fr. Olsen, s. 50 f, 53 f.

87. Chr. IV's egenh. br., VI, s. 192 f.

KROERNES historie i Danmark fortæller sig i nogen grad i mørke. Lovgivningen er for så vidt klar nok, så langt den går, men effekten af den har næppe været stor. I middelalderen varetog klostrene en stor del af gæsteriet, men det gav anledning til mange og undertiden svære misbrug i form af „voldgæsteri“, der også nemt kunne gå ud over private, som boede ved landevejene. Det var svært at komme til livs, og regeringerne måtte flere gange tilbage til problemet. I 1283 bestemtes, at voldgæstning skulle forfølges som hærværk, og i erkendelse af behovet for herberger forordnedes samtidig, at der skulle bygges kroer ved landevejene. I 1304, 1314 og 1360 måtte ulovligt gæsteri hos klostre, præster, bønder og andre igen forbydes, og endnu engang i 1396, denne gang ledsaget af den bestemmelse, at „hver foged lader bygge kro for hver fjerde mil, og at enhver, der kommer dertil, kan købe sit underhold for sine penge, og at man ikke sætter priserne højere end dem, der gælder i nærmeste købstad“.⁸⁸ Nogle forfattere har ment, at der som følge af disse bestræbelser opstod kroer i mængde, uden at man dog kan se, hvad de støtter denne antagelse på.⁸⁹ Der synes ikke at foreligge sikre efterretninger om egentlige kroer før fra slutningen af det 15. århundrede, og de har endda næppe været talrige.⁹⁰ Christian II's planer om at få oprettet et virkelig dækkende antal kroer med 2–3 mils mellemrum førte i hvert fald for Sjællands vedkommende som nævnt til, at der blev udarbejdet en liste over, hvor de skulle placeres, men det er ikke sandsynligt, at disse 29 kroer også blev oprettet. Heilskov mener, at det var tilfældet, men hans argument, at mindst 7 af dem eksisterer endnu, kan ikke tillægges nogen værdi. At der senere er kommet kro i de fleste af de landsbyer, der nævnes på listen, kan ikke undre i betragtning af krovæsenets senere opsving. At de årstal, der nu figurerer på en række landsbykroers facadeskilte, f. eks. Osted kro 1521, er uden beviskraft, er en selvfølge.

88. C. Christensen, *Agrarhistoriske studier*, I, s. 248 f; Erslev, *Danmarks riges historie*, II, s. 121 f; Erik Kjersgaard, *Politikens Danmarks historie*, 4, s. 432; Topsøe-Jensen, *Ad hjulspor og landeveje*, s. 49–51.

89. G. L. Baden, *Afhandlinger i fædrenelandets kultur-, stats-, kirke- og litterær-historie*, I, 1820, s. 216. Topsøe-Jensen antager, at ordningen har fungeret, men er gået i opløsning igen, *anf. arb.*, s. 50.

90. Heilskov, *Landevej og herberg*, artikelserie, *Sund Sans 1939–1940*, anfører som de ældste kroer: Oldemorstof ved Bov (privilegier af kong Hans 1484), Bollerslev ved Åbenrå og Toldsted (fra samme tid), Thorsager på Djursland (nævnes 1498), Stenderup ved Flensborg (nævnes 1504), årg. 1940, s. 23. Hertil kommer Roskilde kro, der efter alt at dømme ligeledes går tilbage til 1400-tallets slutning (jfr. s. 210, 213). Af de 16 kroer, hvis historie behandles i Welblund og Hassø, *Gamle landevejskroer fra København til Korsør*, er der kun Roskilde kro, der kan søres længere tilbage end 1600. Om de allerfleste haves der først sikre efterretninger i 1700-tallet.

I virkeligheden synes de egentlige herbergers antal endnu på Frederik II's tid at have været ret beskedent, mens kroerne for en stor del var boder til udskænkning af øl til den lokale befolkning og kun i ringe grad beregnet på de rejsende. Kun ved denne skelnen mellem få herberger og mange ølkipper får man mening i, at der flere gange i perioden blev taget skridt til oprettelse af herberger jævnsides med, at kroer i landsbyerne blev forbudt. I 1593 udgik et åbent brev med forbud mod at holde eller opføre kroer eller boder til udskænkning af stærke drikke i landsbyerne, lige uden for byerne og ved tingstederne,⁹¹ og et lignende forbud i forordning af 1. maj 1618 begrundedes med, at landsbykroerne var årsag til, at „den gemene mand ikke alene fra sit arbejde og næring dermed afholdes, men og fanger tilfælde der sin formue at anvende“. Samtidig blev det pålagt bønderne at herberge vejfarende for betaling, ligesom lensmændene skulle have magt til at forordne kroer uden ølsalg til bønderne oprettet ved de store alfarveje.⁹²

Tingbøgerne vidner om mange overtrædelser af forbudet mod „ulovlig kro“, og de anklagede ses at have forsøgt at udnytte begrebernes uklarhed – som når anklagede Niels Ibsen i Skovshoved erklærede, at han ikke havde holdt kro, men at han boede på et „landstrøg og alfarvej“, og der altid kom rejsende til ham, hvem han da havde solgt noget øl. I Røninge (Åsum her.) toges endog kirken i brug i kampen mod ølsalget, og det blev nogle gange lyst fra prædikestolen, at den slags var forbudt. At øvrighedens bekymring ikke var uden grund ses også af adskillige eksempler på, at det slemme uvæsen kunne føre folk ud i kriminalitet af værre art. Tag blot Las Hansen i Buddinge, som i 1630 stjal sin nabos vogn og trak den hen til den lokale Jakob Skomager, hvor han „bortdrak“ den.⁹³

Perioden igennem var det almindeligt, at private borgere – præster, borgmestre, apotekere – husede de vejfarende, selv i de større byer. På landet var det oftest præsten, der måtte holde for, men regeringen havde øje for den byrde, det var, og den kunne vise sig imødekommende på forskellig måde. I 1545 opnåede præsten i Skern en særlig og sikkert tiltrængt retsbeskyttelse – blev taget i kongens værn – efter at han havde

91. K. Br. 30. juni 1593 (CCD, II, s. 644 ff); også 7. sept. 1587 for Helsingborg len.

92. Forordning om ølsalg, kroer og gilder i landsbyerne, 1. maj 1618, CCD, III, s. 538 f. For Vendsyssel er C. Klitgaard kommet til et lignende resultat: af egentlige gæsteherberger fandtes der kun ganske enkelte i det 16. århundrede, men mange kroer i landsbyerne til øludskænkning, Vendsysselske årb., 1923, s. 134.

93. Sokkelund her. tingb., 1628, nr. 175; 1626, nr. 297; 1630, nr. 253; Åsum her. tingb., 1644, nr. 149.

indberettet, at hans præstegård lå på en alfar vej, hvorfor han besværedes af gæstning og kørsel for vejfarende. I 1558 klagede Karup-præsten over, at hans gård var blevet således forringet, at han ikke mere formåede at holde herberg til den vejfarende, og kongen resolverede, at noget jord, som tidligere har ligget til gården, skulle gives tilbage til den, mod at præsten fortsat skulle holde godt herberg og sælge mad og øl. Andre præster fik på samme vilkår kronens part af korntienden af et sogn.⁹⁴ I Kolding kunne godtfolk få logi hos medicus dr. Mikkel Christensen.⁹⁵ Under ophold i Ribe i 1588 logerede præsten Christiern Brun hos byens borgmester.⁹⁶ I Malmø beordrede byens første offentlige herberg oprettet 1611,⁹⁷ og i Ålborg fandtes der endnu i 1642 intet sådant sted.⁹⁸ Samuel Kiechel beretter, at det i 1586 end ikke på hovedruten gennem Sjælland var almindeligt at finde herberger: „ . . . schrie mein gesellschaft bey dem burgermeister an, dann es an denen ortten nicht ordinari herbergen hat, sondern einer nun bey einem gueten freind oder bekantenn heerberg sucht“.⁹⁹ Nogle år senere noterede Fynes Moryson om sine erfaringer vedrørende danskernes restaurationsliv: „I did see no common Innes at Copenhagen, Elsenor, or Roschilde, but some are there licensed to keepe Taverns for selling of wine, where the common table for that purpose is alwaies ready covered with linnen. But passengers must obtaine diet and lodging with some Citizen, and in their houses they shall find honest manners, moderate diet, and cleane beds and sheets. To conclude, the Danes passe (if it be possible) their neighbour Saxons in the excesse of their drinking.“¹⁰⁰ Moryson har dog vist været så uheldig at overse i hvert fald ét offentligt københavnsk værtshus, nemlig „Oksekopen“ på Østergade, der omtales 1593.¹⁰¹

Ulempen ved de private herberger var, at de rejsende aldrig kunne være sikre på at finde husly, for borgerne bestemte selv, hvem de ville yde gæstfrihed. I det vigtige trafikknudepunkt Middelfart førte dette pro-

94. Danske kirkelove 1536–1683, ved H. Fr. Rørdam, I, s. 228, 533; II, s. 50, 505, 522.

95. K. Br. 17. juni 1626.

96. Præsten Christiern Bruns optegnelser, Saml. t. Fyens historie, VII, s. 293.

97. 25. okt. 1611, CCD, III, s. 392.

98. K. Br. 12. april 1642.

99. Die Reisen des Samuel Kiechel, s. 55.

100. An Itinerary . . . written by Fynes Moryson, IV, s. 67.

101. Gæstgivergårde i København i ældre tid, Dan. Saml., 2, I, s. 344. De andre »gæstgivergårde« der nævnes her er sikkert private hjem, der lejede ud, hvilket fremgår af betegnelser som Anders guldsmed, Per skrædders hus, Jens brolægger, Frantz maler o.s.v. Bering Liisberg, Kongens gæstegårde og stadens værtshuse. Bidrag til de københavnske herbergers historie. Hist. medd. om Kbh., VII, s. 81–109; Ilsøe, s. XXIX ff.

blem i 1562 til en klage til regeringen over manglen på et offentligt herberg, som blev særlig føleligt, fordi en del af de borgere, der havde råd til at huse fremmede, undslod sig. Borgerne fik ved denne lejlighed pålæg om at herberge rejsende for en rimelig betaling, men sådanne bestemmelser har naturligvis været vanskelige at håndhæve.¹⁰² Også i Slagelse søgte regeringen at få de private herberger gjort offentlige, således at alle vejfarende kunne få adgang, ved at kræve, at 4–5 af de fornemste borgere skulle holde åbent herberg mod en rimelig betaling, og herbergets offentlige karakter beordredes markeret ved et skilt på huset.¹⁰³

Grunden til at der var så få „professionelle“ herberger, og at kroerne for en stor del ernærede sig som lokale forlystelsessteder, må naturligvis søges i den forholdsvis ringe trafik, der endnu var på landevejene. Det var kun på de mest befærdede veje, at en virkelig landevejskro kunne klare sig og ofte endda kun med pekunier støtte fra regeringen, således som også de nævnte præstegårdskroer er eksempler på. Der var „et almindeligt herberg“ i Nørre Snede på hærvejen,¹⁰⁴ i Tuse mellem København og Kalundborg,¹⁰⁵ og midtvejs mellem hovedstaden og Roskilde lå Roskilde kro, der sikkert skriver sig helt fra 1400-tallet.¹⁰⁶ Køge kro var beliggende ved hovedvejen sydpå, mellem København og Køge, og den omtales 1556, da Mikkel Jude fik livsbrev på den.¹⁰⁷ Roskilde kro og Køge kro modtog i 1595 en gave af kongen: et nedbrudt jagthus, der skulle anvendes til bygningernes forbedring. Samtidig skulle der ved begge kroerne, noget fra vejen, opføres to „skorstenshuse“ til bolig for de vejfarende.¹⁰⁸ En kro i Falkenberg, Halland, blev støttet af regeringen ved fritagelse for ægt og arbejde.¹⁰⁹

En særlig gruppe kroer voksede før 1600 op ved de kongelige slotte, hvor behovet var stort, fordi Frederik II ikke ønskede at indlogere sine

102. K. Br. 1. jan. 1562.

103. K. Br. 6. okt. 1582 (CCD, II, 318 f); 22. marts 1576.

104. K. Br. 17. aug. 1578.

105. K. Br. 2. aug. 1595 (s. 513), Jens Rasmussen i Tuse blev fritaget for halvdelen af sin landgilde mod at holde herberg for de vejfarende for en rimelig betaling.

106. Glasuren på nogle af de kakler, der er fundet på stedet, kan dateres til slutningen af 1400-tallet, V. Hermansen, Roskilde landevej, s. 34. 1558 omtales kroen, Udvalg af gamle danske domme, Kolderup-Rosenvinge, I, se. 253. (Om kroens beliggenhed, se s. 213).

107. K. Br. 11. juli 1556.

108. K. Br. 3. april 1595.

109. K. Br. 10. maj 1579; 6. maj 1600. – Der blev tidligt oprettet et par kroer på vigtige steder: på Sprogø i 1557 (Fr. Olsen, s. 8) og ved Gedser odde, hvor man ofte måtte vente på bøl i længere tid, K. Br. 27. nov. 1571.

folk eller andre, som havde ærinde hos ham, på slottene. Disse kroer havde udstrakte privilegier, hvilket uden tvivl må ses i sammenhæng med, at deres søgning kun var stor i den tid, kongen opholdt sig på slottet, men da var de til gengæld også af betydning for ham. Kroen ved Frederiksborg omtales allerede 1561. Den havde jord, frit brændsel i kronens skove, olden til sine svin sammesteds og sisefrihed for alt det Rostocker-øl, der kunne udtappes i huset. I 1597 var der både en gammel og en ny kro ved Frederiksborg, hvor kongens folk kunne bo.¹¹⁰ Også kroen ved Kronborg havde sisefrihed – men kun i den tid kongen opholdt sig på Sjælland!¹¹¹ Det tilsvarende etablissement ved Skanderborg slot nød endnu større begunstigelser, sikkert fordi eksistensmulighederne her var ringere end de andre steder i den tid, kongen var fraværende: sisefrihed, kronens part af kongetienden af to sogne, frit brændsel og fiskeri, græsning til 10 køer, 40 får og 6 heste, olden til 50 svin og endnu mere, men til gengæld skulle der holdes rimelige priser, når kongens folk boede på kroen.¹¹² Når sådanne privilegier var nødvendige for at holde disse herberger oppe, forstås man, hvor svært det må have været mange andre steder, som endog måtte savne den tilstrømning, kongelig tilstedeværelse medførte. I det 16. århundrede var tiden endnu ikke inde til et fuldstændigt system af landevejskroer som det, Margrethe og Christian II havde forestillet sig.

Med den voksende trafik blev mulighederne i krofaget dog stadig større, og under Christian IV omtales oprettelsen af flere og flere herberger. Rekordene indehaves af Strandvejen, København-Helsingør, hvor man omkring 1650 kunne tælle i hvert fald fem kroer: Rosbæk gård, Hvidøre, Vedbæk, Rungsted og Nivå, hvoraf de to nærmest København kan føres tilbage til 1500-tallet.¹¹³ På denne korte strækning har der sikkert været mere brug for udskækningssteder end for egentlige herberger, men det store antal fortæller alligevel om en øget færdsel på denne vej. Ingen andre strækninger var dog tilnærmelsesvis så velforsynede. De nye kroer, der oprettedes, omtales i mange tilfælde som „et frit og åbent herberg“ eller „et offentligt herberg“, åbenbart i modsætning til de private, hvortil de vejfarende ikke uden videre havde adgang. Der kom herberg

110. K. Br. 21. dec. 1561; 4. marts 1562; 29. sept. 1567; 26. marts 1597; 18. okt. 1606. I 1623 betalte Christian IV for indretning af 3 »dobbelte hemmeligheder« i kroen, Chr. IV's egenh. br., VII, s. 35.

111. K. Br. 7. okt. 1596.

112. K. Br. 4. dec. 1603; 18. sept. 1604; også ved Silkeborg slot var der kro, K. Br. 13. nov. 1633.

113. Jfr. s. 219 f.

i Espe (Salling her.),¹¹⁴ ved Sorø kloster,¹¹⁵ i Spodsbjerg ved færgestedet,¹¹⁶ to „logementer“ i Århus,¹¹⁷ en vinkælder og „frit“ herberg i Slagelse,¹¹⁸ i Linå (Gern her.),¹¹⁹ i Lykkeby mellem Ronneby og Kristianopel, på hvilken strækning der ikke tidligere havde været noget,¹²⁰ i Ålborg,¹²¹ Horsens,¹²² Viborg,¹²³ Kolding,¹²⁴ Randers¹²⁵ og Odense.¹²⁶ Hertil kommer omtale af i hvert fald en halv snes herberger, hvis oprettelsestidspunkt ikke fremgår.¹²⁷

Det er åbenbart, at der i periodens sidste årtier skete en efter tidens forhold rivende udvikling i det professionelle krovesen, som må have sin basis i en forøget og i nogen grad stabil trafik på vejene. Enkelte steder opstod der endog mulighed for konkurrence, som gjorde regeringens mellemkomst nødvendig. Niels Eriksen i Egen (Helsingborg len), som i „langsommelige tider“ havde holdt herberg for vejfarende, klagede over, at hans naboer nu gik ham i bedene, uanset at han af lensmanden havde fået eneret. Afgørelsen lød på, at han fremdeles måtte være den eneste, der holdt herberg.¹²⁸

Regeringen så stadig med velvilje på oprettelsen af nye offentlige herberger, om end den ikke ydede tilnærmelsesvis de privilegier, som kroerne ved slottene – de virkelige „kongelig privilegerede“ kroer – nød. I nogle tilfælde var de fritaget for „al borgerlig og bys tyngde“,¹²⁹ men reglerne var noget uklare til 1646, da der udgik missiver til alle lensmændene i landet, hvori det hed, at der fandtes adskillige i købstæderne, som havde fået privilegier for at skulle huse rejsende, „som her udi landet tit mere

114. K. Br. aug. 1621 (s. 162).

115. K. Br. 13. jan. 1624.

116. K. Br. 7. juni 1626.

117. K. Br. 20. juli 1633; 21. sept. 1645.

118. K. Br. 5. juli 1638; 2. maj 1641.

119. K. Br. 11. feb. 1641.

120. K. Br. 23. juni 1634.

121. K. Br. 12. april 1642.

122. K. Br. 23. aug. 1642.

123. K. Br. 9. marts 1643.

124. K. Br. 14. juli 1643.

125. K. Br. 17. nov. 1642.

126. K. Br. 24. okt. 1643.

127. F. eks. omtaler Eske Brocks dagbog kromanden i Vejleby ved Randers (24. april 1613, Vedel Simonsen, II, s. 26). – I 1635 lod Christian IV hemmeligt forespørge hos kromanden i Bredal nær Vejle, hvor tit Kirsten Munk havde haft sammenkomst i kroen med »en karlsperson, som havde smukke og gode klæder inden på og uden på nogle gemene klæder«, K. Br. 13. maj 1635. – K. Br. 24. sept. 1644; 7. juni 1645.

128. K. Br. 2. nov. 1636.

129. K. Br. 14. juli 1643; også 28. april 1642; 1. og 25. maj s. å.; 17. nov. s. å.; 24. okt. 1643.

end på andre steder næppelig kan betle sig hus til“, og disse privilegier skulle herefter fortolkes på den måde, at deres huse måtte forskånes for troppeindkvartering, men lige med andre skatte og bidrage til de indkvarterede troppers underhold.¹³⁰ Mens Fynes Moryson i 1593 ikke fandt nogen kro i Helsingør, hedder det i 1643 i byens bryggerlavs privilegier, at „det meste og største øltapperi sker udi gæstgiveres og herbergeres huse“, og disse folk måtte ikke brygge selv, men skulle købe øl hos bryggerne.¹³¹

Kongerne selv havde med deres mange rejser god brug for herberger rundt om i landet, men de var her langt bedre stillet end deres jævnere medtrafikanter. Ikke blot havde de de kongelige slotte, gårde og jagthuse, men desuden har de beflittet sig på at opbygge et system af private herberger, hvis geografiske spredning synes at være undergået en ændring, svarende til den ændring der skete med hensyn til kongerejsernes formål. Udviklingen er den, at mens kongerne endnu foretog rundrejser i landet, hvis formål sammen med andre ting var at nyde underhold af naturalie-indtægterne fra de forskellige egne, måtte de private kongelige herberger ligge spredt i forhold hertil; senere da dette rejseformål trådte i baggrunden, samtidig med at kongens personlige rettertingsrejser mere og mere afløstes af retsmøder på de almindelige herredage, gik tendensen i retning af, at de herberger, som lå ved den nye tids hovedruter, måtte blive de mest benyttede, ligesom det var her, nye kom til.

Der er en lang række eksempler på, at Christian III på sine rejser rundt i landet overnattede i præstegårde. Dette er vel ganske naturligt i betragtning af, hvad der ovenfor er sagt om en del præsters dobbeltstilling som sjælesørger og krovært, men det ser ud til, at der også er en dybere grund hertil, nemlig at en stor del af de private, kongelige herberger var knyttet til præstegårdene. I nogle af de præstegårde, hvor Christian III logerede, fandtes et såkaldt barfred. Hvad der haves af efterretninger om disse stammer bl. a. fra sognepræsters indberetninger ved flere lejligheder, hvorfra nogle af dem er gået ind i det 18. århundredes store topografiske værk, Danske Atlas. Oluf Nielsen har samlet disse oplysninger og formuleret en teori, som går ud på, at barfredene oprindeligt var små borge, som kongerne fra ældgammel tid har ejet rundt i landet, således at de kunne tage ind her under gæsterirejser. De er enten blevet erstattet af almindelige gårde, efterhånden som de gamle fæstningsværker blev

130. CCD, V, s. 509.

131. K. Br. 19. feb. 1643, art. 10, s. 416.

utidssvarende og forfaldt, eller de er blevet givet til kirken, hvorved jorden er kommet over til præstegårdene, og pligten til at huse kongen er da fulgt med jorden. Et tingsvidne fra 1486 nævner blandt Vejrum præstegårds ejendom (Hjerm her.) „2 agre som ligger til barfreds hussted“. Et af Nielsens bedste eksempler er Jelling: her var der kongsgård i oldtiden, i 17. århundrede ejedes endnu hele byen af kongen, og når han alligevel altid tog ind på præstegården, hvor der var et herberg kaldet Høvdingsborg, var det fordi den gamle kongsgårds jord var lagt til præstegården.¹³² Nu er Jelling et af de kongelige præstegårdsherberger, som har kastet flest kilder af sig, og hvad man her hører, er ikke ubetinget egnet som støtte for teorien. Der er ikke noget, der tyder på nogen form for kontinuitet fra oldtiden, det ser tværtimod ud til, at det var Frederik II, der grundlagde det, og det er sikkert, at det finansieredes på anden vis end ved gammel kongejord lagt til præstegården – uden at det derfor kan udelukkes, at der også kan have været tale om jord, hvis indtægt ikke længer dækkede omkostningerne.¹³³

Jelling lå uden for kongens almindelige rejseruter i Christian III's tid, fra hvilken der er fyldige oplysninger om de kongelige rejser og nathold. Frederik II udkøbte 1575–83 alle herremænd i flere herreder omkring Kolding og Vejle og erhvervede Nygård, hvorefter han i 1586 lod anlægge kongevejen Nygård-Jelling som en del af ruten mellem Koldinghus og Skanderborg. Året efter fik præsten i Jelling forleningsbrev på kronens korntiende af Gielderup sogn (Hammerum her.), hvilket muligvis er et udtryk for, at herberget nu blev oprettet. I 1633 fik Jelling-præsten livsbrev på kronens part af kvægtienden af Hover, Gadbjerg, Lindeballe og Skibet sogne for istandsættelse og fremtidig vedligeholdelse af „et hus og en stald til 16 heste, der for rum tid siden er bygget til kongens behov i Jelling præstegård“. Disse finansieringer gjaldt kun bygningerne, fortæringen betaltes af lensmanden og førtes til udgift i lensregnskabet. Da herberget var blevet ødelagt i krigen 1658–59 ansøgte præsten i 1661 om at måtte lægge en øde halvgård under præstegården og derimod afstå

132. Oluf Nielsen, *De jyske barfred*, Saml. til jysk hist. og topogr., II, s. 201–203; Dan. saml., II, s. 55 f; C. Klitgaard, *Vendsysselske årb.*, 1923, s. 134; H. Zangenberg, *Gamle præstegårde*, 1932, s. 13–15; Troels-Lund, I, s. 185 (Oluf Nielsen stiller sig tvivlende til tanken om barfred som asyl). Om Christian IV's overnatninger i præstegårde, kalenderoptegnelser, *Nyt hist. tidsskr.*, IV, s. 273, 296.

133. Oluf Nielsen har selv i en senere artikel påvist, at herberget i Jelling ikke kan føres tilbage til kongsgården, men uden at sætte dette i forhold til barfreds-teorien, *Bidrag til Jellings og dets mindesmærkes historie*, *Årb. f. nord. oldk.*, 1895, s. 252–270.

ovennævnte kvægtiender.¹³⁴ Herberget er således nok blevet finansieret af jordindtægter på den ene eller den anden måde, men der er intet der tyder på, at krongods direkte er blevet lagt under præstegården som den oprindelige baggrund for herbergets oprettelse. Navnet Høvdingsborg, som Oluf Nielsen nævner, er der ikke meget ved. Det kan vistnok ikke med sikkerhed føres længere tilbage end til slutningen af det 17. århundrede, da herberget var ophørt at eksistere som selvstændig bygning til præstegården. I en præsteindberetning fra 1690 gives der oplysninger om husets sidste tid: „Som hans kgl. majestæt på sin rejse mellem Skanderborg og Kolding plejer at have sin harested [rastested] og vognskifte her i Jelling præstegård . . . så var her i forrige tider et stort to loft højt hus med en kvist ved, som kaldes Høvdingsborg, ovenpå var gemakker for kongen og dronningen. Dette afbrændte med min store skade 1673 . . . og i dette hus havde vi alt det, os tilhørte.“ Denne beskrivelse af huset kan som nævnt ikke med sikkerhed gælde længere tilbage end til genopførelsen i 1661. Man ser, at præsten benyttede huset mellem kongebesøgene, hvilket også fremgår af en kontrakt fra 1666, da den daværende præst afstod kaldet til sin søn og i den anledning fik detaljerede bestemmelser om sin fortsatte bolig i præstegården. Den betænksomme gamle præst sikrede sig, at han for fremtiden måtte benytte den gamle oldemors stue til brændevinsbrænding og disponere over halvdelen af gæstestalden, og også en „bulstue“ „norden i gården oven og ned“ nævnes, altså et 2-etagers træhus, som øjensynlig er herberget.¹³⁵ Efter branden i 1673 blev huset ikke genopført, men præsten skulle nu holde en stue, et gæstekammer og en stald i beredskab, og over døren til kongens kammer satte præsten, Laurits Gonsager, dette vers:

Som for Propheten Kamret stod tilred i fordums Dage,
 Som ham i Sunem Quinden lod, til Valt-Hvile-Mage,
 Saa Kamret slet og ret tilreed, min Ven, du her beskuer,
 Som dog er Kongens Hvilested nu, efter Ildens Luer
 Tog Huset Høvdingsborrig hen, og Præstepung ej magted
 At bygge luftig Sal igen, som noksom Skaden agted!
 Gud signe Hver, som her gaar ind, den Lave som den Høje!
 Lad Ildens Magt og Storme-Vind fra Huus og Hjem sig bøje!

134. K. Br. 15. sept. 1587, 8. marts 1598; 16. dec. 1633. Oluf Nielsen, anf. arb., s. 260 ff.

135. Oluf Nielsen, anf. arb., s. 263 f; J. Heltoft, Af Jelling sogns historie, Vejle amts årb., 1922, s. 111 f, 129–131.

Det er vistnok første gang navnet Høvdingsborg optræder i kilderne. Men for at man tør føre det længere tilbage i tiden og gøre sig tanker om dets forbindelse med den gamle kongsgård, må der mere til end de dybe og sjældne udtryk, hr. Laurits' poetiske gejst har afstedkommet. Han havde i øvrigt kongebesøg to gange i sin tid, i 1669 og 1687.¹³⁶

Jelling-herberget synes således ikke at høre til de middelalderlige barfred, men snarere til en ny generation af kongelige overnatningssteder, placeret ved de veje, der nu mere og mere blev kongerejsernes hovedruter. Hertil hører også nogle sjællandske. I Vindbyholt mellem Faxe og Præstø var en kongelig gæstegård på Frederik II's tid, men den er muligvis noget ældre. Da Rosbæk gård (Vartov) mellem København og Helsingør i 1585 blev bortforlenet som gæstgiveri, betingede kongen sig, at der kun måtte udlejes værelser, når han ikke opholdt sig der, og gårdens kongelige gemakker kunne der naturligvis aldrig blive tale om at udleje. Mellem Ringsted og Antvorskov havde Christian IV en privat gæstegård i Mørup ved kongevejen, og i Haraldsted benyttede han præstegården, indtil han i 1621 lod indrette et hus til sine overnatninger. Disse kongelige herberger omtales nærmere i det topografiske afsnit (s. 219, 224, 253, 268). I købstæderne har det sikkert ikke været vanskeligt for kongerne personligt at finde beredvillig gæstfrihed hos fornemme borgere, men det store opbud af heste og folk, som fulgte med, kunne nok volde besvær, som når borgerne i Korsør fik besked på at holde fast staldrum til 400 heste med forråd af foder og strøelse med henblik på kongebesøg.¹³⁷ Men også i byerne foretrak i hvert fald Christian IV at træffe faste ordninger for sit eget logi. Da byfogeden i Assens klagede over sin ringe løn, fik han overdraget et stykke jord i byen, og kongen benyttede lejligheden til at knytte den betingelse til, at fogeden herefter skulle tage imod kongen og hans folk, når deres rejse faldt gennem byen. Også i Ry, Middelfart og Næstved havde kongen sådanne faste aftaler med fornemme borgere, og for rigsråderne indførtes i 1643 den ordning, at de to „bedste huse“ i hver købstad altid skulle være parat til at huse dem mod til gengæld at blive forskånet for al anden indkvartering. Det er iøjnefaldende, at disse forskellige arrangementer for Christian IV's natteophold ligger ved hovedruterne. Her udbyggedes systemet af kongelige herberger, mens samtidig mangt et ældgammelt barfred i jyske præstegårde sjældnere og sjældnere har set sin

136. J. Heltoft, *anf. arb.*, s. 114 f. De dunkle ord i versets 2. linie hentyder til 2. Kongebog 4, 8 ff.

137. CCD, II, s. 94 f; *Missiver fra Chr. I's og Hans's tid*, I, s. 210. Om besværet med indkvartering af kongens følge, Troels-Lund, I, s. 186 f.

herre. At kongerne således har deres private logier er altså regelen, og det er undtagelsen, når f. eks. Køge kro midtvejs mellem København og Køge oplevede at huse Christian IV, der dog ikke gjorde sig så gemen at sove i selve krohuset. Han lå i et telt ved siden af kroen.¹³⁸

Om REJSEHASTIGHEDEN findes adskillige oplysninger i tidens rejseberetninger, dagbøger, kalenderoptegnelser og breve. Hastigheden udtrykkes først og fremmest i dagsrejsernes længde, mens mere eksakte opgivelser er sjældne. For at få et fyldestgørende billede må et stort kildemateriale inddrages, for der er mange faktorer, der kan have spillet en rolle for rejsetempoet, og ydermere er det kun under bestemte betingelser, de givne oplysninger om dagsrejser virkelig fortæller noget konkret om hastigheden. At en person en dag har rejst fra København til Roskilde siger intet om rejsehastigheden, men giver kun en nedre grænse for hvor langt man kunne nå på en dag. For at finde frem til de strækninger, der udgjorde en fuld dagsrejse, må man udvælge de rejser, der strakte sig over flere dage, og i almindelighed udelade dem, hvor målet blev nået samme dag, eller hvor det direkte kan ses, at ærinder undervejs afkortede dagsrejsen. På den anden side er det ikke målet kun at registrere de enkelte helt store kraftpræstationer, da disse ganske vist nok kan give gode oplysninger om hastigheden under gunstige rejsevilkår, men ikke yder et dækkende billede af den almindelige, foretrukne dagsrejse – hvis dette begreb overhovedet eksisterede. En anden sag er, at de store dagsrejser, der viser, hvor langt det var muligt at nå inden for et døgn, har særlig interesse derved, at de kan bidrage til at kaste lys over andre historiske problemer, som vedrører muligheden for en persons tilstedeværelse ved en bestemt lejlighed o. l. Målet må her være at finde frem til et fyldigt og repræsentativt udsnit af faktiske, hele dagsrejser, store såvel som små.

En vanskelighed ved bestemmelsen af rejsehastigheden er, at man sjældent kender den blot nogenlunde nøjagtige længde af de tilbagelagte strækninger, idet ikke alene vejenes almindelige topografi i de fleste tilfælde er ukendt og usikker, men de gamle vejes bugtninger har desuden forøget afstandene, uden at man ved, hvor meget det drejer sig om. Den første usikkerhedsfaktor kan i nogen grad undgås her, ved at der benyttes oplysninger om rejser på Sjælland ad de hovedveje, hvis placering er nogenlunde klart fastlagt i det topografiske afsnit. En svaghed herved er, at Sjælland er så lille, at der kun bliver plads til et begrænset antal dags-

138. K. Br. 2. okt. 1630; 16. jan. 1631; 12. feb. og 3. marts 1641; 30. april og 21. juli 1643; kalenderoptegnelse 2. aug. 1618, *Nyt hist. tidsskr.*, IV, s. 276.

rejser for hver trafikant, således at mulighederne for at sammenligne samme persons forskellige dagsrejser reduceres, ligesom rastedage, der af og til blev holdt under langvarige rejser, kun kommer med i enkelte tilfælde. Spørgsmålet om hvor mange procent af den vejlængde, som således er udmålt langs en jævn kurve gennem vejens fastlagte punkter, der skal lægges til for at korrigerer for vejens bugtninger, er vanskeligere at løse. Det bedste fingerpeg får man uden tvivl af målebordsbladene til Videnskabernes Selskabs kort (1:20.000). Målepunkterne og sigtelinierne på disse kort giver et indtryk af deres nøjagtighed, idet alt, hvad der ligger imellem de sigtede punkter, er tegnet på fri hånd ud fra iagttagelser i landskabet. Dette adskiller dem ikke principielt fra de moderne målebordsblade, men disse har mange flere målepunkter, hvortil kommer at nutidens geodæter har langt større oplæring og træning i visuel bedømmelse og bedre instrumenter til rådighed. Det må også erindres, at ved opmålingen i 1700-tallet begyndte man med Sjælland, og de erfaringer, der høstede her, kom de andre landsdele til gode, således at de sjællandske kort formentlig er de svageste. Men da det er de sjællandske vejes snoninger det gælder, vil det sikkert alligevel være nødvendigt at holde sig til dem, og man kan da på kortene udmåle nogle af de biveje, som kan antages kun i ringe grad at være blevet reguleret i den mellemliggende tid, idet man undgår dem, hvor målepunkterne er færrest eller helt savnes. Ved at sammenligne resultatet med en jævn kurve gennem de landsbyer, vejene berører, får man, at afstanden ad de jævne kurver må forøges med mellem 10 og 20 procent for at få bugtningernes afstandsforøgelse med. Hovedvejene har dog muligvis omkring år 1600 været noget mindre snoede end bivejene, og man bør sikkert til korrektionen vælge det laveste tal, altså 10 %. Dette er gjort på den efterfølgende liste over dagsrejser, men det skal understreges, at disse betragtninger på ingen måde gør krav på at føre til et blot nogenlunde eksakt resultat, men blot at give det bedst mulige grundlag for et rimeligt skøn. For kongevejene er der korrigeret noget mindre (jfr. s. 186 f).

I forbindelse med rejsehastighederne må der også tages stilling til de dagsrejser opgivet i mil alene, man undertiden finder i kilderne. De bør af flere grunde ikke anvendes ved en undersøgelse af denne art. For det første må de rejsendes skøn over, hvor mange mil de havde tilbagelagt, være højst usikkert. I nogle tilfælde skyldes opgivelserne øjensynlig de vognmænd, der kørte for dem, og da disse skulle have betaling pr. hele mil, kan de næppe anses for uhildede vidner i denne sag. For det andet er selve mil-begrebet ikke præcist. Der fandtes mange forskellige mil i Europa og ofte flere inden for samme nation, i Nederlandene 2, en hollandsk og

en flamsk, i Italien 3, i Sverige 3 eller 4 o. s. v., og i de fleste tilfælde fremgår det ikke, hvilken mil de udenlandske rejsende anvender – den fra hjemegnen medbragte, en anden national mil eller måske den danske. Her-til kommer at de enkelte mil oven i købet ikke lå fast. „Vi [må] ikke glemme, at disse ældre mil ikke var eksakte mål. Västergöta-milen (13 km) kan f. eks. variere meget, 20 km har ikke været ualmindeligt. ... Det er altså i sig selv en anakronisme at opgive de gamle mil eller rasterne i alen og en endnu større at gøre det i meter.“¹³⁹

Ved den efterfølgende gennemgang af præsterede dagsrejser gennem Sjælland er derfor kun medtaget dem, hvor det klart angives mellem hvilke byer, der er rejst. Alle de nævnte rejser foregik med vogn, for udlændingenes vedkommende med bondevogn, for kongernes og de danske adelsmænds sikkert i de fleste tilfælde med kuskvogn. Hvis kilden opgiver klokkeslet eller andet til nærmere fastlæggelse af den benyttede rejsetid, er dette medtaget, i almindelighed på originalsproget, da tolkningen kan være usikker.

DATO OG RUTE

DAGSREJSE I KM

1. Den lille prinsesse Elisabeth, Christian III's datterdatter. Hendes af kongen fastlagte etaper, april 1557. ¹⁴⁰	
1. dag København–Køge	41
2. – Køge–Faxe	30
3. – Faxe–Præstø	22
4. – Præstø–Jungshoved (lå ca. 1 km sydligere end nu)	7
5. – Jungshoved–Vordingborg	22
2. Kansler Friedrich von Westens optegnelser under grev Edzards rejse 1558. ¹⁴¹	
6. juni Nykøbing–Vordingborg–Præstø–Køge	Overfart+ 97
3. Biskop Jens Nilssøn, 1580 og 1584. ¹⁴²	
7. juni 1580 København–Korsør	127
23. – – Nyborg–Korsør–Sorø–Ringsted	Bæltet+ 55
24. – – Ringsted–Roskilde	35
25. – – Roskilde–København	35
19. – 1584 København–Ringsted	70
20. – – Ringsted–Sorø–Korsør	55
30. – – Korsør–Slagelse	22
7. juli – Slagelse–Sorø(?)–Ringsted	33
8. – – Overværede hyldningen i Ringsted, samme dag til Roskilde	35

139. Sam Owen Jansson, Nordisk Kultur, XXX, Mål og vægt, s. 42 ff.

140. K. Br. 1. april 1557.

141. Kanslären Friedrich von Westens anteckningar under grefve Edzards resa till Sverige (1558). Konung Gustaf den Förstes Registratur, udgivet af Riksarkivet, XXVIII 1558, 1914, s. 651–659.

142. Biskop Jens Nilssøns visitatsbøger og reiseoptegnelser 1574–1597. Udg. af Yngvar Nielsen, 1885, s. 34, 45 f.

DATO OG RUTE

DAGSREJSE I KM

4. Frederik II (og dronning Sofie).¹⁴³

23. april	1583	Nyborg–Antvorskov–Roskilde	Bæltet+	90
24. –	–	Roskilde–København		35
30. –	–	Frederiksborg–Roskilde		44
1. maj	–	Roskilde–Sorø–Nyborg	Bæltet+	90
9. juni	1584	Ringsted–Frederiksborg		79
31. juli	–	Bistrup (Sømme her.)–Sorø		ca. 100
5. –	–	Dronning Sofie, Sorø–Roskilde		53
6. –	–	Dronning Sofie, Roskilde–Frederiksborg		44
1. sept.	–	Bistrup–Køge–Tryggevælde		77
2. –	–	Tryggevælde–Vindbyholt–Knudsby	ca.	64
14. –	–	Vordingborg–Køge–Ballerup	ca.	125
15. –	–	Dronning Sofie, Køge–Frederiksborg		82
10. dec.	–	Bistrup–Ringsted	ca.	80
7. juni	1587	Bistrup–Antvorskov	ca.	115

5. Samuel Kiechel, februar 1586.¹⁴⁴

1. feb.	Over Storebælt, til Korsør „umb vesperzeit“ (ved solnedgang), „nach mütt-nach“ til Ringsted	Bæltet+	57
2. –	Fra Ringsted „einer stundt vor tags“, i København om aftenen		70
8. –	„Nach müttag“ fra København, „uf den abent“ i Helsingør	1/2 dag	48

6. Michael Franck, 1590.¹⁴⁵

20. juni	„am abent“ fra Ringsted, kom „umb die tage Zeit“ til Roskilde, „von dannen wir nach fütterung bald fort gezogen und umb den mittag gen Copenhagen kommen“	15–16 timer om	70
----------	---	----------------	----

7. Kristina af Holsten med følge, juli 1592. I et brev fra regeringsrådet til Caspar Markdanner om at skaffe dem husly findes følgende „Wege-Zettel“.¹⁴⁶

28. juli	Antvorskov–Ringsted (ad kongevej?)		33
29. –	Ringsted–Roskilde		35
30. –	Roskilde–Slangerup		30
31. –	Slangerup–Kronborg (delvis ad kongevej?)		42

8. Heberer von Bretten, oktober 1592.¹⁴⁷

København–Præstø			93
------------------	--	--	----

9. Fynes Moryson, august 1593.¹⁴⁸

a.	København–Roskilde „in four houres space“, 4 timer om	35 km.	
b.	Om morgenen Helsingør–Frederiksborg på 4 timer,	31 km.	
	Om eftermiddagen Frederiksborg–København på 6 timer,	41 km, i alt den dag	72
c.	København–Helsingør på 4 timer,	48 km („fetching many circuits upon the sea coasts“, „med mange omveje langs kysten“).	

143. Frederik II's kalenderoptegnelser, H. T., 4, III, s. 546 f, 563 ff, 572.

144. Die Reisen des Samuel Kiechel, s. 53.

145. Michael Francks rejse til Danmark 1590. Meddelt af Troels-Lund, Dan. Mag., 5, I, s. 273.

146. Dan. Mag., V, s. 126.

147. Ægyptiaca servitvs: Das ist . . . , 1610, s. 658.

148. An Itinerary . . . written by Fynes Moryson, I, s. 122 f.

DATO OG RUTE

DAGSREJSE I KM

10. Jan van Doornik med nederlandsk gesandtskab, juni 1594. ¹⁴⁸		
29. juni „... snamiddeachs sijn wij met het veerschip van Nyborch... geseylt... Van Corseur op Slauwels... alwaer wij des avons aengecomen zijn“ Bæltet+		22
30. – Slagelse–Ringsted–Roskilde		70
11. Eske Brock. ¹⁵⁰		
18. maj 1608 Kalundborg–Tuse		45
28. marts 1612 Kalundborg–Tuse		45
29. – – Tuse–Roskilde		47
16. aug. – København–Vallø („og talte med Oluf Rosenspare“) – Tryggevælde (samtale med Ditlev Holck) – Vemmetofte	ca.	75
19. – – Vemmetofte–Korsør	ca.	90
20. okt. – Korsør–Antvorskov–Fodbygård	ca.	65
21. – – Fodbygård–Vemmetofte	ca.	50
31. – – „drog jeg fra København der klokken var xj“, til Roskilde om aftenen		35
1. nov. – Roskilde–Tuse		47
20. – – Nyborg–Korsør–Slagelse	Bæltet+	22
21. – – Slagelse–Ringsted–Roskilde		70
25. – – København–Helsingør (på vej til Knærød)		48
22. maj 1613 Kalundborg–Ringsted	ca.	75
23. – – Ringsted–Vemmetofte	ca.	50
12. Christian IV. ¹⁵¹		
13. juli 1607 København–Tryggevælde		57
14. – – Tryggevælde–Nykøbing (på Falster som de følgende) ..	Overfart +	81
25. aug. – København–Ringsted		70
24. sept. – Nykøbing–Tryggevælde	Overfart+	81
25. – – Tryggevælde–København		57
17. april 1608 Frederiksborg–Køge		79
18. – – Køge–Nykøbing	Overfart+	97
2. aug. – Frederiksborg–Dragsholm–Roskilde (sikkert over Halsnæs (Kikhavn)– Rørvig til Dragsholm og derfra syd om Isefjord til Roskilde)	Overfart+ ca.	150
3. aug. 1608 Roskilde–Ringsted–Antvorskov		68
18. april 1614 Nyborg–Antvorskov	Bæltet+	22
20. – – Antvorskov–Roskilde		68
21. – – Roskilde–Frederiksborg		44
3. juli – Kronborg–Frederiksborg–København		66
16. aug. – Frederiksborg–jagtgården i Dragsholm len, d. v. s. Nørre Asmind- rup (sikkert over Rørvig som tilbagevejen, se næste) Overfart+ ca.		65
21. – – „Asmindorp“–Melby	Overfart+ ca.	30
22. – – Melby–Frederiksborg	ca.	35
19. feb. 1616 København–Ringsted		70
20. – – Ringsted–Antvorskov		33
149. Twee dagboeken van Jan van Doornik. (Overgedrukt uit de Kronijk van het Hi- storische Genootschap te Utrecht. XXIV. Jaarg. 1868), s. 4 f.		
150. Vedel Simonsen, I, s. 30, 55. Mag. til den danske adels historie I, s. 11, 21 ff.		
151. Kalenderoptegnelser, Schlegel, Saml. zur Dän. Geschichte, II, 1, s. 63; II, 3, s. 45, 50, 66, 73. Suhms nye saml., II, 3–4, s. 95 ff, 100, 105 ff, 108. Dan. Saml., V, s. 51, 54, 62, 69, 75 f, 78, 86 f. Mag. for Reiseiagttagelser, IV, s. 407 f, 429, 433, 436, 438, 494 f, 525, 528. Nyt hist. tidsskr., IV, s. 278, 281 ff, 297.		

DATO OG RUTE		DAGSREJSE I KM
2. april	– Næstved–Nykøbing	Overfart+ 55
6. –	– Tryggevælde–København	57
30. maj	– København–Køge–Roskilde	75
4. juni	– Frederiksborg–København „og sad retten med“ – Frederiksborg ..	76
8. marts	1617 Antvorskov–Frederiksborg	112
7. juli	– Vallø–Vordingborg	67
19. jan.	1618 København–Vindbyholt	81
2. aug.	– København–Køge kro	ca. 20
3. –	– Køge kro–Nykøbing	ca. 118
1. sept.	– Frederiksborg–Antvorskov	112
28. –	– Udlejre–Ellensborg (nuv. Holckenhavn ved Nyborg)	Bæltet+ 110
20. okt.	– Kalundborg–København	127
4. jan.	1619 Haraldsted–København	66
18. dec.	– København–Mørup	79
19. –	– Mørup–Nyborg	Bæltet+ 46
11. juli	1620 Bredsted (Slesvig) – „og kom ved lyse aften til Odense, og drog jeg fra Odense igen der klokken var elleve og	
12. –	– kom jeg til København ved solskin“. Sikkert over Assens, ca 1½ dogn om	2 sejlads + ca. 350!
28. –	– København–Nykøbing	Overfart+ 138
29. –	– Nykøbing–Næstved, „og drog derfra om natten“,	
30. –	– om morgenen i Korsør, samme dag til Haderslev, 2 dogn om	3 overfarter+ ca. 207
19. marts	1621 Korsør–Sorø	37
20. –	– Sorø–København	88
3. maj	– Køge–Nykøbing	Overfart+ 97
5. juni	– Nykøbing–Rødby–Køge („ved solskin“), samme nat til København	
		Overfart+ ca. 226
16. juli	– Antvorskov–Frederiksborg	112
6. aug.	– Frederiksborg–jagtgården i Dragsholm len, sikkert over Rørvig	
		Overfart+ ca. 65
10. –	– Jagtgården–København (over Rørvig?)	Overfart+ ca. 103
18. april	1625 Nykøbing–København	Overfart+ 138
10. maj	– Roskilde–Nykøbing	Overfart+ 126
16. april	1629 Vordingborg–København	115
26. sept.	– Dalum (ved Odense)–Roskilde,	
27. –	– kom til Frederiksborg om morgenen kl. 4	Bæltet+ ca. 170
8. feb.	1639 Nyborg–Roskilde	Bæltet+ 90
8. marts	– Frederiksborg–København–Frederiksborg	76
17. –	– Frederiksborg–Haraldsted	75
18. april	– Haraldsted–København	66
8. okt.	– Antvorskov–København	103
18. nov.	– Frederiksborg–Haraldsted	75
13. Christian af Anhalt-Bernburg 1623. ¹⁵²		
1. marts	Korsør–Ringsted–Roskilde	92
10. –	– Ringsted–Korsør	57
14. Louis Deshayes de Courmesvin, fransk gesandt, 1629. ¹⁵³		
14. juli	„... nous partimes donc [fra København] à trois heures apres midy ... nous arrivâmes sur les 7. heures du soir à Rochekut [3–4 timer om 35 km] ... Nous partimes de ce lieu & vinsmes coucher à la ville de Rinstecc“	70

152. Tagebuch, s. 90, 103.

153. Les Voyages de monsieur Des Hayes, s. 106, 109, 195 f.

DATO OG RUTE	DAGSREJSE I KM
15. – Ringsted–„S. Hlaguelse“–Korsør	57
2. aug. Gåbense–Vordingborg–Faxe, ankom ved midnat til „Queuque“ (kørte denne dag i „Carosse“ med 4 heste stillet til rådighed af Palle Rosenkrantz i Vordingborg)	Overfart+ 74
<i>15. Kurfyrstinde Magdalena Sibylla af Sachsen med følge 1634.¹⁵⁴</i>	
24. sept. Korsør–Antvorskov	22
26. – Antvorskov–Ringsted	33
27. – Ringsted–Roskilde	35
30. – Roskilde–København	35
31. okt. Frederiksborg–Roskilde	44
1. nov. Roskilde–Sorø–Slagelse	68

Denne oversigt viser først og fremmest, at dagsrejserne var af meget forskellig længde. Så ensartede etaper som dem, regeringsrådet tilrettelagde for Kristina af Holsten, hørte til sjældenhederne, og i de fleste tilfælde er udsvingene meget store, for nogle rejsende varierende mellem omkring 25 og over 100 km. En lang række faktorer har været medbestemmende for dagsrejsernes længde – vejret og vejenes tilstand, den rejsendes alder, køn, helbredstilstand, hestens og kuskens energi, vognens kvalitet o. s. v. foruden naturligvis vedkommendes hele situation, om han havde hastværk eller god tid. I februar 1632 måtte selv Christian IV endog helt opgive en påtænkt rejse på grund af tøjvejret, og da han var kommet op i årene, ønskede han at ansætte nogle flere enspændere til at sende omkring, „efterdi de hastige rejser nu meer intet tjener mig, men får at rejse efter som natlejerne falder“.¹⁵⁵ Variationer med årstiden kan i øvrigt ikke konstateres på tallene, men der er en klar tendens til, at længere rejser blev lagt uden for de egentlige vintermåneder. Af særlig karakter er det store materiale vedrørende Christian IV's rejser. Kongens mange lange dagsrejser må tilskrives hans bedre befordring og kongevejene, hvor sådanne fandtes, men vel navnlig hans almindelige foretagsomhed og virkelyst, især når det gælder de helt store kraftpræstationer, som han øjensynlig ikke uden stolthed omhyggeligt noterede i sin kalender, f. eks. da han kørte fra Bredsted til København på omkring 1½ døgn. I marts 1625 beklagede han sig i et brev: „Ded er et besværligt rejsen, allevegne er broerne borte, og vejen så ond, at man over 4 mil ikke kan komme om dagen.“¹⁵⁶ Der var mange af de andre rejsende, der ville have ment, at det var en ganske anstændig dagsrejse, selv under gode vilkår. På den anden side har kongen sikkert i højere grad end de fleste andre trafikanter haft ærinder undervejs og

154. Paul Röber, *Sieben Adelige Ehren Seulen*, 1635, s. 13.

155. Chr. IV's egenh. br., III, s. 3; VI, s. 208.

156. Samme, I, s. 407.

gjort ophold, uden at dette har været dikteret af rejsemulighederne. Disse forhold kan forklare den større og ujævne spredning på tallene for hans dagsrejser.

De store udsving i dagsrejsernes længde og de meget varierende rejsevilkår i det hele taget gør beregninger af den gennemsnitlige dagsrejse mindre interessant. At sammenregne den lille prinsesse Elisabets små, behagelige etaper med den balstyrige Christian IV's rekordkørsel fører næppe til et særligt oplysende resultat. Mere berettiget vil det være at undersøge mængdefordelingen af de 118 dagsrejser på passende grupper under hensyntagen til, at nogle af rejserne var kombineret med overfart over Storebælt. I nedenstående skema er disse markeret, hvorimod der ikke er taget hensyn til de små overfarter Falster-Vordingborg og Halsnæs-Rørvig.

Dagsrejser, km	Under 20	20-39	40-59	60-79	80-99	Over 100
Christian IV	0	6 deraf 1+Bælt	6 deraf 1+Bælt	17	7 deraf 1+Bælt	17 deraf 4+Bælt
Dronning Sofie og Frederik II	0	1	3	3	5 deraf 2+Bælt	2
Andre rejsende	1	18 deraf 2+Bælt	15 deraf 2+Bælt	12	4	1

Langt det største antal dagsrejser har ligget ret jævnt fordelt mellem 20 og 80 km. De to konger skiller sig klart ud ved deres længere dagsrejser, og af de 5 i gruppen „andre rejsende“, som præsterede etaper på over 80 km, var de 4 fyrster eller adelige. Var man henvist til bønders og vognmænds befordring, har man ikke kunnet regne med at nå så langt på en dag.

Troels-Lund har søgt at beregne et gennemsnit for dagsrejser på grundlag af Henrik Rantzaus angivelse af Jyllands størrelse som 12 dagsrejser i længden og 6 i bredden og får som resultat, at en dagsrejse i nord-sydlig retning var 5-6 mil og i øst-vestlig 2-3 mil. Af denne forskel slutter Troels-Lund, at vejenes kvalitet i de to retninger var vidt forskellig.¹⁵⁷ Hvad det metodiske angår, må en undersøgelse af de faktisk præsterede

157. Troels-Lund, I, s. 178 f.

dagsrejser være sikrere end denne indirekte slutning via Henrik Rantzaus geografiske forestillinger, og hvad resultatet angår, er det rigtigt, at adskillige af de her konstaterede dagsrejser ligger mellem 35 og 45 km, men ved at lægge hovedvægten på en sådan enkelt opgivelse tilslører man, at det faktisk var muligt at rejse mere end dobbelt så langt, og at det i adskillige tilfælde blev gjort.

I denne forbindelse må også spørgsmålet om en eventuel hastighedsforøgelse i løbet af 16. og 17. århundrede overvejes. Det synes at være den almindelige opfattelse, at tempoet efterhånden blev sat i vejret, om end Aage Welblund vistnok er ene om at give denne opfattelse udtryk i helt konkrete tal: „Man har udregnet, at en rejsende i det 17. århundrede gennemsnitligt kom 2 km frem i timen, i 1780'erne blev det til 4 km, i 1830 ca. 6½ km og i 1848 ca. 10 km.“¹⁵⁸ Desværre meddeler han ikke, hvordan disse overraskende beregninger er foretaget, og vedrørende det 16. og 17. århundrede er det ikke muligt at finde noget, der støtter dem. Som det fremgår af listen, kan man i almindelighed ikke afgøre, hvor mange af døgnets timer, der er medgået til rejsetiden, og i de få tilfælde, hvor kilden opgiver klokkeslet eller timetal, får man et helt andet resultat: Fynes Moryson og hans vognmænd præsterede ved de 4 lejligheder, han nævner, henholdsvis ca. 8, 8, 7 og 12 km i timen, Deshayes ligeledes 9–10 km i timen; og hvis man for at supplere dette sparsomme materiale går uden for perioden, finder man i 1674 den hollandske købmand Abraham van der Meersch, som i marts måned kørte med hest og slæde på isen fra Helsingør til København med en fart på ca. 11 km i timen og to dage senere kørte med vogn fra Ringsted til Korsør og her holdt omkring 6 km i timen i gennemsnit.¹⁵⁹ Disse enkelte tilfælde er naturligvis ikke tilstrækkelige til generelle slutninger om et så varierende fænomen, men de bestyrker på ingen måde tilliden til Welblunds tal. På grundlag af de mange dagsrejser på over 50 km kan det i øvrigt afvises, at 2 km i timen skulle være en typisk hastighed i 17. århundrede. Også Hugo Matthiessen antager, at hastigheden er forøget, om end han udtrykker sig mindre kategorisk: „Endnu i det 16. årh. brugte selv kongerne for det meste et par dage til turen mellem Viborg og Ålborg [80–90 km], og kun lidt efter lidt sattes farten op.“¹⁶⁰ Det fremgår ikke, på hvilket kildegrundlag denne vurdering af rejsetiden

158. Gamle landevejskroer, s. 16.

159. 20. marts 1674 om morgenen kl. 6 fra Helsingør med hest og slæde langs kysten på isen, som endnu lå fast, ankom til Kbh. kl. 9½. – 22. marts om morgenen kl. 4 fra Ringsted, kom endnu før middag til Korsør. – Fra Arkiv og Museum, III, s. 39 f.

160. Viborg-veje, s. 51.

11 Alvej og kongevej

hviler, men netop for kongernes vedkommende er et stort materiale påkrævet, fordi de som nævnt ofte havde ærinde undervejs eller gjorde holdt for at jage, og rejser, hvor det var tilfældet, vil naturligvis ikke give et korrekt billede af farten. Hugo Matthiessens kilde er øjensynlig hentet fra århundredets første halvdel, men hvis der kun er tale om en enkelt eller nogle få eksempler på rejser mellem de to byer – og det er ikke sandsynligt, at der har været flere – kan hans angivelse af rejsehastigheden næppe siges at hvile på et tilstrækkeligt grundlag, og den er i hvert fald ikke et repræsentativt udtryk for hastigheden i det 16. århundrede som helhed.

Ovenstående liste over dagsrejser omfatter tiden 1557 til 1639, og en sikker registrering af en langsom udvikling, som den Hugo Matthiessen forestiller sig, kan næppe forventes inden for dette tidsrum. Det kan kun ses, at Magdalena Sibylla af Sachsen kun en enkelt dag rejste længere i 1634 end Kristina af Holsten i 1592, at biskop Jens Nilssøn i 1580 præsterede en af periodens længste dagsrejser o. s. v. Der er intet sted ført bevis for, at der er sket en forøgelse af hastigheden for kørsel med de almindelige vogntyper fra 1500-tallet, da vogne blev almindelige til personbefordring, og til slutningen af 1700-tallet, da vejene begyndte at blive virkelig forbedrede. Og det er svært at se, hvad der skulle have bevirket en hastighedsforøgelse i disse århundreder. De ændringer, der skete med vognene, gik til dels i retning af større og tungere køretøjer, hvor der blev lagt mere vægt på at afbøde stød end på at øge farten. Kuskvognen var i brug i hvert fald fra Frederik II's tid, og dens senere afløsning af den tungere karrosse med ophængt, lukket vognkasse har næppe gjort kørselen hurtigere. At kongerne og enkelte andre fra samfundets højeste lag havde bedre heste og kunne spænde flere for og efterhånden erhvervede lettere og hurtigere vogne, må ses som et specielt fænomen og tæller ikke meget i helhedsbilledet.¹⁶¹ Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at vognene er

161. Nogle stikprøver i kilderne senere i dette tidsrum tyder ikke på, at et bevis for øget hastighed kan føres. Johan Daniel Major var i 1693 tre dage om at rejse gennem Sjælland (Joh. Dan. Majoris Beschreibung der von ihm gethanen Reise von Kiel aus nach Norden. Håndskr., Ny kgl. saml., 365 fol., blad 26–33). Jens Bircherods dagbøger meddeler en lang række dagsrejser, tilbagelagt i karrosse, der slutter sig nøje til billedet af rejselivet et århundrede tidligere (Uddrag af Jens Bircherods historisk-biografiske dagbøger, ved Chr. Molbech, 1846, f. eks. s. 150 f, 283 f, 339, 533). Og Jacob Langebeck, der med pedantisk omhu opgiver klokkeslet for sine afrejser og ankomster, ses at have rejst i et tempo, der på ingen måde var mere imponerende, end hvad lige så omsorgsfulde dagbogsforfattere halvandet århundrede tidligere præsterede (Jacob Langebecks dagbog, Kirkehist. saml., 4, IV, s. 38 f, 41, 430 ff. Hans hastigheder på de forskellige etaper på Sjælland kan beregnes til mellem 6 og 9 km/t.). – Rejsehastighederne i Europa i middelalderen er behandlet af Friedrich Ludwig (Untersuchungen über die Reise- und Marschgeschwindigkeit im XII. und

slået så fuldstændigt igennem som befordringsmiddel i løbet af det 16. århundrede, at man så at sige ikke finder rejsende til hest i periodens sidste halvdel. Man var træt af besværet, det var ikke i første række fart, men komfort man søgte.

Når man da som konklusion på disse overvejelser vedrørende rejsehastigheden skal tage stilling til tidligere fremsatte opfattelser heraf, kan det hverken blive Troels-Lunds eller Hugo Matthiessens på alt for spinkelt grundlag hvilende synspunkter eller Welblunds helt misvisende og udokumenterede beregninger, der vinder tilslutning. Den svenske historiker Adolf Schück har sagt om forholdene i Sverige: „Det är omöjligt att angiva några uppgifter om den normala resetiden mellan olika orter under äldre tider.“¹⁶² På grundlag af ovenstående materiale må disse ord siges også at have gyldighed for de danske landeveje, dog med den præcisering, at dagsrejserne for „almindelige“ rejsende sjældent nåede over 80 km.

XIII. Jahrhundert. Berlin 1897). Han bygger især på efterretninger om kejseres, kongers og høje gejstliges rejser, som for det meste foregik til hest. Hans største vanskelighed er afstandsmålingerne, idet vejenes forløb næsten altid er ukendt. Han er derfor i almindelighed henvist til at måle luftlinien mellem rejsestationerne, og han finder det umuligt at sige noget om, hvor meget man skal forhøje disse målinger for at få de virkelige vejlængder (s. 7 f, 192). For kirkefyrster med følge får han, at en normal dagsrejse var på 40–45 km, men der er mange eksempler på faktiske dagsrejser, der var væsentligt kortere (25–30 km) og længere (50–60 km). For tyske kejsere og konger sætter han den normale rejsehastighed til 20–35 km pr. dag, men også her forekommer der betydelige variationer (s. 179 ff). Bude rejste hurtigere. Deres *gennemsnit* er på 30–60 km pr. dag (s. 190 ff). – Når forskellen mellem afstandene i luftlinie og de faktiske vejlængder beregnes for Sjællands vedkommende, får man, at længden i lige linie mellem dagsrejsernes endepunkter i de fleste tilfælde skal forhøjes med 20–30 %. I andre egne, f. eks. med bjerge, vil der være tale om langt større tal. Ludwigs „normale“ dagsrejse for kirkefyrster på 40–45 km i luftlinie kan måske anslås til omkring 60 km i faktisk rejselængde. Rejsehastighederne i det 12. og 13. århundrede synes at have været lige så varierende som i 16.–17. århundrede. Hvad angår sammenligninger i øvrigt er mulighederne ret spinkle. Det er navnlig Frederik II's og Christian IV's rejser, der kan sammenlignes med Ludwigs eksempler, og her ligger de to danske konger klart foran deres middelalderlige tyske kolleger. Generelle slutninger måtte dog kræve et større materiale og helst fra de samme dele af Europa. Hvad Ludwig oplyser om de ridende bude og andre, som rejste alene, synes at antyde det ikke overraskende, at hesten var et hurtigere befordringsmiddel end de bonde- og borgervogne, der var til rådighed for almindelige rejsende og bude i det 16. og 17. århundrede. – Se også M. N. Boyer, *A Day's Journey in Medieval France*. Speculum, 1951.

162. Adolf Schück, Sveriges väger och sjöleder, Nordisk Kultur, XVI, s. 249.

VII

Kongevejene

Ordet kongevej anvendes i to betydninger: (A) de veje, som Frederik II og Christian IV anlagde på strækninger, hvor de ofte rejste, og som kun måtte benyttes af kongen og de personer, der havde fået hans særlige tilladelse, og (B) de store hovedveje, chausseerne, som anlagdes ved vejreformerne, der begyndte i sidste halvdel af det 18. århundrede, og som i mere eller mindre ændret skikkelse udgør en vigtig bestanddel af det nuværende vejnet. Som det fremgår af denne bogs undertitel, er det udelukkende de førstnævnte veje, der skal behandles her. Med undtagelse af en enkelt, nemlig strækningen Haderslev-Jelling, lå de alle på Sjælland.¹ Frederik II anlagde vejene København-Frederiksborg-Kronborg og Antvorskov-Ringsted, og Christian IV skabte forbindelse mellem faderens to veje med strækningen Ringsted-Roskilde-København, ligesom han fortsatte den midtsjællandske kongevej til Korsør. Hertil kommer forskellige mindre stykker, især i forbindelse med slotte og avlsgårde. De sidste kongeveje anlagdes i Christian VI's tid ved de nordsjællandske slotte.

I de samtidige kilder forekommer ordet kongevej ganske enkelte gange,² men mest almindeligt er udtryk, som ligger nær op til det, såsom „kongelig majestæts vej“, „kongens egen vej“, „kongens agevej“. Desuden anvendes hyppigt udtrykket „den nye vej“, også adskillige år efter anlæggelsen. I ganske enkelte tilfælde kan man i lensregnskaberne møde noget lignende betegnelser for alfarvejene, som når der tales om „konng: Matts: landewei imellom Roskilde och holbeck“,³ åbenbart som et udtryk for at alle veje og broer tilhørte kongen, på samme måde som middelalderens betegnelse

1. Da den jyske kongevej var den eneste uden for Sjælland, er den taget med i det topografiske afsnit.
2. F. eks. brev af 19. nov. 1639, CCD, V, s. 48. Under enevælden var det derimod det almindeligste udtryk.
3. Roskildegård lensregnskab 1604–05, udgifter, blad 38, 39, 42, 44. »Landewei« synes her at være brugt i sin oprindelige betydning: »landets«, landsdelens vej. På dette tidspunkt fandtes der ingen kongevej i lenet. Når der i et len samtidig er kongevej, forekommer sådanne betegnelser vistnok ikke om alfarvejene.

„kongens hærstræde“. Men dette frembyder ingen vanskeligheder, idet kongevejene altid afslører sig ved deres tilbehør af porte, bomme og låse, der, som det vil fremgå af det følgende, netop i særlig grad har givet anledning til omtale i lensregnskaberne.

Derimod kan man i den senere topografiske litteratur finde nogen forvirring med hensyn til anvendelsen af ordet kongevej. Som vi senere skal følge i detaljer, begynder ordet at miste sin distinkte betydning allerede omkring år 1700. Som følge af at kongevejene alle til sidst blev givet fri til offentlig færdsel, er der sket en sammenblanding af begreberne, således at betegnelser som hærvej og kongevej ofte er blevet brugt i flæng om almindelige veje af større betydning. På den anden side er der nu også en tendens til, at den folkelige overlevering udnævner enhver gammel, af-fældig hulvej til kongevej, måske i nogle tilfælde ud fra en uklar viden om en kongevej, der har gået i nærheden, men hvis nøjagtige beliggenhed er ukendt.⁴

Foruden kortfattet omtale af kongevejene i forbindelse med vejforhold i almindelighed⁵ er emnet kun behandlet af ganske enkelte forfattere. Torben Topsøe-Jensen beskæftiger sig i en kort artikel fra 1945 og i bogen *Ad hjulspor og landeveje*⁶ især med lovgivningen og retsforholdene og lægger hovedvægten på tiden efter enevældens indførelse, men tager kun i enkelte tilfælde stilling til vejenes forløb. Fritz Jacobsen, C. M. Smidt, Joh. A. Struck og V. Hermansen har hver behandlet en enkelt strækning i lokalhistoriske arbejder.⁷ Mest omfattende og interessant er lærer Fritz Jacobsens artikel, der foruden skriftlige kilder også bygger på egne undersøgelser i marken. De nævnte forfattere kommer naturligvis også i større eller mindre omfang ind på vejenes generelle forhold, men nogen samlet fremstilling af kongevejenes historie foreligger ikke.

4. Eksempler herpå er givet af Axel Johansen, *Vejle amts årbog*, 1944, s. 67 ff.
5. Troels-Lund, I, s. 179; Lundbye, *Nordisk Kultur*, XVI, s. 214, og *Håndbog i hjemstavnsforskning*, s. 220; Ilsøe, *Udlændinges rejser i Danmark*, indl. s. XXXVII. Torben Witt, *Dagligliv i Danmark i det syttende og attende århundrede*, s. 665 f.
6. Torben Topsøe-Jensen, *Af kongevejenes historie*, *Dansk vejtidsskrift*, 1945, s. 2–12. *Ad hjulspor og landeveje*, s. 69–77.
7. Fritz Jacobsen, *Kongeveje i Sorø amt*. *Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt*, 1942, s. 3–34. C. M. Smidt, *Egnen før og nu*, *Sorø*, I, 1924, s. 17 ff. Joh. A. Struck, *Kongevejen København-Hillerøds historie*. *Fra Frederiksborg amt*, 1945, s. 61–71. *Strækningen København-Roskilde* er omtalt i Lundbye og Hermansen, *Roskilde landevej*, 1927, s. 43 ff. Også andre lokalhistorikere har været opmærksomme på kongevejenes eksistens og omtalt dem mere eller mindre fyldigt; som de vigtigste kan nævnes Københavns og Københavnsegnens topografer Oluf Nielsen, Carl Bruun, Ejler Nystrøm og C. Christensen (Hørsholm).

KILDERNE falder stort set inden for de samme grupper som til alfarvejene, men forskellen mellem de to slags veje må føre med sig, at der også bliver tale om visse forskelle med hensyn til kildebennyttelse. De kunstigt anlagte kongeveje var langt mere terrænbundne end alfarvejene, og de eksisterede kun i en bestemt periode, i hvilken de til gengæld var et fast, veldefineret og nøje afgrænset vejsystem, hvor strækning føjedes til strækning. Dette vejsystems udbygning og almindelige udvikling – herunder eventuelle omlægninger af nogle dele af det – må følges i kilderne i hele denne periode. Kongevejene er ikke omtalt i de landsdækkende love fra tiden før enevældens indførelse, recesserne, og det er derfor i de kongelige breve, det retslige grundlag for deres anlæggelse, vedligeholdelse og øvrige forhold skal søges for denne periode. *Kancelliets Brevbøger* indeholder referat af omkring 50 breve vedrørende dette emne, dels befalinger om anlæggelse af bestemte strækninger, dels forkyndelse af færdselsforbud og anvisninger om vedligeholdelse, men da hvert brev kun omhandler en enkelt strækning eller vejene inden for et len, og en samlet lovgivning om kongevejene som helhed altså savnes for deres første tid,⁸ må man for at få et helhedsbillede søge at skelne imellem, hvad der måtte være specielt for en enkelt vej, og hvad der tør tillægges almen gyldighed for alle kongevejene. *Lensregnskaberne* er afgjort den vigtigste kilde til kongevejenes forløb. Man finder her udgifterne til håndværksmestre – savskærere, tømrere, smede og brolæggere – for arbejde på broer, porte, bomme, låse og stenbro, men da alle disse arbejder også forekommer i anden forbindelse, er det ikke tilstrækkeligt, at en sådan udgift anføres sammen med navnet på vedkommende lokalitet. Det må forlanges, at det udtrykkeligt fremgår, at der er tale om arbejde på kongens vej.⁹ Undertiden giver bilagene mere detaljerede topografiske oplysninger end selve regnskaberne, ligesom de åbner mulighed for sammenligning og således kan lette læsningen af enkelte vanskelige ord, især stednavne, som kan forekomme i de i øvrigt let læselige regnskaber. Bilagene er ofte ført i pennen af skriverne selv og derpå underskrevet, somme tider kun med initialer, af vedkommende lidet skriftkyndige håndværker. Et udvalg af regnskaberne (se listen over anvendte kilder) er gennemgået med henblik på at finde poster-

8. Efter enevældens indførelse blev kongevejene derimod behandlet i forordningerne. Denne lovgivning er behandlet i Topsøe-Jensens ovennævnte artikel fra 1945.
9. C. M. Smidt (*Sorø*, I, s. 19 f) omtaler en bro med port ved Pedersborg nord for Sorø og mener, at kongevejen har gået her. Dette ville betyde en stor omvej, og i Sorø lens regnskab (1612–13, udgift nr. 28 med bilag), hvor broen omtales, siges der da heller intet om, at anlægget stod i forbindelse med kongevejen, selv om broen havde port; jfr. i øvrigt s. 241.

ne for anlæggelsen af de forskellige strækninger og de følgende års vedligeholdelse, således at vejenes forløb belyses. Også lenenes *udspisningsregistre*, som bogfører måltider, der er givet håndværkere og hovgørende bønder, indeholder undertiden topografiske oplysninger om, hvor arbejder på kongevejene har fundet sted. *Markbøgerne* til matriklen 1688 bruger undertiden vejene til at angive landsbyjordernes beliggenhed.

På grund af kongevejenes eksklusive karakter er det ikke mange af de *udlændinge*, der i perioden berejste Danmark, som kunne benytte dem. Flere nævner dog vejene, som de kan have set ved afspærringerne, hvor de krydsede alfarvejene, og som måtte forekomme dem meget mærkelige.¹⁰

Kongevejene er med på enkelte af Johannes Mejers *kort*. Vigtigst er de to specialkort over Sorø-egnen.¹¹ Vejsignaturen er på disse fælles for kongevej og alfarvej – en enkelt eller dobbelt streg – men kongevejen er forsynet med påskriften „Via regis“, mens den store alfarvej fra Ringsted mod Korsør betegnes „Via regia“.¹² Sammen med kortene over Åbenrå amt hører disse to kort som nævnt til de bedste i Mejers produktion, idet der her har eksisteret gode forlæg fra Laurembergs hånd. Fra kongevejenes sidste tid – og det vil for nogle af dem sige helt frem til vejreformerne i slutningen af det 18. århundrede – eksisterer der en del kort af vekslende karakter og vekslende kvalitet, hvoraf nogle viser veje, som kan være kongeveje, eller som direkte på kortene er betegnet som sådanne. Der er J. Husmans kort i Resens Atlas Danicus (1677) over „Kiøbenhavns Pompe=wands oc Spring=wands Indledning fra Søerne i Marcken til Byens volder oc Porter“, Jens Sørensens kort i Frederik V's atlas over delvis samme område fra 1720, og der er A. Christian Willars kort over det nordsjællandske rytterdistrikt fra samme år for blot at nævne nogle af dem, der vil blive mest tale om i det følgende. Der er desuden forskellige små specialkort og plantegninger over slotte og slotshaver. Imidlertid er der en række ting at tage i agt ved benyttelsen af disse kilder. Det gælder naturligvis spørgsmålet om deres eventuelle indbyrdes afhængighed og andre almindelige kildekritiske problemer, men der er desuden den omstændighed, at hvor smukt og tillidsvækkende nogle af dem end tager sig

10. Kongeveje i den her omhandlede betydning synes at være specielt for Danmark. »Konungs väg«, som forekommer i de svenske landskabslove, er synonymt med »allmän väg«, jfr. Topsøe-Jensen, Dansk Vejtidskrift 1945, s. 12.
11. Nørlunds udg., tavle XIII og XIV, se fig. 21.
12. Topsøe-Jensen mener, at det er Via regia, der er kongevejen (Dansk Vejtidskrift 1945, s. 5). Dette kan imidlertid afvises ud fra selve kilden, idet Via regia også har påskriften »heer-Wegh« på kortet tavle XIII og »Ringsteder wegh« på kortet tavle XIV. Hertil kommer, at de punkter på kongevejen, som kan fastlægges ud fra lensregnskaberne, falder sammen med Mejers Via regis.

ud i deres håndkolorerede og patinerede ynde, er der endnu på dette stadium af den kartografiske udvikling grund til generelt at mønstre dem med nogen skepsis. Det er stadig ikke altid de gamle kartografer lader skinne igennem, hvad de egentlig mener. Hvad vejene angår har de gjort et udvalg, der naturligvis kan være gennemskueligt ud fra kortets hensigt, men i andre tilfælde er det kun med støtte i andre kilder, man kan finde ud af, om f. eks. de afbillede veje er alfarveje eller kongeveje. Der kan desuden være tale om, at det er tidligere kongeveje, som på kortets tid var givet fri til offentlig færdsel. En række af sådanne senere kort vil blive diskuteret i deres sammenhæng i det topografiske afsnit.

Blandt kilderne må også nævnes de formodede *rester af kongeveje*, som findes nogle steder på Sjælland, og som især Fritz Jacobsen og Topsøe-Jensen lægger vægt på. Også i forbindelse med forsøg på at efterspore den jyske kongevej i terrænet og i det eksisterende vejnet er der blevet nævnt sådanne rester i form af gamle hjulspor og forhøjninger i jordsmonnet,¹³ men disse kan efter deres karakter ikke med nogen grad af sikkerhed henføres til den oprindelige kongevej. Det er tidligere blevet påpeget, at der er store vanskeligheder forbundet med at datere en gammel vej, og at det derfor i almindelighed er umuligt at benytte spor af gamle veje som kilde til vejføringen inden for en bestemt periode. Denne sag stiller sig imidlertid under visse omstændigheder noget gunstigere for kongevejenes vedkommende. De var som nævnt langt mere bestandige end alfarvejene. Som det vil fremgå af det følgende, er der tale om i hvert fald stedvis markante anlæg, hvis placering i terrænet med større eller mindre sikkerhed kendes fra de skriftlige kilder, og det kan ikke afvises, at den, der er fortrolig med disse skriftlige kilders vidnesbyrd, under gunstige terrænforhold, d. v. s. i uopdyrkede og ubeboede områder, vil kunne finde relikter, som med betydelig sikkerhed kan henføres til kongevejene. Hos arkæologer og museumsfolk har der hidtil ingen hjælp været at hente. Mens det usleste spor af oldtidens veje med rette har kunnet glæde sig over megen omsorg, har en velplejet mangel på interesse for kongevejene ført til, at de i forvejen sparsomme rester af dem nu er enten overpløjet eller tilplantet med træer eller overgroet med underskov, således at studiet af dem ikke blot kræver kendskab til de skriftlige kilder, men også en skarp økse. Kun nogle få brolagte stykker vil have chance for at overleve, og de er, som det senere skal vises, ikke typiske for kongevejenes udseende. Fritz Jacobsens resultater og hvad der i øvrigt kan fremdrages om mulige eller sikre rester af kongeveje vil blive inddraget i den følgende fremstilling uden dog at blive

13. Vejle amts årb. 1922, s. 102 ff; 1928, s. 218 ff, 1942, s. 67 ff.

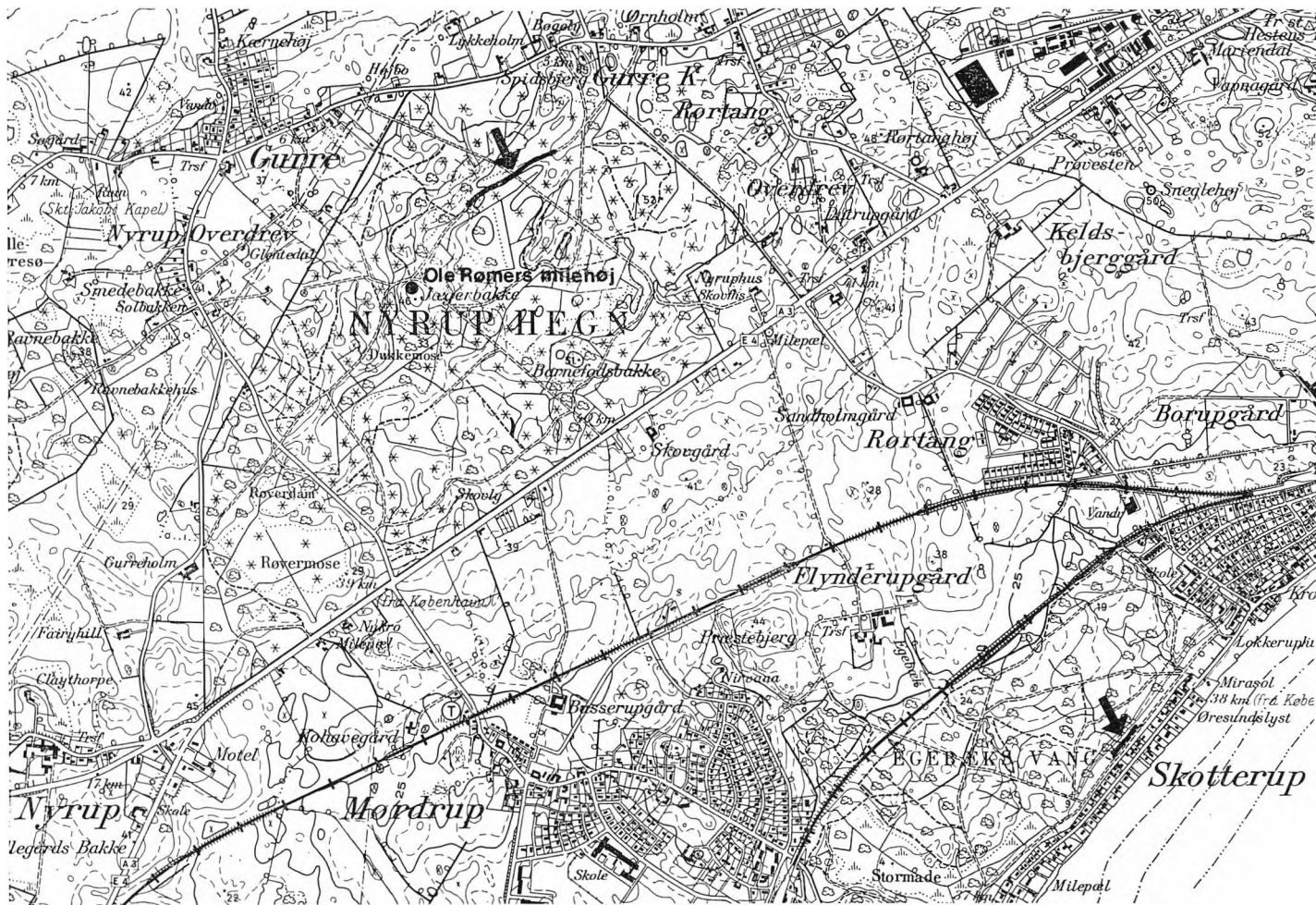


Fig. 15. De brolagte vejrester i Nyrup hegn og Egebæks vang. 1514 I SØ Helsingør, 1:25.000, udsnit. Reproduceret med tilladelse (A. 88/73) af Geodætisk Institut.

tillagt egentlig beviskraft, idet der må tages to væsentlige forbehold: (A) Selv om et vejstykke med antagelig sikkerhed kan identificeres som rest af en kongevej i den betydning, at det er placeret på et sted, hvor der er al mulig grund til at formode, at der har gået en sådan, er det ikke dermed givet, at vejen i den her behandlede periode havde det udseende, som undersøgelsen måtte vise. Der kan være sket ændringer under de mange efterfølgende års vedligeholdelse, eventuelt efter at vejen var blevet alfarvej. Fritz Jacobsens ord, at nogle stykker af kongevejen „ligger hen nærmest i „original“ tilstand“,¹⁴ kan ikke bevises og må i de fleste tilfælde betvivles. (B) Fritz Jacobsens egne udgravninger og navnlig de lokale folks undersøgelser, som han henviser til, må siges at være højst mangelfuldt publiceret, idet der kun foreligger ganske korte og upræcise redegørelser i hans artikel, som ikke tillader slutninger vedrørende detaljer eller bedømmelse af, i hvor høj grad de vundne resultater er sikre.¹⁵

Endnu vanskeligere stiller det sig med de henvisninger til gamle folks erindringer om forsvundne kongeveje og brolægninger, som man finder både hos Fritz Jacobsen og andre lokalhistorikere. Sådanne vidnesbyrds værdi for den topografiske forskning skal på ingen måde underkendes, men denne værdi beror i hovedsagen på, at de kan være vejledende med hensyn til hvilke steder en nærmere undersøgelse, eventuel udgravning, med størst sandsynlighed kan forventes at give resultat, hvor usikkert dette så end måtte være. Hvor en sådan kontrol ikke er foretaget eller ikke kan foretages, bør disse erindringer udgå af bevisstoffet vedrørende kongevejenes tekniske beskaffenhed og linieføring.

Foruden de rester af kongeveje i det sydvestlige Sjælland, som Fritz Jacobsen omtaler, er der enkelte andre gamle vejstykker, som man med holdpunkt i de skriftlige kilder kan bringe ind i billedet i denne forbindelse, nemlig nogle brolægninger i Nyrup hegn ved Helsingør, et brolagt stykke i Egebæks vang nord for Espergærde, nogle mindre stykker ved Hellebæk og i Rude skov ved Holte og en skovvej i Munkegårds hegn syd for Nyrup samt den såkaldte Valdemarsvej ved Skjoldenæsholm i Midtsjælland.¹⁶

14. Fritz Jacobsen, s. 34.

15. En udtalelse som »store flade sten . . . i en vejs bredde« giver således ringe husværelse for den, der søger svar på spørgsmålet: hvor brede var kongevejene? – Fritz Jacobsen, s. 18.

16. Det er Lundbyes og Topsøe-Jensens fortjeneste at have gjort opmærksom på disse vejrelikters eksistens. – I Nationalmuseets fredningsafdelings arkiv og i museets topografiske arkiv findes opført enkelte andre gamle veje på Sjælland, som muligvis kan henføres til samme tid som kongevejene. Men enten er de placeret helt uden for »kongevæjsområdet« eller også kan det ikke via de skriftlige kilder i tilstrækkelig grad sandsynliggøres, at der er tale om kongeveje.



Fig. 16. Vejen i Nyrup hegn.

Sidstnævnte vej har en mere speciel historie, der gør den atypisk som kongevej, og den vil blive udførligt omtalt i det topografiske afsnit. Også de øvrige behandles senere i deres lokale sammenhæng. Der er imidlertid en af de nævnte veje, der på grund af bevisernes stilling skiller sig afgørende ud fra de andre, og om den er der grund til på dette sted at anføre nogle holdepunkter, da den vil blive nævnt flere gange i det følgende. Det er vejen i Nyrup hegn (fig. 15 og 16).

Gennem Nyrup hegn (Tikøb sogn, Lyng-Kronborg herred) går en skovvej, der i den østlige del af hegnet er næsten parallel med hovedvej 3 i en afstand af ca. 1 km fra denne. Her findes der tre stykker uregelmæssig brolægning af ubehandlede sten, der varierer fra håndstørrelse til ca. 45 cm som største længde. Det største af stykkerne er ca. 60 m, det mindste omkring 6 m. I alt omfatter brolægningerne og de to mellemliggende afbrydelser ca. 400 m. Ifølge meddelelse fra lokale folk har der indtil for få år

siden været endnu et fjerde stykke brolægning i nogen afstand fra de nuværende tre, men på linie med dem. Det er ikke muligt umiddelbart at se, om de mellemliggende stykker tidligere har været brolagte eller på anden måde bærer præg af at være kunstigt anlagt ved opfyldning eller lignende. Midt gennem de tre brolægninger er lagt en regelmæssig række sten, og en lignende række afslutter vejen i hver side. Bredden, der kan fastslås meget nøjagtigt på grund af den tydelige afslutning i begge sider, når ingen steder 4 m, men varierer mellem 3,7 og 3,9 m. Vejen er nu fredet.

Det er vistnok Laurits Pedersen, der første gang har henført disse brolægninger til kongevejen,¹⁷ og Lundbye har tilsluttet sig dette synspunkt i artiklen i *Nordisk Kultur*. Laurits Pedersen beskriver kongevejens forløb på strækningen nærmest Helsingør på grundlag af bl. a. den opmåling af byens jorder, som findes i markbogen af 1681. Heraf får man, som det senere vil blive vist, at vejen må have haft en retning, der passer godt med brolægningen lidt længere mod vest, og samme resultat kommer man til, når man forfølger vejen fra den modsatte side gennem markbogens beskrivelse af landsbyen Nyrups tilliggende. Denne kilde tillader imidlertid ikke en sikker slutning om vejens nøjagtige beliggenhed, og uden videre at gå ud fra, at brolægningerne er bevis på, at vejen har gået netop her, som Laurits Pedersen synes at gøre, er næppe berettiget i betragtning af, at der andre steder findes veje af nøjagtig samme beskaffenhed, som henføres til middelalderen. Den nærliggende ruin af det gamle Gurre slot kunne nok lede tankerne i den retning. Vejen ved Helsingør er et eksempel på en middelaldervej, der også har en tydelig række sten i midten og en lignende ved hver side, og som i det hele taget fremtræder fuldstændig som Nyrupvejen.¹⁸ Der er intet grundlag for at antage, at der har gået en kongevej ved Helsingør. Det tvingende bevis for, at de brolagte stykker i Nyrup hegn er placeret nøjagtig, hvor Frederik II's kongevej gik, kan imidlertid føres på grund af en ganske særlig gunstig omstændighed.

Ved den opmåling af vejene, som Ole Rømer foretog fra 1691, blev der sat en markering for hver fjerdingmil. En høj, som kun kan stå i forbindelse med denne afmærkning, ses nu ved Nyrupvejen lidt øst for brolægningerne, men tydeligt i deres retning (fig. 15). Selve milestøtten er forsvundet, men højens opbygning med randsten svarer til befalingen af

17. Helsingør i *sundtoldstiden*, I, s. 102. At traditionen har betegnet vejen »Gammel kongevej« kan ikke tillægges synderlig vægt i betragtning af det almindelige misbrug af ordet kongevej.

18. Et billede af middelaldervejen ved Helsingør findes bl. a. i *Danske veje*, s. 25.

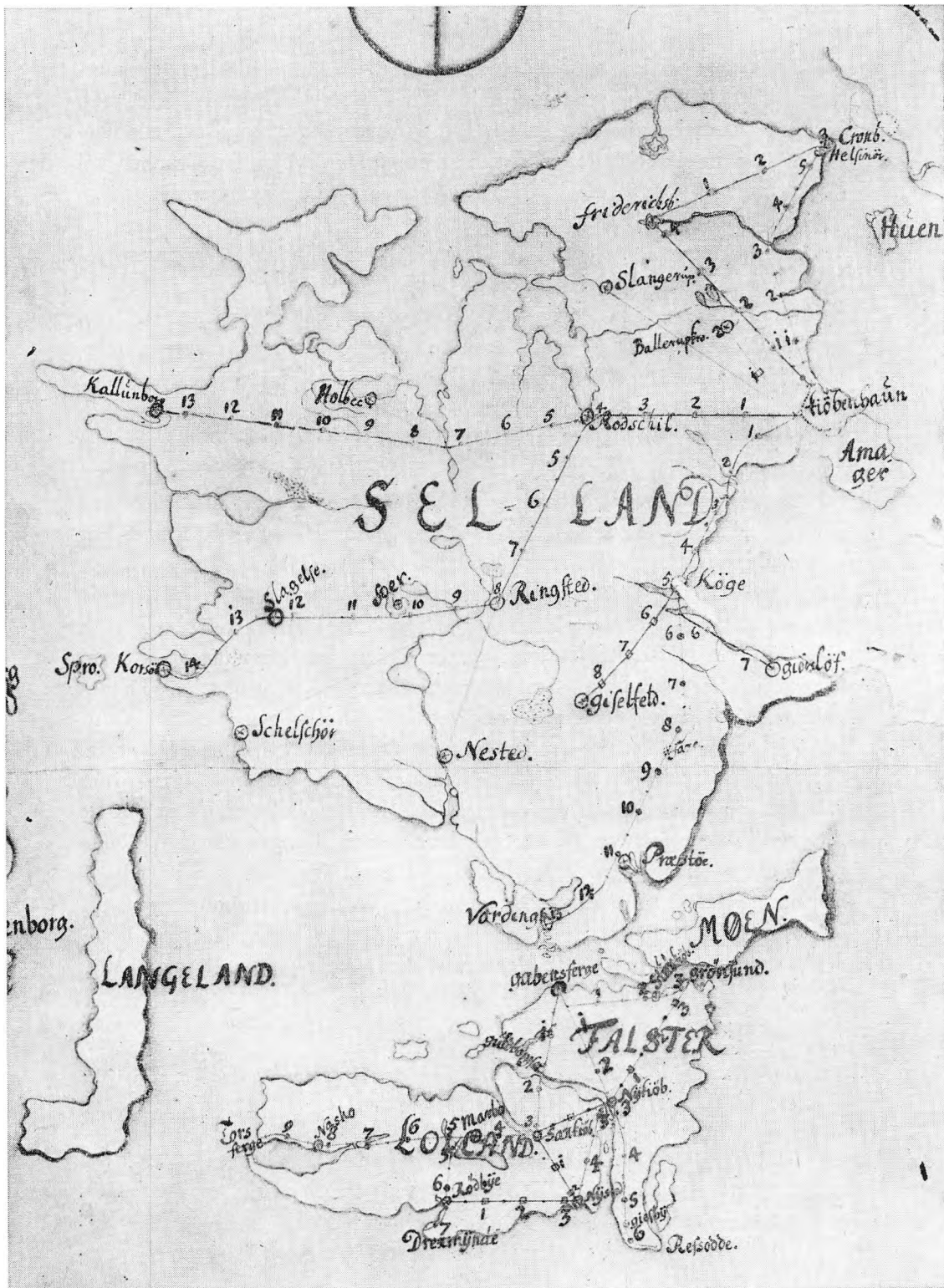


Fig. 17. Ole Rømers kort Alle store Weyes Maaling og Afdeeling, 1697, udsnit. Det Kgl. Bibliotek, Kort- og billedsamlingen.

1692 om konstruktionen af milemærkerne.¹⁹ I 1743 fik alle landets amtmænd besked på at indsende oplysninger om en række forhold i deres amt, bl. a. de rømerske milemærkers tilstand. Kronborgs amtmænd svarede herpå: „Her i distriktet findes milepæle alene på kongevejen fra Cronborg til Frederiksborg, item på landevejen fra Cronborg til København. De øvrige veje ere ikke med milepæle afdelte.“²⁰

Også en anden nordsjællandsk kongevej, strækningen København-Frederiksborg, blev målt og afmærket af Ole Rømer, hvilket fremgår af Hørsholm-amtmændens tilsvarende indberetning og også af det kort (fig. 17), hvorpå Ole Rømer i 1697 indtegnede de opmålte veje og markerede milemærkernes placering.²¹ Vejene på kortet er tegnet ganske groft som lige linier, om end man nogle steder kan se en mere nøjagtig, ganske fin tegning nedenunder. Den målte vej gik efter kortet øst om Furesø, således som kongevejen gjorde, mens alfarvejen til Hillerød gik over Fiskebæk. I hvert fald for denne sidstnævnte kongevejs vedkommende kan det med sikkerhed fastslås, at den ikke var frigivet til offentlig færdsel, da Ole Rømer var ude med milevognen, og det kan ligeledes fastslås, at Frederiksborg-Kronborgvejen var afspærret kongevej i hvert fald endnu i 1681. Af Rømers kort ses imidlertid, at det på det øvrige Sjælland ikke var kongeveje, men alfarveje han målte. Kortets vejsignatur går øst om Haraldsted sø, mens kongevejen her gik vestom, samt syd om Sorø sø og Korsør nor, hvor kongevejen i begge tilfælde gik nordom. Man må stille det spørgsmål, hvorfor han i Nordsjælland målte kongeveje, men på resten af Sjælland alfarveje. Forklaringen er den, at det – i modsætning til hvad der ofte siges – ikke var de store alfarveje i bred almindelighed, Rømer skulle måle, men at de „store veje“, som nævnes i kortets titel, refererer til nogle ganske bestemte veje, som regeringen nu bestræbte sig på at få fastslået som hovedveje i forbindelse med disse års forsøg på at gøre vejadministrationen mere effektiv. En forordning fra 1682 definerer disse hovedveje for Sjællands vedkommende. Den siger, at der var 4 hovedveje på Sjælland, nemlig

19. Ordre til amtmændene på Sjælland af 26. marts 1692: »... ved hver pæl at lade gøre små høje af jord med kampesten omkring. Tyve store kampesten, som i det mindste er en alen brede og så lange som muligt...«, Paulsen, bilag nr. 36. En beskrivelse af højene med tegning findes i J. D. Majoris Beschreibung der von ihm gethanen Reise von Kiel aus nach Norden, udg. hsk., Kgl. Bib., Ny kgl. saml., 365 fol. Uddrag heraf med beskrivelsen i Suhms nye saml., III, s. 128, jfr. også V. Hermansen, s. 53.
20. Efterretninger om købstæderne og amterne, indsendt i henhold til oversekretærens skrivelse 1743 6. april (»Jessens relationer«), RA, under Kronborg amt, pkt. 12.
21. Om Ole Rømers opmåling i øvrigt, se Nørlund, Danmarks kortlægning, I, s. 57.

København-Helsingør, København-Kalundborg, København-Korsør og København-Vordingborg.²² Det var disse veje, Rømer målte. Kongen har så samtidig – som en sag for sig – ønsket, at han også skulle måle de to nordsjællandske kongeveje, der nu havde langt større betydning for ham end de øvrige strækninger, fordi det som tidligere omtalt var på slottene i disse egne, han fortrinsvis holdt til. Den afmærkning med trætavler, der viste hele og halve mil, som de nordsjællandske kongeveje var blevet forsynet med allerede i Frederik II's tid, har været fuldstændig forsvundet i 1691 eller har trods vedligeholdelse i det mindste været så affældig, at det var påkrævet med en ny og mere moderne form for afmærkning.

Det ligger således fast, at vejen i Nyrup hegn forbi Ole Rømers milehøj er placeret nøjagtig på det sted, hvor den gamle kongevej gik. Om selve brolægningen også er original, eller den er omlagt senere, er en anden sag, men den har dog et udpræget „gammelt“ præg og minder som nævnt mere om de formodede middelaldervejes stenlægning eller om den, man finder i gamle borggårde, end om 1700-tallets vejbrolægning, hvortil der vistnok i regelen benyttedes sten af noget mere ensartet størrelse.

At så få rester af kongevejene, som på Sjælland må have omfattet omkring 300 km, har kunnet overleve til nutiden kan ikke overraske, når man betænker den enorme udvikling, der er sket i vejbygningen. Kongevejene fulgte i mange tilfælde den korteste og mest direkte linie, og netop her er de store hovedveje senere anlagt og har fjernet alle spor.

ANLÆGGELSEN. TEKNISKE FORHOLD. De første kongeveje blev anlagt under Frederik II.²³ De dårlige alfarveje og deres ringe egnethed for den nu almindelige vognkørsel måtte medføre, at denne virkelystne og meget rejsende konge kom til at føle savnet af gode veje, og hans selvtilid og høje tanker om kongemagten svarer nøje til den radikalisme, hvormed tanken om kostbare kvalitetsveje udelukkende forbeholdt kongen og hans hus blev udfor-

22. Om hovedvejenes kortere indrettelse i Sjælland, forord. af 7. juli 1682, Paulsen, bilag nr. 28. Forordningen har dog hovedvejen gennem Sjælland over Sorø, mens Rømer ifølge sit kort målte alfarvejen syd om. Se herom s. 293.

23. Lundbye (Håndbog i hjemstavnsforskning, s. 220) og C. Christensen (Hørsholms historie, 1879, s. 102) hævder, at anlæggelsen begynder under Christian III. Hverken Danske kancelliregistranter 1535–1550 eller K. Br. 1551–1559 indeholder breve, der berettiger en sådan påstand. Muligvis har Lundbye hentet tanken hos C. Christensen, der selv henviser til P. V. Jacobsen, Fremstilling af det danske skattevæsen under kongerne Christian III og Frederik II, 1833, s. 161, noten. Jacobsen nævner her nogle rettigheder – jagtret, fiskeret, kongeveje – som Christian III og Frederik II har forbeholdt sig. Misforståelsen synes da at være opstået ved, at C. Christensen har ment, at samtlige disse rettigheder, også kongeveje, gjaldt begge konger, hvilket Jacobsens note ikke nødvendigvis siger.

met. I brevet med forkyndelsen af færdselsforbudet på Frederiksborgvejen begrundes anlæggelsen med, at „vor vej og rejse tit og ofte falder imellem vort slot Frederiksborg og København“.²⁴ Det er tidligere blevet nævnt, at Frederik II interesserede sig for nye vogntyper og lod fremstille vogne med ophængt vognkasse. Kongevejene bør uden tvivl ses i denne sammenhæng. Det vil ikke være korrekt at hævde, at det var karrossens fremkomst, der medførte vejbyggeriet, for karrossen er senere, og endnu Christian IV kørte som oftest i kuskvogn eller lignende lettere rejsevogne. Men eksperimenterne med vogne og anlæggelsen af kongeveje skal snarere ses som parallelle udslag af ønsket om en mere bekvem og hurtig befordring.

I ovennævnte brev anføres de store omkostninger, kongen havde haft ved anlæggelsen, som begrundelse for, at vejen alene skulle være forbeholdt ham. Man ser her en antydning af det princip, som blev anvendt for alfarvejene, at benyttelse af vejene og betaling af udgifterne hørte sammen. Kongevejene blev finansieret af lenenes indkomster og i hvert fald i et enkelt tilfælde af Øresundstolden.²⁵ Skellet mellem kongens og rigets udgifter var ikke skarpt, navnlig hvad angår Øresundstolden, som også blev anvendt til f. eks. bygning af slotte og fæstninger, men det afgørende er, at udgifterne og arbejdet ved anlæggelsen af kongevejene aldrig kom til direkte at påhvile „herreds- og sognemændene“, d. v. s. selvejere og alle kategorier af fæstere, som måtte financiere alfarvejene, som de brugte. Den vigtigste del af udgiften, selve det store arbejde med at anlægge kongevejene, afholdtes af lenene i form af almindeligt hoveri udført af kronens, gejstlighedens og „de højlærdes“ fæstere,²⁶ og lensmændene havde ansvaret for udførelsen.

Når anlæggelsen af en kongevej var besluttet, var det første skridt, at den stedlige lensmand skulle „udse“ vejen, d. v. s. finde frem til den mest hensigtsmæssige linieføring.²⁷ Den tilstræbte lige vejføring, som senere

24. CCD, II, s. 379.

25. K. Br. 22. aug. 1587. Også 9. okt. s. å., nogle rentepenge skulle bruges til vedligeholdelse ved Kolding.

26. K. Br. 17. jan. 1621; 4. juli 1638; 22. feb. 1639; 19. nov. s. å.; 16. nov. 1642. – Topsøe-Jensen finder ingen forskel med hensyn til, hvilke bønder, der udførte arbejdet på de to slags veje (Dansk Vejtidsskrift, 1945, s. 11). Hvordan det i denne henseende forholdt sig under enevælden skal vi senere vende tilbage til. Under Frederik II og Christian IV er det sandsynligt, at også selvejerne har måttet deltage i arbejdet på kongevejene. Men kilderne taler aldrig om adelens tjenere i den forbindelse. Der var en principiel forskel på arbejdet på de to slags veje. Mens arbejdet på alfarvejene påhvilede bønderne, fordi de brugte disse veje, og regeringen på dette grundlag også søgte at inddrage adelens fæstere, var arbejdet på kongevejene rent hoveri og kunne følgelig kun påhvile selvejere og kronens tjenere. Hvor meget disse bønder så har fornemmet denne juridiske distinktion er en anden sag.

27. K. Br. 19. nov. 1639; 27. marts 1641.

skal omtales nærmere, måtte bevirke, at vejen kom til at gå over adskillige landsbymarker, og bønderne blev derfor taget med på råd ved planlægningen. Da strækningen København-Roskilde skulle anlægges, mødte lensmandens repræsentant, ridefogeden Frederik Frederiksen, op på Smørum herredsting og begærede på kongens vegne 8 uvildige mænd udtaget til at „syne og se, granske og forfare“, hvor vejen bedst kunne gå. Tre uger senere, den 3. maj 1641, forelå udvalgets forslag, som blev fulgt ved anlæggelsen.²⁸

De ejere og fæstere, der måtte afgive jord til vejene, fik erstatning. Præsten i Glostrup fik vejen igennem sin ager og eng, og lensmanden skulle undersøge, hvordan han bedst kunne hjælpes – med så ringe udgift for kronen som muligt.²⁹ I forbindelse med planer om en kongevej mellem Antvorskov og Korsør skulle lensmanden ikke blot undersøge, hvor vejen bedst kunne gå, men også hvor meget der burde afkortes i de ramte bønders landgilde. Til at skønne herom udtoges 8 mand på herredstinget, og de nåede til det resultat, at erstatningen burde fastsættes til i alt 2 pund korn³⁰ som nedslag i landgilden. Forslaget indsendtes til kancelliet og blev accepteret af kongen, som gav lensmanden ordre til at fordele fra-draget blandt bønderne i forhold til deres tab.³¹ Det kunne også forekomme, at anlæggelsen af en kongevej skete i forbindelse med, at kongen havde købt eller tilbyttet sig jorden, og det var øjensynlig en undtagelse, at Frederik II i 1585 traf aftale med en privat grundejer om, at kongen skulle lade bygge en bro på ejerens jord, mod at de begge skulle have nøgle til den. Der blev efter alt at dømme ført en kongevej over broen, men der foreligger ikke noget om, at grundejeren havde nøgle til andet end broens lås.³² Det normale var, at vejene blev ført over kon-

28. Smørum herreds tingbog, her efter Roskilde landevej s. 44. – Når C. Christensen og senere Lundbye har ment, at kongevejene var anlagt i skellet mellem bymarkerne for at undgå at skade disse, må dette afvises. Christensen bygger på et enkelt eksempel fra Nordsjælland, men det er ikke repræsentativt og angår muligvis ikke engang en kongevej. Det stammer fra 1768 (Hørsholms historie, s. 109; Nordisk kultur XVI, s. 214). Tanken strider ikke blot mod den omstændighed, at kongevejene tilstræbte en lige linieføring, hvilket ikke tillod den slags hensyn, men modbevises direkte af det her omtalte forslag, hvori det udtrykkeligt siges, at vejen skulle gå over en række landsbyers marker, i nogle tilfælde endog over to eller tre vange (jfr. s. 281). Også markbøgerne fra 1680'erne bekræfter, at kongevejene gik gennem landsbyjordene og ofte dannede grænse mellem åse eller vange.

29. K. Br. 17. feb. 1643.

30. Antagelig er 1 pund korn = 24 skæpper = 4 tønder. Svend Aakjær, Nordisk Kultur, XXX, 2, 202; Astrid Friis og K. Glamann, A History of Prices and Wages in Denmark, I, s. 133.

31. K. Br. 28. nov. 1620; 17. jan. 1621.

32. Jfr. s. 210 om kongens jordkøb ved København i forbindelse med anlæggelse af nuværende Gammel Kongevej. K. Br. 8. okt. 1585, jfr. s. 253, 256.

gens jord, hvortil også regnedes områder, der lå udyrkede og ubenyttede hen.

Den vedtagne linieføring blev afmærket med pæle,³³ og bønderne kunne nu tilsiges til arbejdet for at udføre den grovere del af dette, såsom at køre materialer til og fylde dem på, mens fagfolk engageret af lensmanden tog sig af de mere specielle opgaver som broer, porte, bomme og låse.³⁴ Det var ikke altid lokale håndværksmestre, der fik disse arbejder. Tømrer Jens Lysholt fra Slagelse var f. eks. med ved anlæggelsen af vejen Ringsted-Roskilde, ansat af Ringsted kloster len.³⁵ Også soldater er muligvis ved nogle lejligheder blevet udkommanderet til arbejde på vejene.³⁶

Dette ekstra vejhoveri lod bønderne sig naturligvis ikke byde uden modstand. Man fik ikke en mængde bønder til at arbejde på en vej, som de aldrig selv måtte køre på, uden at man havde midler til at tvinge dem, og det er ikke overraskende at støde på en udgift i et lensregnskab til en tømrer, som havde været ude ved den nye vej, der blev anlagt, „at gøre en ny træhest at straffe bønderne på som forsømmer sig på arbejdet“.³⁷ Selve arbejdet er ikke blevet mere behageligt af, at det i hvert fald ved denne lejlighed foregik om vinteren,³⁸ men her har naturligvis kongens og bøndernes fælles interesse i, at bøndernes landbrug blev passet, spillet ind. Det var Christian IV selv, der i sit brev med ordre til anlæggelse af denne strækning pointerede, at arbejdet skulle udføres, så det ikke blev kongens tjenere i lenet til alt for stor skade og afbræk på deres avl og bjærgning.³⁹ Ved anlæggelsen af stykket Ringsted kloster-Antvorskov arbejdedes der maj-juli 1585, altså mellem såning og høst, og muligvis længere. Da den planlagte vej København-Roskilde var „afpælet“ i foråret 1641, fik lensmanden den 1. maj ordre til at lade arbejdet begynde „med det forderligste ske kan“.⁴⁰ Det tyder også i retning af, at kongen har ment, at arbejdet skulle gå for sig inden høsten, men vi savner midler

33. K. Br. 1. maj 1641; Kbh. Dipl., V, s. 235.

34. Denne arbejdsdeling fremgår af K. Br. 19. nov. 1639 samt lensregnskaberne.

35. Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag nr. 19.

36. Ifølge Joh. A. Struck således ved anlæggelsen af vejen Kbh.–Frederiksborg, Struck, s. 54.

37. Korsør lens regnskab 1621–22, udgift nr. 12. Dette er muligvis den tidligste omtale af, at bønder og ikke alene soldater blev straffet med træhest, jfr. de kilder, der anføres af Gunnar Olsen, Træhesten, hundehullet og den spanske kappe, 1960, s. 56.

38. Der blev lavet transportmidler med henblik på snevejr til de store sten, der skulle bruges til en dæmning på kongevejen, jfr. s. 188.

39. K. Br. 28. nov. 1620.

40. Udspisningsregistre for Ringsted kloster, Rise Hansens udg., s. 37 ff. Kbh. Dipl., V, s. 235.

til at afgøre, om arbejdet blev udført om sommeren, eller om det hurtigst mulige i praksis har været det følgende efterår, når høsten var i hus. Det kan tilføjes, at ved det almindelige vedligeholdelsesarbejde på alfarvejene blev der i hvert fald ved nogle lejligheder taget hensyn til bøndernes eget og de kongelige avlsgårdes høstarbejde.⁴¹

Med hensyn til de vejtekniske forhold er det vanskeligt at få et klart billede, for kilderne er på dette punkt få og spredte, og i flere henseender lader de os helt i stikken. Dette er muligvis grunden til, at dette emne kun i meget ringe grad er blevet behandlet af de forfattere, der har beskæftiget sig med kongevejene.

I denne forbindelse må det erindres, at hvert kildeudsagn som regel kun angår en enkelt vejstrækning, og det må anses for tvivlsomt, om alle vejene fra Kronborg til Korsør såvel som den jyske er blevet anlagt helt ens. De er skabt til forskellige tider med forskellige økonomiske forhold, af to konger og under medvirken af adskillige lensmænd, og også terrænforhold og adgang til egnet fyldmateriale kan have givet dem forskelligt præg. Hertil kommer at de enkelte ruter ikke har været af lige stor vigtighed for de kongelige trafikanter. Vejen København-Frederiksborg-Kronborg har selvsagt hele tiden spillet en større rolle end de mindre befærdede strøg i det vestlige Sjælland, og dette kan have givet sig udslag i afvigelser med hensyn til den omhu, der ofredes på de enkelte strækninger. Kongens forskellige muligheder for inspektion under rejser kan desuden have influeret på lensmændenes nidkærhed med vedligeholdelsen.

Når derfor den tyske rejsende Johann David Wunderer (1589) opgiver, at vejen København-Frederiksborg-Kronborg var 12 skridt bred,⁴² skal man næppe forestille sig, at dette var et standardmål for kongeveje. Et så ambitiøst vejbygningsprogram har sikkert ikke kunnet gennemføres overalt og har ingen steder været nødvendigt. Troels-Lund gengiver Wunderers mål med 12 alen, og ud fra sin opfattelse af alfarvejene som bestående af kun et enkelt kørespor må han betegne denne bredde som usædvanlig.⁴³ Der er tidligere (s. 62 f) blevet givet udtryk for uenighed med Troels-Lund vedrørende alfarvejenes bredde, men en sammenligning mellem de to vejtyper i denne henseende er i virkeligheden ikke videre relevant, da man på alfarvejene kunne lægge hjulspor ved siden af hjul-

41. K. Br. 1. og 18. maj 1594.

42. Johan David Wunderers Reisen nach Dennemarck ..., Frankfurtisches Archiv, II, 1812, s. 174.

43. Troels-Lund, I, s. 179. Også Topsøe-Jensen, Dansk Vejtidskr. 1945, s. 3 f og Ad hjulspor og landeveje, s. 71.

spor, hvis ellers terræn og ejendomsforholdene tillod det, mens kongevejene var faste, engang anlagte vejbaner. Om den nordsjællandske kongevej virkelig skulle være blevet anlagt med den uhyre bredde, som Wunderer hævder, må overvejes i lyset af de indenlandske kilders vidnesbyrd.

Det er desværre ikke meget, der her kan bygges på. Den 14. juli 1647 skrev en fortørnet Christian IV til sin lensmand i København efter at have inspiceret et større reparationsarbejde på vejen mellem København og Roskilde, at han med forundring havde måttet konstatere, at vejen ikke blev gjort så bred, at to vogne kunne komme forbi hinanden, hvilket forhold han ønskede rettet.⁴⁴ At denne del af brevet angår kongevejen kan næppe drages i tvivl, selv om vejen blot betegnes som „vejen imellem Roskild kjær og vor købstad København“. Roskilde kær kan vistnok ikke identificeres, men omtalen af grøfter, den lige linieføring samt i det hele taget kongens interesse og omhu for vejen og dens detaljer gør det berettiget at slutte, at det drejer sig om kongevejen, således som også Københavns topograf Oluf Nielsen har gjort.⁴⁵ Med den her angivne bredde på Roskildevejen er man meget langt fra Wunderers mål på Frederiksborgvejen.

Af andre muligheder for at bedømme de forskellige kongevejes bredde har vi kun de omtalte rester af vejene. Fritz Jacobsen har foretaget en „prøvegravning“ i 1941 på en mark i Vedbysønder ved Slagelse og det viste sig, at den vej, der har gået her, havde en bredde på ca. 5 $\frac{1}{2}$ m. Dette tal synes at angive bredden af et lag sten „større eller mindre end en knyttet hånd“, som fandtes i vejen.⁴⁶ Af endnu ringere bredde er vejen i Nyrup hegn. Den måler som nævnt knapt 4 m. Brolægningen i Egebæks vang er kun ca. 3,30 m bred, og vejen i Munkegårds hegn holder omkring 4,25 m mellem grøfterne. Her tæller det navnligt, at Nyrupvejen vidner stærkt imod Wunderer. Det er muligt, at strækningen København-Frederiksborg, som Wunderers udtalelse gælder, kan have været bredere end de andre. Det var den første, der blev anlagt og uden tvivl den vigtigste, men at den skulle have været mere end dobbelt så bred, som Christian IV ønskede sin Roskildevej, er ikke troligt. Wunderers udsagn bærer præg af at være et løst skøn, måske baseret på erindringer, og angivet i en

44. Kbh. Dipl., V, s. 310.

45. O. Nielsen, Københavns historie og beskrivelse, IV, s. 405. – Det er næppe berettiget at bringe Jyske Lovs bestemmelse om, at alfarvejene skulle være 14 alen brede, ind i denne diskussion. Bortset fra den tidsmæssige afstand gælder J. L. de brugsskabte veje og skal sikkert nærmest forstås som lovhjemmel for at rydde træer og buske bort fra vejsiden og som et forbud mod at dyrke for tæt på vejen. Ved kongevejene er der derimod tale om egentlige vejanlæg, hvor grunden blev behandlet, og hvor vejbredden derfor spillede en ganske anden rolle.

46. Fritz Jacobsen, s. 5.

højest usikker længdeenhed. Han har set vejen og fået at vide, at den blev kaldt kongens vej, fordi ingen andre måtte bruge den, og en så majestætisk vej har vel nok fortjent også at blive udstyret med andre imponerende egenskaber.

Vedrørende selve *vejbælægningen* er det den almindelige opfattelse, at kongevejene var brolagte i hele deres udstrækning. Troels-Lund betegner Frederiksborg-vejen som „en stenlagt vej“,⁴⁷ og herfra er ordet „brolagte“ indgået i den definition af begrebet kongevej, som gives i Ordbog over det danske sprog. Topsøe-Jensen formoder, at i hvert fald de ældste kongeveje var brolagte.⁴⁸

Også her har Troels-Lund sin oplysning fra Wunderer, som skriver, at vejen var „von grossen steinen besetzt und gepflastert“. Før der tages stilling til dette øjenvidneudsagn, vil det også her være påkrævet at undersøge de øvrige kilder, som kan drages ind i billedet.

Topsøe-Jensen henter sine beviser hos C. Christensen (Hørsholm)⁴⁹, der omtaler et kongebrev af 6. oktober 1583, som pålagde en ekstraordinær skat til „de onde vejes“ brolægning. Endnu omkring midten af forrige århundrede kunne man ifølge C. Christensen „overalt her i Nordsjælland“, navnlig i landsbyerne, se spor af disse gamle brolægninger, der nu er forsvundet. Kun i Nyrup hegn, tilføjer Topsøe-Jensen, er der endnu spor af dem.

Hertil er at bemærke, at da brevet af 6. oktober 1583 blev udstedt, var endnu ingen kongevej anlagt, og brevet taler udtrykkeligt om alfarvejene, som menige herredsmænd havde pligt til at vedligeholde. „Skatten“ var i virkeligheden en pengeafløsning, som siges at have til hensigt at lade bønderne slippe billigere, samtidig med at arbejdet kunne blive bedre udført af fagfolk. Som tidligere omtalt blev alfarvejene stedvis forstærket med stenbro. Brevet har intet at gøre i denne diskussion.

Med hensyn til de mange brolægninger, der i forrige århundrede kunne ses „overalt“ i Nordsjælland, må det indvendes, at kun de, der var at se på steder, hvor der kan have gået kongeveje, er relevante og kan anvendes som argument i denne forbindelse. At de også forekom mange andre steder i Nordsjælland, hvor der aldrig har været nogen kongevej, svækker netop deres beviskraft og henfører dem snarere til alfarvejene eller til

47. Troels-Lund, I, s. 179.

48. Topsøe-Jensen, Dansk Vejtidskr. 1945, s. 4; Ad hjulspor og landeveje, s. 71. Sidstnævnte sted er han gået videre og antager at også Christian IV's kongeveje de fleste steder var brolagte.

49. C. Christensen, Hørsholms historie, s. 106.

forter i landsbyerne. Vi savner desuden enhver mulighed for at datere dem, og de bør lades ude af betragtning i denne forbindelse. De bevarede bro-lægninger i Nyrup hegn er ikke til meget mere hjælp. Selv ud fra den rimelige antagelse, at der her er tale om original kongevej, føres man kun frem til den slutning, at kongevejene i deres første tid i hvert fald var stenlagte nogle steder, hvilket også fremgår af lensregnskaberne og i øvrigt ikke kan virke overraskende, da de naturligvis ikke har stået tilbage for alfarvejene hvad angår beskyttelse mod fugtig og ustabil grund. Af markbogen 1681 fremgår netop, at Nyrup hegn dengang var et engområde.

Troels-Lund, Topsøe-Jensen og flere andre forfattere baserer desuden deres slutning om stenlagte kongeveje på den tyske turist Herman von Zesterfleths beretning om sin rejse til Danmark i året 1600. Det relevante afsnit lyder således: „*Quintodecimo augusti die Rotschildia discessimus et post[?] miliarum iter in terra frugifera [in] Ringstede pervenimus, cum alicubi partem viarum lapidibus stratarum quas regias appellat, quod iussu Regis communibus accolarum sumptibus usui Regis inserviant, superavissimus*“.⁵⁰ På vejen Roskilde-Ringsted tilbagelagde Zesterfleth altså „et sted“ „en del af vejen på stenbrolægning“. Teksten giver ikke grundlag for den slutning, at hele strækningen mellem Roskilde og Ringsted var en stenlagt vej⁵¹ og endnu mindre at alle kongeveje var det. Hvad mere er, på det tidspunkt Zesterfleth gæstede Danmark, fandtes der ingen kongevej mellem Roskilde og Ringsted. Der var kun vejene København-Frederiksborg-Kronborg og Ringsted-Antvorskov. Strækningen Roskilde-Ringsted blev, som det senere skal vises, først anlagt i 1638, og den vej, Zesterfleth fulgte, var af en helt anden karakter. Tilbage af dette bevis for de fuldstændig brolagte kongeveje bliver da kun, at Zesterfleth selv sætter det, han har hørt om kongens egne veje, i forbindelse med netop et brolagt stykke, som han passerede, og her mente at have været på en kongevej. Til dette stærkt reducerede argument skal vi senere vende tilbage.

Lensregnskaberne giver ingen støtte for tanken om fuldt brolagte veje. Deres udgifter til brolæggere er få og beskedne, og når topografiske

50. *Itinerarium compendiosum*, manuskript i det Kgl. Bibliotek, blad 255.

51. Et udtog på dansk vekslende med referat af Zesterfleths manuskript findes i Suhms nye saml., III, 1794, s. 97–104. Her er dette sted gengivet således: »Den 15de august reiste vi fra Roeskilde til Ringsted ad en vei, som var steenlagt og kaldes kongeveien, fordi den, efter kongelig befaling, på undersåtternes bekostning var anlagt til kongens tjeneste« (s. 103). Men »alicubi partem viarum« kan ikke betegne hele vejen. Dette udtog er blevet benyttet af flere forfattere (Troels-Lund, I, s. 179 og note 60, C. M. Smidt, s. 18, Topsøe-Jensen, *Ad hjulspor og landeveje*, s. 71 og note 3).

oplysninger gives i forbindelse med brolæggerarbejder, ses de at være udført på særligt udsatte steder, som når en brolægger betales for sit arbejde med at „færdiggøre“ vejen „ved kongens den nye bro på Ørslev mark, på begge sider“.⁵² Der er her tale om en vedligeholdelsesudgift, og man kunne med rette indvende, at sådanne steder som tilkørslerne til en bro måtte være særligt udsat for beskadigelser og derfor vil optræde hyppigere i vedligeholdelsesregnskaberne end mindre belastede strækninger. Men heller ikke i forbindelse med regnskaberne for nyanlæg af kongeveje finder man udgifter til mere omfattende brolægninger, selv når det drejer sig om anlæggelse af lange strækninger, hvortil tømrere og smede havde store leverancer. I regnskabet for anlæggelsen af vejen Korsør-Antvorskov figurerer der under overskriften „Givet brolæggere og gravere“ kun en eneste udgift, og den er til Peder graver, som „lagde en rad store sten ved hver side på samme vej [ved Korsør nor], at vand eller is ikke skulle gøre skade på dæmningen“.⁵³ Ved anlæggelsen af vejen mellem København og Roskilde betaltes Jens Jensen graver for „broer [brolægninger] lagt“ hvor „broer [vejbroyer] skulle sættes“.⁵⁴

Man kunne nu formode, at den almindelige brolægning ikke omtales i regnskaberne, fordi den er blevet udført af bønderne, mens fagfolk kun har taget sig af de steder, der krævede ekstra befæstning. En sådan antagelse støttes imidlertid ikke af det, kilderne siger om arbejdets fordeling, nemlig som tidligere nævnt at bønderne skulle „jævne og fylde“ vejen.⁵⁵ Ovennævnte Peder graver betaltes også „for han jævned jorden efterhånden som bønderne fyldte på den nye vej“.⁵⁶

Hverken lensregnskaberne eller Zesterfleths beretning giver altså grundlag for den tanke, at kongevejene har været fuldstændig eller blot overvejende brolagte. Ligesom alfarvejene har de haft deres stenlagte stykker, især på steder hvor udskridning eller erosion truede, og det er meget tænkeligt, at sådanne brolægninger har været hyppigere på kongevejene og var en af grundene til deres bedre kvalitet. Når Zesterfleth har hørt om disse veje, er de prægtige og efter datidens forhold talrige brolægninger blevet fremhævet, og det kan måske være grunden til, at han mente at være kommet på en kongevej, da han mærkede en „kongelig“ brolægning under vognhjulene. At denne brolægning så i virkeligheden stammer fra en

52. Ringsted kloster lens regnskab 1635–36, bilag nr. 34.

53. Korsør lens regnskab 1620–21, udgift nr. 18.

54. Roskildegård lens regnskab 1641–42.

55. K. Br. 19. nov. 1639.

56. Korsør lens regnskab 1620–21, udgift nr. 18.

helt anden tid (herom senere), kunne Zesterfleth ikke vide. Han kædede hørt og oplevet sammen på en efter hans forudsætninger såre rimelig måde.

Fritz Jacobsens undersøgelser af den midtsjællandske kongevej må også nævnes i denne forbindelse. Ved den tidligere omtalte gravning i Vedby-sønder fandt han i en ikke angiven dybde et fyldlag af sten, og under dette var der spor af et lag birkegrene. På grundlag af denne og andre undersøgelser kan han da, efter at have omtalt Zesterfleth og en indberetning fra 1771, der også omtaler brolægning, konkludere: Brolægning „har dog vist ikke været tilfældet med vejen som helhed; måske har det kun været et stenlag i vejbanen“.⁵⁷

Af de kilder, der har været ført i marken til støtte for opfattelsen af kongevejene som fuldt stenlagte veje, er altså kun Wunderers oplysning tilbage. Men over for den kan stilles en række indenlandske kilder af høj værdi, som fører til en anden slutning, og disse kilder skal nu gennemgås.

Da Christian IV i 1631 erfarede, at hans vej i Sorø len trængte til udbedring, beordrede han lensmanden til at lade den „opkaste“ igen.⁵⁸ Dette udtryk leder tanken hen på en vejoverflade af løst materiale, der trænger til at fornys, eventuelt ved en oprensning af grøfterne, hvor grus og sand er skyllet ned. I denne forbindelse kan også nævnes to enslydende kongebreve af 17. maj 1636 til lensmændene i Kronborg-Frederiksborg og København len, som befaler, at „den nye vej“, altså kongevejen,⁵⁹ skulle udbedres „med sand at påføre, hvor samme vej er forkørt, så den kan blive jævn og slet“. Der skulle holdes øje med, at „bønderne ikke fylder ler på vejen i steden for sand“.⁶⁰ Denne instruks gælder netop den kongevej, Wunderer har set. I det tidligere omtalte brev om reparationsarbejdet på Roskildevejen⁶¹ nævnes også stenbroen mellem Valby og St. Jørgens sø, langs hvilken der også var grøfter, samt andre stenbroer i lenet, men denne del af brevet kan ikke handle om kongevejen, for det var alfarvejen, der gik over Valby, mens kongevejen gik nord om Valby bakke.⁶² I februar

57. Fritz Jacobsen, s. 5.

58. K. Br. 9. feb. 1631.

59. At »den nye vej« er en almindelig betegnelse for en kongevej ses bl. a. af K. Br. 13. jan. 1592; 15. nov. 1596; 26. marts 1597; 1. maj 1641; Christian IV's egenhændige breve, IV, s. 176.

60. Kbh. Dipl., V, s. 188.

61. Samme, s. 310.

62. Brevet har: »Steenbroen imellem Walby og Peblingsøen.« At der her må være tale om en fejlskrivning for St. Jørgens sø er påvist af O. Nielsen, Københavns historie og beskrivelse, IV, s. 405.

1649 blev der givet ordre til eftersyn og reparation af Frederiksborgvejens bomlåse med den begrundelse, at vejen ved det forestående tøbrud ville blive fuldstændig forløbet og fordærvet, dersom den ikke blev tillukket i tide.⁶³ Også her får man indtryk af en ubeskyttet vejbane, der uden sammenligning måtte være mere udsat for tøvejrets og den ulovlige færdsels ødelæggelser end en brolagt vej.

Endnu en kilde skal nævnes. I forordning af 1. oktober 1673 indskærpedes forbudet mod færdsel på kongevejene, men der blev nu gjort en interessant undtagelse: forbudet gjaldt ikke „om vinteren, når det er hard frøssen, og ved sommerens begyndelse, når vejene er ganske udtørrede“. Grunden hertil siges at være, at vejen på disse årstider „behøves at vorde banet og jævnet, til hvilken ende portene og bommene da skulle stande åbne, og hver mand være tilladt at age på dem“.⁶⁴ Denne bestemmelse går igen i alle senere forordninger om kongeveje, og den viser, at disse ikke var brolagte ved denne tid. Såvel den frosne som den udtørrede jordskorpe, der er stivnet i et relief skabt af vognhjul og hestehove, har kunnet jævnes noget, ved at materialet blev findelt af en øget færdsel. Men når en overflade af jord, sand eller grus var det almindeligste i 1673, må det være nærliggende at slutte, at det også var tilfældet tidligere.

Wunderers udtalelse om kongevejen i Nordsjælland som en brolagt vej er således i modstrid med de indenlandske kilders vidnesbyrd om kongevejene i almindelighed og også om Frederiksborgvejen. De danske kilder er imidlertid af en sådan karakter, at de må have prioritet over den tyske rejsende, som kun har set et eller flere stykker af vejen – måske netop et af de brolagte stykker – og derfor ikke kan udtale sig med vægt om hele vejen.⁶⁵

De ovennævnte forfattere, hvis opfattelse af kongevejenes overflade og specielt Wunderers kildeværdi her er søgt imødegået, synes stiltiende at forudsætte, at en brolagt vej var det bedste og mest hensigtsmæssige, datiden kunne præstere. Brolægning har givetvis været det solideste og uundværlig på steder, hvor grunden var udsat for særlig belastning, men

63. Kbh. Dipl., V, s. 324.

64. Paulsen, bilag nr. 17. Jfr. også om vedligeholdelsesarbejdet under enevælden, s. 203 ff.

65. Topsøe-Jensen refererer Wunderer som om denne siger, at han har kørt på kongevejen. Dette giver teksten imidlertid ikke grundlag for. Han kørte fra København mod Kronborg, »den weg über viel schöner thiergarten dardurch von einem Schloss und statt zur anderen der Landtweg uff 12 Schritt breit . . . ist via regia des Königs weg genant, dann sonsten niemandt denselben gebrauchen darff« (J. D. Wunderers Reisen . . ., s. 174). Altså: gennem samme dyrehaver går fra det ene slot og by til det andet via regia, kaldet kongens vej, fordi ingen andre tør benytte den.

det er et spørgsmål, om den også generelt kan betegnes som den bedste vejbelægning for hurtigkørsel med datidens vogne. At køre stærkt på stenbroer af mere eller mindre flade natursten af meget uens størrelse som dem i Nyrup hegn og Egebæks vang må have været en fæl oplevelse. Frederik II's bestræbelser med vognene gik som nævnt ud på at hænge vognkassen op, så vejens stød i nogen grad kunne afbødes. Man kunne tænke sig, at det samme mål er tilstræbt ved vejbanens udformning, f. eks. ved at den blev opbygget på følgende måde: Efter at grunden var ryddet, blev forhøjninger delvis gravet af og huller udfyldt, og eventuelt er der, som Fritz Jacobsen mener, blevet lagt et lag grene, hvis bunden var fugtig. Derpå er der så blevet lagt et jævnt lag overvejende bestående af sten og grus i lighed med det stenlag, Fritz Jacobsen fandt i den vej, han undersøgte, og til slut er sand og grus blevet fyldt på og jævnet. Stenlaget har kunnet give en fast grund, mens det øverste lag af sand og grus har afbødet de værste stød og givet en mere ensartet kørsel. Når det øverste lag var forkørt, kom stenene frem, og det er muligvis en sådan situation, Christian IV havde været ude for, da han den 22. juli 1630 skrev et vredt brev til Frederik Urne, hvoraf et afsnit skal citeres i kongens eget sprog: „Der ieg nu sidst drog fra Frederichsborgh thill kiøbenhaffn, da fantt ieg paa vnderskedelige steder paa dend ny Vey udi Frederichsborgh lehn icke allene smaa Stene i Veien, mens ochsaa temmelige haabe [hobe] Sammenkast mitt paa Veien.“ For den forsømmelighed, der her havde fundet sted, forlangte kongen de skyldige straffet.⁶⁶ Også de brolagte dele af vejen kan have været dækket af et lag sand, men kongens ord om sammenkastede smådynger af sten kan ikke godt referere til brolægninger. De udtryk, der i øvrigt anvendes i kilderne i forbindelse med vejarbejdet – at fylde og jævne vejen og senere at „opkaste“ den – strider ikke imod den her foreslåede vejopbygning, men det må erkendes, at kilderne kun giver os ét sikkert holdepunkt: den øverste flade har over langt den største del af vejene ikke været stenbro, men løst materiale, og det må igen erindres, at der uden tvivl har været stor forskel på, hvad der er blevet gjort ud af arbejdet de forskellige steder.

Et for datiden usædvanligt og iøjnefaldende træk ved kongevejene var deres allerede nævnte lige linieføring. De otte mænd, der skulle undersøge, hvor kongens vej til Roskilde bedst kunne gå, skulle tage hensyn til, at vejføringen blev „bedst, gennest og bekvemmeligst“,⁶⁷ og franskmænden

66. Christian IV's egenhændige breve, II, s. 279 f.

67. Roskilde landevej, s. 44.

Alfred Jouvin, der 1668 rejste ad samme vej, beskriver den som „le chemin de carosses que le Roy a fait faire exprès droit tiré à la ligne jusqu'à Roschild“ – kørevejen som kongen har ladet lave i lige linie til Roskilde.⁶⁸ Også Molesworth fandt, at „the King's High-way“ var „very fair and even“.⁶⁹ Om anlæggelsen af en af de sidste kongeveje skriver en samtidig, præsten Anders Hjørring, at der blev „gjort en kongevej ligefrem fra København til Frederiksdal over bække [bakke?] og dale, over søer og moser, så at hvor de var høje, blev de jævne, og hvor dale var, blev de opfyldte, og hvor søer var, blev de dæmmede med jord og fasciner [risknipper], og hvor moser var, blev ris og træer afryddede, at vejen ubehinderlig skulle gå lige frem“.⁷⁰ Nu skal man næppe forestille sig, at kongevejene i denne henseende stod mål med moderne motorveje, og Johannes Mejers kort over Sorø-egnen, hvor „Via regis“ fremtræder over lange strækninger som trukket efter en lineal, giver sikkert ikke et fuldt korrekt og detaljeret billede af vejens forløb. Også den længste af brolægningerne i Nyrup hegn har en krumning (jævnfør fig. 16). Men i forhold til alfarvejene, der ofte bevægede sig mod målet i store bugtninger, har en vejføring, der holdt sig omkring den rette linie mellem endepunkterne, måttet forekomme at være et stort fremskridt.⁷¹

Som det fremgår af Anders Hjørrings skildring, kunne en sådan vej i et kuperet og vanskeligt terræn stille store krav. Ved anlæggelsen af strækningen Roskilde-Haraldsted, hvor vejen i Særløse og Valsøllinge sogne skulle føres igennem et stærkt bakket morænelandskab med talrige store regnkløfter og sumpede lavninger, krævedes der ikke mindre end 27 broer.⁷² Mellem Haneklinten ved Korsør nor og den dengang eksisterende Egeø længere sydpå (fig. 34) blev vejen ført over det vandfyldte område på en dæmning, som var forsynet med en „vandsluse“ (gennemløb for vandet) og på siderne forstærket med store sten til beskyttelse

68. *Le Voyageur d'Europe*, s. 574.

69. Molesworth, *An Account of Denmark as it was in the year 1692*, s. 175.

70. Kbh. Dipl., V, s. 768. Vejen gik ikke helt igennem til København, men stødte til Frederiksborgvejen nær Vangede, jfr. s. 282.

71. Axel Johansen har forsøgt at tegne et stykke af den jyske kongevej. Hans kort viser en linie, der bugter sig svagt omkring den nuværende vej. Selv om kortet måske ikke er korrekt i enkeltheder, giver det dog sikkert et pålideligt helhedsindtryk. Vejle amts årbog, 1928, s. 219.

72. Roskildegård lens regnskab: 29. april 1639 betales tømreren for arbejde på vejen: 2 broer over »Adsserups Aa och wand strømb« samt »11 andre smaa Broer udi skougerne Offuer Beeke och Moradsser« (udgift nr. 45, 46). Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag nr. 19, tømrer Jens Lysholts arbejdsfortegnelse, arbejde på »kongens nye vej« 1638 og 1639: »Først Imellem harrested och Roeschilde lehn, sadt 14 nye broer.«

mod vand- og iserosion. Der blev foretaget en slags pilotering for at sikre, at den fugtige grund kunne bære dæmningen. Transporten af de store sten krævede fremstilling af 4 stærke „sluffer“ samt ekstra stærke „stenlad“ til vognene, „når slufferne formedels sne ikke kunne bruges“.73 Lidt længere mod øst, i Tjæreby enge, har Fritz Jacobsen fundet svage spor, der kan stamme fra en anden kongevej-dæmning, og også ved Forlev (Vemmelev sogn) findes rester af en dæmning, som han henfører til vejen. Efter lodsejerens meddelelse har det ved tørvegravning vist sig, at denne dæmning er underbygget med store kampesten, hvoraf en del nu (1942) ligger ude i mosen langs med vejen.74

Disse kongelige vejdæmninger har sat sig et spor i den samtidige litteratur, som ikke bør forbigås i denne forbindelse. Islændingen Jon Olafsson (1593–1679) nedskrev som ældre sine erindringer om sin virksomhed i Danmark som bøsseskytte under Christian IV,⁷⁵ og heri fortæller han om en natlig tur, han sammen med en kammerat foretog fra København til Ibstrup, hvor de skulle møde klokken 6 om morgenen. „Vi kom ind på den vej, som fører til Frederiksborg. Denne vej, som kaldes kongevejen, er således beskaffen, at den er opbygget som et fortov, og på de fleste steder så høj som en velvoksen mand og nogle steder endnu højere, og der er flere steder porte på den. Det var nat og tildels måneskin, hvad der hjalp os meget. På denne vej fandt vi et øg tilhørende nogle bønder; vi dristede os til at tage det, lægge tømme på det, bestige det, og benytte det det meste af vejen. Vi turde ikke ride på den almindelige vej, men fandt på det råd at hale øget op på kongevejen, hvilket også efter store anstrengelser lykkedes godt. Da vi var kommet så langt, som vi turde, hejsede vi hesten uskadt ned igen fra kongevejen på marken.“ Der gik fyrre år, før denne episode blev nedskrevet, og i hans bog kan man påvise mange unøjagtigheder i detaljerne. Der kan heller ikke fæstes lid til forestillingen om, at det meste af vejen forløb på en mandshøj dæmning, men der har øjensynlig alligevel stedvis været tale om anlæg af en sådan størrelse, at vanskelighederne med at få hesten op og ned har sat sig varige spor i mindet om dette gamle brugstyveri.

73. Korsør lens regnskab 1620–21, udgift nr. 10, 18, 20; 1621–22, udgift nr. 12. Der omtales en »renndebeck«, som bruges til at slå pæle ned med på kongens nye vej over stranden ved Haneklinten. – Også Roskildegård lens regnskab, 29. april 1639, pæle til en dæmning.

74. Fritz Jacobsen, s. 4 og 18.

75. Jon Olafssons oplevelser som bøsseskytte under Christian IV. Memoirer og breve, I, 1905, s. 217.

Vi har tidligere set, at vandskader stærkt forringede kvaliteten af alfarvejene og til tider gjorde dem ganske ubrugelige. Ved kongevejene søgtes vandets ødelæggelser begrænset ved hjælp af grøfter. Disse omtales i flere hjemlige kilder⁷⁶ og bevidnes også af en anonym fransk rejsende (1644): Christian IV „er bestandig på farten fra slot til slot ad sine private veje, der er indgrøftede og tildels beplantede, men lukkede for andre og afspærrede på alle de steder, hvor de skærer landevejene“.⁷⁷ I 1647 forlangte kongen grøfterne ved den seks år tidligere anlagte Roskildevej gjort „efter en snor lige ud så vidt som ske kan, ikke udi krinkelkroge“.⁷⁸ På steder, hvor de hydrologiske forhold ikke har fordret grøfter, er vejen blevet flankeret af stengærder.⁷⁹ I Kastrup storskov (Tystrup sogn) har Fritz Jacobsen fundet tydelige spor af grøfter på begge sider af vejen, og lignende kan ses ved den formodede kongevej i Munkegårds hegn. Her er de nu ca. 1,20 m brede og har, når muldlaget i bunden fjernes, en dybde på ca. 50 cm. En mere autoritativ opgivelse af, hvordan sådanne grøfter oprindeligt kunne se ud, får vi af graver Mads Nielsen, Vrandrup, som i 1617 gravede et par mere end 3 km lange grøfter ved kongevejen Nygård-Jelling, hjulpet af bønderne, og i sin kvittering anfører, at de var „hver grøft 4 alen bred og 2¹/₂ alen dyb“.⁸⁰

I forbindelse med kongevejenes anlæggelse må nævnes endnu en ting, som blev berørt i forbindelse med Nyrupvejen, nemlig noget så moderne som afmærkning af afstandene. De nordsjællandske veje fra København til Frederiksborg og videre til Kronborg fik straks fra anlæggelsen „stolper og tavler“ med hele og halve mil, og de øvrige kom med efterhånden. Strækningen Koldinghus-Haderslevhus blev i 1619 udstyret med „vejtal“, der markerede fjerdingmil. De blev brændt ind i malede tav-

76. K. Br. 9. jan. 1586; 19. nov. 1639. Sokkelund herreds tingbog, 1635, nr. 25, et vidneudsagn: han løb »fra sit hus offuer grofften och kongens vej och til Knud och sloe till Knud«. Roskildegård lens regnskab 1641–42, Jens Jensen graver betales for 37 favne grøfter »kast paa Kong: May: weig, som broer schulle settis. Item trende slusser med steen satt«.

77. F. Krarup, Et fransk bidrag til Danmarks historie 1644. Dan. saml., 2, I, s. 301.

78. Kbh. Dipl., V, s. 310 f.

79. Antvorskov lens regnskab 1620–21, udgift nr. 52, Peder graver »ferdigh gjorde steengierdet paa Kong. Maitz. wey wed de ny portte«. Gærden har sikkert skulle hindre folk i at køre ind på vejen ved siden af portene. – Også Ringsted kloster lens regnskab 1638–39, udgift nr. 116.

80. Fritz Jacobsen, s. 5. – Koldinghus lens regnskab, 1617–18, bilag nr. 159: »... for Kong. Maytts. weg fraa Nyegaardt, Emellum hesselballe och Ammitzbøll, Jeg med Bøndernis tilhielp haffuer opkast en grøfft Paa begge sider, som err paa huer side wj 2¹/₂ Roder lang, beregnet 8 alen i huer Rode, och huer grøfft 4 alen bred och 2¹/₂ alen dyb.«

ler opsat på stolper.⁸¹ Om selve opmålingen – 100 år før Ole Rømers – har vi enkelte holdepunkter. Den blev foretaget med en vogn, som kongen modtog fra hertug Ulrik af Mecklenborg i 1584, og den mand, som havde konstrueret vognens måleapparat, fulgte med for at give undervisning i brugen. Måleapparatet findes nu på Nationalmuseet.⁸² Om den anvendte længdeenhed findes en ganske præcis oplysning. Christian IV noterede i sin almanak for 1621, at efter det mål, vejen mellem København og Frederiksborg er målt med, er en mil 12.284 sjællandske alen. Den anvendte mil var følgelig 7,770 km.⁸³

BENYTTelsen. BOMME OG PORTE. Baggrunden for anlæggelsen af kongevejene var, at kongerne ønskede at kunne foretage de hyppigste af deres rejser på veje af en bedre kvalitet end de opkørte alfarveje, men skulle de nye vejes kvalitet bevares, måtte færdselen på dem indskrænkes til det mindst mulige. I det tidligere omtalte brev af 25. marts 1585 siges om den nyanlagte vej mellem København og Frederiksborg, at dersom den skulle bruges af enhver, ville den snart blive ødelagt „og blive værre end ret alfare vej“. Derfor blev det forbudt „alle, hvo de helst er eller være kunne, særdeles vore og kronens tjenere udi København og Frederiksborg len, så og vognmænd og alle andre at fare på samme vej“. ⁸⁴ Lignende færdselsforbud blev udstedt for alle kongevejene.⁸⁵ De gode veje måtte naturligvis friste de vejfarende – de var ikke blot af bedre kvalitet, men betød

81. Milepælene kendes fra kongebreve (K. Br.) af 9. jan. 1586 samt enslydende breve af 13. jan. 1592 til lensmændene i København, Frederiksborg, Kronborg, Antvorskov og Ringsted len med beklagelse over det forfald, der skete på vejene, og de ødelagte ting – porte, bomme og låse – opregnes, og i brevene til de tre førstnævnte tilføjes her: stolper og tavler med hele og halve mil. – Forgreningen Hørsholm-Nyrup, der blev lavet 1638, skulle ligeledes udstyres med stolper for hver halve mil, Chr. IV's egenh. br., IV, s. 216. – I brev af 9. dec. 1627 gav Christian IV ordre til, at »den wogen med ded Segerwerck« skulle med på Kirsten Munks rejse Dalum-Korsør-København. Hvor værket slog, skulle stedet mærkes, så lensmanden senere kunne lade lægge en stor sten eller rejse en pæl. Det ser altså ud til, at kongevejen Korsør-Ringsted ved den lejlighed fik milemærker. Chr. IV's egenh. br., VIII, s. 95. – Haderslevhus lens regnskab 1619–20, udg. nr. 38, Jørgen maler betales for »eftersom kon. Maytt. bestillet paa den nü wei Emellom Hadersløff och Colding Emellom hver fjerding wegs er opsat en Siile eller stolp er tilsammen wii stolper och paa huer stolp et bredt paaslaget for samme at anstrüge och at male...«. Udg. nr. 40, Henrik kleinsmed for »et brend Jern giort porterne [portvagterne?] bruges till at brende wei taller med«.
82. 10. juni 1580 skrev hertug Ulrik, at han ville sende vognen og manden. I et brev af 29. juni 1584 takkede kongen for vognen, Nørlund, *Geografisk Tidsskr.*, 1953, s. 232 ff. – Om hodometeret, Nationalmuseets Arbejdsmark, 1952, s. 72–78.
83. Schlegel, *Saml. zur Dän. Gesch.*, II, 1776, s. 43. – Nørlund, indl. til udgaven af Johs. Mejers kort, I, 1942, s. 22.
84. CCD, II, s. 379.
85. F. eks. K. Br. 9. okt. 1587; 15. nov. 1596; 19. nov. 1639.

i almindelighed også en genvej – og lige fra den første tid og til færdse- lens endelige frigivelse i 18. århundrede har de idelige overtrædelser af forbudet og kongernes stadige bestræbelser på at håndhæve det sat sig en lang række spor i kilderne. Fodgængere synes altid at have kunnet benytte vejene uhindret.

For at reservere kongevejene for kongelig færdsel blev de straks fra begyndelsen spærret med aflåste porte og bomme, og disse var et iøjnefal- dende træk ved vejene helt til deres opgåen i det almindelige vejnet efter at frigivelsen var begyndt i slutningen af det 17. århundrede. Portene var placeret ved indkørslerne til kongevejene, hvor disse udgik fra eller kryd- sede de større alfarveje, således at kongevejene spærredes, mens alfar- vejene lodes fri. Christian IV's porte havde tag og vindskeder og har altså været ganske anselige.⁸⁶ Portene må anses for en mere effektiv spærring end bommene, og det er nærliggende at tænke sig disse sidste anbragt ved de mindre befærdede alfarveje. Men også inde på selve kongevejene har der været bomme på de steder, hvor de kunne gøre mest gavn, nemlig ved broer og dæmninger.⁸⁷ Alfred Jouvin, der selv rejste ad kongevejen fra København til Roskilde, har ikke undladt at kommentere disse særprægede indretninger: „On n'y peut passer à cherval, à cause de plusieurs barrieres qui sont à travers, afin qu'il ne soit point gasté ni rompu des pieds de chevaux qui y passeroient, lesquelle ne sont ouvertes que lors qu'il y veut passer“ – man kan ikke passere til hest på grund af de mange bomme, som er tværs over, for at vejen ikke skal blive ødelagt eller rodet op af hestehove; bommene bliver kun åbnet, når kongen skal passere.⁸⁸ På et billede af Kolding i Frederik II's tid i Civitates orbis terrarum ser man, hvordan den eksklusive vej med sine gærder og vejtræer ligger fornemt tilbagetrukket ved ladegården i byens udkant (fig. 18).

For at kunne færdes på kongevejene på legal vis måtte man altså have nøgler til låsene for porte og bomme. Gennem den strengeste kontrol med fremstillingen af nøgler søgte kongen at gøre afspærringen effektiv. Det var smedene forbudt at lave nøgler udover dem, de fik ordre på af lenet,⁸⁹ og disse holdtes der nøje rede på. Da slotsforvalteren på Antvorskov skulle

86. Antvorskov lens regnskab 1620–21, biregister over tømmer, bl. a. til 6 porte, »baade thill portene i sig sielff, winndscheder och till kledning deroffuer under thagene, dissligeste att lecte dem med«.

87. F. eks. Antvorskov lens regnskab 1621–22, udgift nr. 55: en »zuingell« for broen ved Davidsrød. Ringsted kloster lens regnskab 1637–38, udgift nr. 31: bom »paa dend Nye broe«; 1640–41, bilag nr. 15: bom på Tidselbro og på vasen ved »Røess mølle«.

88. Le Voyageur d'Europe, s. 574.

89. K. Br. 15. nov. 1596.

have en ny nøgle, var det, fordi Kirsten Munk havde taget den gamle med sig, sidst hun rejste ad vejen.⁹⁰ At der i lenet kun måtte befinde sig én nøgle til samme bomme fremgår også af missiver af 1637 til lensmændene i Sorø, Antvorskov, Korsør og Ringsted, hvori disse fik ordre til at aftage låsene på alle de bomme og porte, som fandtes på kongens vej i deres len, og lade dem forandre således, at nøglerne i et len ikke kunne åbne bomme og porte i andre len. Der måtte kun fremstilles to nøgler til samme bomme og porte, den ene skulle blive i lenet, den anden sendes til kongen.⁹¹ Der er åbenbart blevet fremstillet falske nøgler i et sådant omfang, at drastiske skridt var nødvendige for at gøre de falske nøgler ubrugelige. Smedene har nok undt sig en ekstra fortjeneste ved at handle med illegale kongevejsnøgler.

Kongens smed i København har derefter kunnet fremstille kopier af de indsendte nøgler, men ret mange synes aldrig at være blevet lavet. Det vedblev perioden igennem at være en overordentlig eksklusiv kreds, der fik eller lånte nøglerne. Foruden den kongelige familie var det kun udenlandske, fyrstelige gæster og muligvis enkelte gesandter og andre, som kongen har villet vise særligt hensyn.⁹² Selv til vejen fra Frederiksborg slot til lystslottet Sparepenge havde kun hofmesterinden, staldmesteren og slotsfogeden nøgler, mens hofjunkeren smukt måtte ride udenom. Dog holdtes vejen åben for slottets folk, når der var gudstjeneste i slotskirken.⁹³ Rigsråderne kunne ikke benytte vejene. Da Eske Brock rejste til rigsrådsmøde i København i oktober 1617, fulgte han alfarvejen gennem Sjælland.⁹⁴ Vejenes karakter af kongens personlige ejendom understregedes herved stærkt. De var virkelig helt bogstaveligt „kongelig majestæts vej“.

De mange porte og bomme på kongevejene var ikke blot en stor hindring for den ulovlige færdsel, men betød også en forsinkelse af den lovlige. For at bøde på denne ulempe red rytterne i forvejen for at lukke op, inden de fornemme trafikanter skulle passere. I Antvorskov lens regnskab nævnes, at Ellen Marsvin havde en „drenge“ til hest, hvis opgave det var at åbne bommene på kongens vej.⁹⁵

90. Antvorskov lens regnskab 1622–23, udgift nr. 86; også K. Br. 7. jan. 1624.

91. K. Br. 8. nov. 1637.

92. At det på ingen måde var en fast regel, at gesandtskaber fik lov at benytte kongevejene, viser den svenske gesandt Johan Skyttes rejserute 1617 ad alfarvejene, jfr. s. 214 ff.

93. Chr. IV's egenh. br., V, s. 47.

94. På strækningen Korsør-Ringsted passerede han »Syestedt« = Sigersted, Dan., Mag., 4, V, s. 310. – I Ringsted kloster lens regnskaber findes bespisningsregnskabet for kongens herberg i Haraldsted. Foruden fyrstelige personer nævnes kun (11. dec. 1641) kongens livlæge, dr. Fabritzius.

95. Fritz Jacobsen, s. 31 f.

De illegale trafikanter, der ved hjælp af falske nøgler eller ved at bryde låsene op skaffede sig adgang til kongevejene, var hjemfalden til at få konfiskeret heste, vogn og last „og dertil sin halve boslod“. Denne straf er foreskrevet af Frederik II i brevet af 25. marts 1585, men samtidig med forkyndelsen af færdselsforbudet på kongevejen i Koldinghus len af 9. oktober 1587 fastsattes straffen blot til tab af „hvad han haver med at fare“. Det uensartede i den retstilstand, der rådede i henhold til de kongelige breve, træder her stærkt frem. I breve af 13. januar 1592 til lensmændene i de len på Sjælland, hvor der var kongeveje, befalede regeringsrådet, at det skulle forkyndes på tinge, at ingen under den af kongens far fastsatte straf måtte age på vejene, og Christian IV's åbne brev af 15. november 1596 om forbud mod færdsel på vejen Antvorskov-Ringsted indeholder en gentagelse af de strenge straffebestemmelser i Frederik II's brev af 1585.⁹⁶ Det ser dog ikke ud til, at der i praksis er blevet dømt slet så strengt. Oluf Jyde i Slaglille måtte bøde 1 td. havre „for sin dreng blev tagen på kongens vej“, og i 1614–15 fik Peder degn i Haverup en bøde for at have brugt en ulovlig nøgle.⁹⁷ En vognmandssvend, der 1642 blev taget på kongevej, synes at være sluppet med, hvad kongen betegner som *Deo gratias*, tak for mad – d. v. s. prygl – mod at han demonstrerede sit sikkert indgående kendskab til, hvor man kunne køre ind på kongevejen uden at bryde låse op, og hvor det ikke kunne lade sig gøre.⁹⁸

Afspærringer og straffebestemmelser var imidlertid ikke nok. Der måtte være folk på stedet til at håndhæve færdselsforbudet og arrestere de ulovlige trafikanter. Det påhvilede lensmændene at sørge herfor, dels ved hyppigt at lade vejene beride af deres egne folk, dels ved at ansætte faste opsynsmænd, som boede ved vejen og lønnedes af lenet.⁹⁹ Allerede i 1586 befalede Frederik II, at der skulle skaffes en karl til at føre tilsyn med den året forud færdiggjorte Frederiksborgvej. Han skulle forhindre hærværk, som var forekommet bl. a. på milepælene, og måtte desuden kunne istandsætte vejen, når den blev forkørt, eller grøfterne trængte til udbedring, og til beboelse skulle han have et hus, der lå, hvor „han bedst kan være ved hånden til opsyn“. ¹⁰⁰ Sådanne huse til opsynsmænd blev opført ad-

96. CCD, III, s. 39 f.

97. C. M. Smidt, Sorø, I, s. 18. Også Sokkelund her. tingb. 1634 nr. 364, 1635 nr. 9, 25 om en sag, hvor en formodet ulovlig trafikant havde fået konfiskeret vogn med læs; han nægtede at have kørt på kongevej og holdt det for »fuldkommen ran at være«.

98. Chr. IV's egenh. br., VIII, s. 202.

99. K. Br. 9. feb. 1631.

100. Kbh. Dipl., IV, s. 671.

skillige steder perioden igennem, og efterretninger herom er en af kilderne til vejenes topografi.¹⁰¹

Disse kombinerede opsyns- og vejtmænd kunne i nogle tilfælde være husmænd og inderster, der øjensynlig havde arbejdet som bierhverv,¹⁰² men under Christian IV møder vi nogle opsynsmænd af en helt anden type. Det var åbenbart nødvendigt at skærpe kampen mod den ulovlige færdsel, og det nye våben, kongen greb til, var indsættelse af bevæbnede vejinspektører med vidtgående beføjelser. Disse folk var ikke skikkelige husmænd og inderster, men karle med „stål i næsen“, og deres opgave var at nedskyde hestene for dem, der uden tilladelse kørte eller red på vejene, for derefter at overgive misdæderne til retsforfølgelse.¹⁰³ I et tilfælde kan det ses, at stillingen forenedes med hvervet som kongens dyrevogter.¹⁰⁴ De placeredes naturligvis også på strategisk vigtige steder, som når det siges om den mand, der skulle passe på vejen Roskilde-Haraldsted, at han skulle bo ved den bro og bæk, hvor bønder og vognmænd mest befindes at ville bruge vejen.¹⁰⁵

For at stimulere nidkærheden hos disse betjente bestemte kongen, at de ikke blot skulle have fast løn, men dertil en klækkelig præmie for hver nedlagt hest. Vi kender navnet på en af disse nye folk. Lensmanden i Sorø ansatte i 1639 Jens Vindelbo ved vejen mellem Ringsted og Sorø med bopæl syd for Tuel sø, hvor hans navn stadig er bevaret i Vindelbro og Vindel„bro“hus.¹⁰⁶ Hans årsløn sattes til 40 kurantdaler plus 40 sletdaler for hver hest, han kunne bevise at have fået ram på.¹⁰⁷ I København len sattes præmien pr. nedlagt hest til 20 rigsdaler.¹⁰⁸ Jens Vindelbo må siges at have været ganske godt aflagt, idet hans grundløn svarede omtrent til korporalsgage i hæren.¹⁰⁹

Jens Vindelbo og hans kolleger, disse magtens udøvere og opretholdere, skulle naturligvis ikke spille deres rige evner på simpelt vejarbejde. Den vejbetjent, som 1. maj 1643 blev ansat på strækningen fra Roskilde til

101. F. eks. K. Br. 12. aug. 1640; 6. maj, 7. juni 1642; i lensregnskaberne findes opførelses- og vedligeholdelsesudgifter for husene samt lønudbetalinger til opsynsmændene, f. eks. Roskildegård lens regnskab 1640–41, blad 113; her er en opsynsmands årsløn 26½ rdl.

102. K. Br. 31. aug. 1593 (s. 134).

103. K. Br. 19. nov. 1639; CCD, V, s. 48.

104. K. Br. 6. maj 1639.

105. K. Br. 19. nov. 1639.

106. C. M. Smidt har en udførlig omtale af Jens Vindelbo, Sorø, I, s. 19.

107. K. Br. 6. nov. 1639.

108. K. Br. 22. feb. 1643. – Efter 1625 var 1 rdl. = 96 skill. og 1 sletdl. = 64 skill. Skydepræmien var således større i Sorø len end i København len.

109. Om officersgager, K. C. Rockstroh, Udviklingen af den nationale hær, I, 1909, s. 94 f.

Ringsted, skulle nok holde opsyn med vejens tilstand, men skaderne anmeldte han til sognefogederne i de respektive sogne, så bønderne „med flid og uden nogen forhaling“ kunne gøre vejen i stand i hans nærværelse. Efterkom de ikke ordren herom, skulle han melde det til kongens ridefoged, for at denne kunne sagsøge dem. En anden opgave, der pålagdes denne vejinspektør, var straks på tinge og bystævner at bekendtgøre et forbud mod, at bøndernes svin kom på kongens vej, for de var slemme til at rode den op. Skete det herefter, måtte han skyde svinene, og ejeren tage skade for hjemgæld. Hans årlige løn sattes til 40 sletdaler og 10 td. havre.¹¹⁰

VEDLIGEHOJDELSEN påhvilede lensmændene. Vedrørende arbejdets organisering har vi allerede set, at i hvert fald til omkring 1640 blev en del af vedligeholdelsen varetaget af de opsynsmænd, lensmændene ansatte på kongens befaling, og det er muligt, at der nogle steder også efter dette tidspunkt har været sådanne faste vejmand ved siden af vejbetjentene.¹¹¹ Disse sidste var som nævnt også impliceret i vedligeholdelsen, derved at deres inspektion omfattede vejenes tilstand og kontrol med, at bønderne udbedrede anmeldte skader. Men bortset herfra varetog lensmændene deres pligt ved direkte indsats af kronens bønder¹¹² og ved aftaler med håndværksmestre om løbende reparation af skader på broer, bomme og låse. Bønderne har ligesom ved vejenes anlæggelse måtte udføre det grove og vigtige arbejde med at køre nye materialer til og fylde dem på samt oprense grøfterne, men herom hører man ikke meget. Derimod giver lensregnskaberne god besked om det vedligeholdelsesarbejde, der udførtes af håndværkere på lenets regning. Der forekommer en del udgifter til enkelte reparationsarbejder i årets løb, men meget almindelige er større samlede udbetalinger til mestre, som enten havde arbejdet på kontrakt og betaltes med et fast, årligt beløb, eller som indleverede en fortegnelse over det arbejde, de havde udført i en periode, i mange tilfælde et helt år, og betaltes i forhold hertil. Disse faste folk på kongens veje var både tømrere og smede, men smedearbejdet med reparation og fornyelse af opbrudte låse egnede sig tilsyneladende i særlig grad til faste aftaler. Ved kontraktaftalerne kan udgifterne være anført således: „Givet Christopher Peittersen

110. Roskilde landevej, s. 46. Det anføres her, at denne opsynsmand var den første af denne art, men som nævnt blev Jens Vindelbo ansat 1639, og samme år var der ansat andre før ham.

111. Af missive af 12. aug. 1640 (K. Br.) fremgår, at én opsynsmand ved Frederiksborgvejen fik en halv gang mere end en anden. En mulig årsag kan være, at den ene var »vejinspektør«, den anden almindelig »vejmand«.

112. F. eks. K. Br. 4. juli 1638.

smed i Ringsted efter hans contract, årligen for at holde låsene ved lige på bomme og porte på kong: Majest: vej imellem Sorø skel og Roskilde skel med andet smedearbejde.“ Bilagene hertil består i regelen blot af kvittering for beløbet, „som mig årligen er bevilget“. Beløbene, der udgaves til disse smedekontrakter, er på 12–14 rigsdaler.¹¹³

Mere oplysende er udgifterne til de håndværkere, der lønnedes efter deres „medfølgende registers formelding“. Disse registre, som i en del tilfælde er bevaret som bilag, indeholder mange topografiske oplysninger og giver desuden et indtryk af den ofte forbløffende hurtighed, hvormed bomme og låse måtte fornyes, fordi de var „forslagne“ af ulovlige trafikanter. Det kan her indvendes, at med denne aflønningsform havde håndværkerne økonomisk interesse i at forny et anlæg, før det egentlig var nødvendigt, og at denne kilde derfor kan formodes at give et overdrevent billede af hæværk og ulovlig færdsel. Dette kan vel ikke helt afvises, men noget stort omfang kan besvigelserne næppe have haft. Der var nogen kontrol. En tømrer i Helsingør meddeler, at han har „været med slotsfogeden og Caspar Fincke [vedligeholdelsen af låsene var i særdeles kyndige hænder!] ude og bese bommene og portene på kong. majtts. vej og erfare hvad brøst derpå fandtes“.¹¹⁴ Også i Ringsted holdt man øje med sine folk. I en smeds arbejdsregister hedder det: 26. september „forfærdiget jeg låsene over alt kongens vej, som Niels [Madsen?] var selv ude med at bese låsene, der de var forslagen, nemlig først . . .“.¹¹⁵ Samme fortegnelse, der omfatter arbejdet på kongevejen gennem Ringsted kloster len i regnskabsåret 1640–41, kan da passende benyttes som eksempel på smedens årlige vedligeholdelse. Fortegnelsen er opstillet kronologisk, men det vil her have større interesse at opregne, hvor mange gange de enkelte porte og bomme måtte have låsen repareret eller fornyet i årets løb.

2 bomme (på Tidselbro og vasen ved „Røes mølle“)	fik låsen repareret eller fornyet hver	4 gange
3 bomme	fik låsen repareret eller fornyet hver	3 gange
1 bom	fik låsen repareret	2 gange
12 porte eller bomme	fik låsen repareret eller fornyet hver . . .	1 gang

113. F. eks. Ringsted kloster lens regnskab 1641–42, udgift nr. 11; 1642–43, udgift nr. 19; Roskilddegård lens regnskab 1640–41, udgift nr. 66 med bilag.

114. Kronborg lens regnskab 1638–39, udgift nr. 23.

115. Ringsted kloster lens regnskab 1640–41, bilag nr. 15.

Det ses klart, at hverken opsyn eller trussel om straf har afskrækket de vejfarende fra at bryde ind på kongens vej.¹¹⁶ Man nøjedes ikke altid med at brække låsen op; af og til var „bommen afkastet“, og enkelte særlig ryggeløse personer gik så vidt som til at stjæle hele anlægget.¹¹⁷ Christian IV viste ellers stor snedighed i kampen mod den ulovlige færdsel. For at modvirke, at folk trængte ind på vejen ved at slå låsene itu, forsøgte han sig med en fuldstændig tilnagling af porte og bomme på den nord-sjællandske kongevej i den tid, han ikke selv var på egnen.¹¹⁸ Også en afbrydelse af broerne, ved at alle fjælene blev taget op, „da det ikke er nogen alfarvej“, som han surt bemærkede, og først lagt på igen, når han skulle bruge vejen, blev prøvet i Ringsted, Sorø og Antvorskov len.¹¹⁹ I 1631 fik den opfindsomme konge et nyt indfald: han beordrede lensmanden i Sorø til at lade hængslerne på portene ændre, således at øverste og nederste hængsel vendte modsat, så portene ikke kunne løftes af.¹²⁰ Men alle disse gode ideer førte, som vi har set, ikke til noget afgørende resultat i kampen mod den ulovlige færdsel.

Kongevejene var naturligvis også udsat for et forfald forårsaget af tidens tand, og også det skulle udbedres. Låsene i porte og bomme skulle jævnlige smøres,¹²¹ og der var porte, der faldt ned, og broer, som var aldeles brøstfældige og måtte fornys fra pæle til rækværk. Alt i alt kan

116. Anslag mod låsene af et lignende omfang skete i andre sjællandske len. Da den nævnte smed i Ringsted næste år gik over til kontrakt, lød denne på, at han årligt skulle have 13 rdl. for at passe låsene, hvilket svarer til lignende kontrakter fra andre len. Det var i øvrigt netop ved denne tid, kontrollen skærpedes ved ansættelse af vejbetjentene. Jens Vindelbo var som nævnt virksom på samme vej i nabolendet fra 1639. På den jyske kongevej kunne det derimod se ud til, at kongevejslåse kunne opnå at tjene deres tid ud. Her skete det, at de først blev udskiftet, fordi de var »gantz forrusted« (Haderslevhus lens regnskab 1619–20, udg. nr. 40). Det drejede sig ved den lejlighed om ikke mindre end 10 låse. Men også i dette len forekommer der i øvrigt til stadighed udgifter på grund af ødelagte låse. Billedet kompliceres generelt ved, at der til stadighed skete en udbygning af afspærringen som led i kampen mod den ulovlige trafik. Der blev jævnlige stillet nye bomme og porte op, når man havde fundet svage punkter, hvor folk kunne trænge ind på vejene, og det fremgår ikke altid, om en ny lås er til erstatning for en ødelagt eller til et nyt anlæg.
117. Korsør lens regnskab 1622–23, 2 nye »stabler« til slagbomme på kongens vej, »som de gamle war affbrutt och bortstaalenn«. Stablerne var de stolper, hvorpå bommen hvilede.
118. K. Br. 10. okt. 1603. Sokkelund her. tingb. 1635, nr. 25: Jernspigerne, som en port på kongevejen var naglet til med, hævdedes at være slået itu, og porten lukket op. Modparten påstod, at porten stod så meget åben, at et svin kunne gå igennem.
119. K. Br. 16. nov. 1622. – 25. feb. 1644: Det samme for lenene København, Roskildegård, Ringsted kloster, Sorø, Antvorskov og Korsør, men nu af frygt for svensk invasion.
120. K. Br. 9. feb. 1631.
121. I Kronborg len havde Caspar Fincke dette arbejde på kontrakt. Denne nævnes i Kronborg lens regnskaber, bl. a. 1638–39, udgift nr. 34, og følgende år.

det ikke have været nogen ganske billig luksus for Christian IV og de følgende konger at holde deres separate veje fra Kronborg til Korsør.¹²²

Under Christian IV's mindreårighed synes lensmændene at have slækket noget på nidkærheden med vedligeholdelsen af Frederik II's kongeveje, som var blevet anlagt i denne konges seneste år. At formynderregeringens medlemmer benyttede vejene er der sikkert ingen tvivl om, men de har næppe haft samme personlige interesse i at holde dem i god stand som kongen. I breve til lensmændene i de len på Sjælland, hvor der var kongeveje, betegnede de vejene som meget ødelagte, med porte og bomme itu, så alle kunne age på dem. Regeringsråderne ønskede dog åbenbart at afværge et fuldstændigt forfald, for de indskærpede, at vejene nu skulle laves i stand og færdselsforbudet på ny forkyndes på tinge, ligesom lensmændene skulle sørge for den fremtidige vedligeholdelse.¹²³ Formyndertiden kom således nok til at betyde en nedgangsperiode for kongevejene uden nyanlæg og med mangelfuld vedligeholdelse af de eksisterende veje, men disse overlevede dog takket være regeringen, og kort efter sin magtovertagelse kunne Christian IV udstede et åbent brev med gentagelse af færdselsforbudet på den midtsjællandske kongevej og samme dag¹²⁴ misiver til lensmændene med forbud mod fremstilling af falske nøgler. Han havde dermed overtaget faderens politik.

KONGEVEJENE UNDER ENEVÆLDEN. Denne sidste fase af kongevejenes historie er den, der hvad det juridiske angår er bedst behandlet i litteraturen. Paulsen og C. Christensen (Hørsholm) har lagt grunden, og Topsø-Jensen har bygget videre herpå, og alle tre forfattere bringer fyldige uddrag af enevældens forordninger om kongevejene. Der har herved været en tendens til, at forholdene i denne deres sidste tid – opløsningstiden – er kommet til at gælde for hele deres historie, hvilket unægteligt har gjort billedet noget skævt. Da den naturlige afslutning på kongevejenes saga falder ved de store vejreformers tid, kan denne sidste fase ikke forbigås her. Hvad der i det følgende skal stilles sammen er derfor dels en kort oversigt over de kongelige vejes almindelige historie, dels og især – efter det topografiske afsnit – en tolkning af kilderne vedrørende vejenes

122. Hvor store summer, det har drejet sig om, er vanskeligt at skønne. Lensregnskaberne giver ikke det fuldstændige billede, for også andre indtægter end lenenes blev anvendt, først og fremmest af Øresundstolden. K. Br. 25. april 1586, kongen sendte 300 dlr. til istandsættelse af den nye vej i København len.

123. K. Br. 13. jan. 1592.

124. K. Br. 15. nov. 1596; CCD, III, s. 39.

frigivelse, som bryder med, hvad der ellers er gjort gældende om denne sag.

Med Christian IV's død gik kongevejsbyggeriet ind i en ny fase. Det var forbi med bestræbelserne på at lade dette vejnet brede sig videre ud over landet, og hvad der kom til af nye kongeveje står alene i forbindelse med opførelsen af nye slotte og lystgårde – Frederiksdal, Frederiksberg slot og Fredensborg, samt Hørsholms ombygning og voksende betydning.¹²⁵ Den nærmest følgende tid danner i øvrigt en direkte fortsættelse af den her behandlede periode, kampen mod den ulovlige færdsel gik usvækket videre og førte til en række forbud og forordninger – 1661, 1662, 1663, 1664, 1673, 1685, 1718, 1725, 1734¹²⁶ – der i forskellige variationer gentager, at vejene ødelægges af „umådelig almindelig kørsel . . . så at disse vore egne veje mere end de almindelige landeveje bruges“, at porte og bomme „voldeligen angribes“, og låse og hængsler bortstjæles af onde og skarnsagtige mennesker. Folk praktiserede sig ind på vejene ved hjælp af dirke eller falske nøgler, og de, der var så heldige at bo bekvemt for det, lod sig betale af de vejfarende for tilladelse til at køre gennem deres gårde uden om afspærringerne. Der var endog dem, der traf faste aftaler med hyrekuske og vognmænd om en sådan illegal adgang til kongevejen. Og der var inderster og betlere, som havde slået sig ned i små hytter ved kongevejsportene og foregav at være fæhyrder, mens de i virkeligheden ernærede sig ved at åbne porte og bomme for de rejsende. Al denne tøjlesløse ondskab måtte naturligvis kræve forholdsregler, og der er i disse års lovgivning om sagen flere nye indfald, ligesom det hele efterhånden sættes endnu mere i system. Dronning Sofie Amalie gav på Hørsholm sine folk ordre til uden videre at skyde hestene ihjel, når de traf ulovlige trafikanter, uden hensyn til disses stand, mens kongen i sin forordning af 1664 kun tillod det, hvis arrestanterne ikke ville følge godvilligt med.¹²⁷ For at komme de mange falske nøgler til livs blev alle eksisterende nøgler et par gange – i 1685 og 1734 – beordret indleveret til amtmanden hvert sted for at de hos generalbygmesteren kunne blive forsynet med kon-

125. Under enevælden anlagdes der desuden nogle jagtveje i Nordsjælland, jfr. forbud af 14. sept. 1687: »De nye jagtveje, som vi udi skovene i København, Frederiksberg og Kronborg amter har ladet forfærdige til vor egen tjeneste« opkøres og fordærves, hvilket skal straffes med arbejde i jern på Bremerholm, Paulsen, bilag nr. 19. Også Trap, 5. udg. III, s. 112.

126. Disse forbud og forordninger er dels refereret af Paulsen (s. 44 ff), dels er de vigtigste af dem, trykt eller i afskrift, bilag til hans manuskript.

127. Dronning Sofie Amalies brev af 24. marts 1663, citeret i C. Christensen, Hørsholms historie, s. 102. Forordning af 30. dec. 1664, Paulsen, bilag nr. 16.

gens stempel og i 1734 tillige med nummer, årstal og brugerens navn, hvorefter de igen udleveredes til de lovlige ihændehavere, samtidig med at der udfærdigedes lister over disse. Listerne sendtes så ud til de lokale opsynsmænd, der således altid skulle være i stand til på stedet at afgøre, om en trafikants nøgle var legal eller ej. Ifølge den meget omfattende og detaljerede 1734-forordning skulle nøglen indkaldes ved ihændehaverens død. Forbudet mod at smedene eftergjorde nøglerne blev naturligvis indskærpet, og hofsmeden fik ordre til kun at lave nøgler efter generalbygmesterens skriftlige ordre. Hvis en smed, der var mester i lavet, forbrød sig mod forbudet, skulle han efter 1718-forordningen miste sine lavsretigheder og desuden bøde 100 rdl. Var han ikke i lavet, eller boede han på landet, skulle han bøde det dobbelte. Disse bøder nedsattes i den i det hele taget noget mildere 1734-forordning til henholdsvis 20 og 30 rdl., med den tilføjelse at hvis smeden ikke kunne betale, skulle han arbejde i skubkarren i næste fæstning en måned for hver 10 rdl.

For overtrædelse af færdselsforbudet sætter forordningerne vekslende straffe. I 1673 var det hests og vogns fortabelse første gang, man blev taget, anden gang en konsiderabel pengebøde „efter personens vilkårs beskaffenhed“ og tredje gang speciel tiltale „som vort mandats modvillige overtræder“. Der dømtes efter lovens strenghed, om end ikke altid efter dens ord. En 9-års dreng, søn af en fæstebonde i Blovstrød, som i 1718 blev pågrebet på kongevejen på vej til mølle med en sæk rug og en sæk byg på vognen, fik, efter at sagen havde været forelagt kongen, kornet konfiskeret, mens hest og vogn blev frigivet.¹²⁸ I 1725 kom der mere graderede bestemmelser: en hyrekusk eller vognmand, der selv kørte på kongevej, skulle af med 50 rdl., var det hans karl, kunne denne betale det samme eller veksle bøden med 3 måneder i skubkarren. De passagerer, der sad i vognen ved anholdelsen, skulle op med 5 rdl. pro persona eller 8 dage på vand og brød. En bonde måtte bøde 1 rdl. eller i den spanske kappe ved tinget 3 dage i træk 2 timer hver dag. Disse takster var under forudsætning af, at arrestanterne opførte sig pænt, gjorde de modstand ved anholdelsen var straffene af ganske anden kaliber: for en bonde fæstes fortabelse og et år i skubkarren i næste fæstning. Af disse bøder skulle halvdelen gå til opbringeren og halvdelen til bommes og portes vedligeholdelse. Den skærpelse af kampen mod den ulovlige trafik, som 1725-forordningen var et udtryk for, blev anset for en så stor ulykke for de

128. Sagens akter, et bønsskrift fra drengens far og afgørelsen skrevet af kongens kammer-tjener, er citeret i C. Christensen, *anf. arb.*, s. 103 f.

kroer, som lå ved kongevejen og dels betjente kongen og hans folk, dels trafikanter på krydsende alfarveje – samt de illegale på kongevejen – at de nu fik fritagelse for „huspenge“ foruden en årlig godtgørelse på 20 rdl., som skulle tages af bøderne eller af amtskassen. Det var Vibenshus, Lundehuset og Rudersdal kro, alle ved Frederiksborgvejen, kongen således ønskede at holde på fode.¹²⁹ I 1734 blev bøderne betydelig mindre hvasse: nu skulle alle uanset erhverv betale 5 rdl., bønder 4 mark, ved tiltvungen adgang dog 2 sletdaler. Passagerer i pågrebne vogne slap nu helt for straf. Til gengæld fik opbringeren så tre fjerdedele af bøden, mens resten deltes ligeligt mellem amtsbetjentenes folk og vedligeholdelsen. Det mest markante udtryk for den mildnelse, der kom med 1734-forordningen, er den straf, som tiltænkte dem, der lod folk køre ind på kongevejene gennem deres ejendom: efter 1725-forordningen et år i jern på Bremerholm, i 1734 en bøde på 5 rdl. 1734-forordningen giver et indblik i, hvordan det kunne gå til på kongevejene. Den bestemmer at „da bønderne ofte samler sig i flokke, og med magt tvinger dem, som bor ved bommene, til at oplukke eller lade dem passere igennem deres gårde, så må de, som har indseende med kongevejen, lade dem igennem, når de dertil bliver tvungne, men derpå skal de straks efterfølge bønderne til næste by, da byens sognefoged og beboere straks skal være dem behjælpelige at anholde alle vognene, indtil enhver af de således opsætsige bønder har betalt i straf 2 sletdaler. Og såfremt nogen af bønderne da skulle gøre modstand bør den eller de straks pågribes og til amts- eller regimentsbetjenterne henbringes, som straks skal lade dem indlevere på Bremerholm, hvor de i 4 måneder skal arbejde udi jern“. Salg af stjalne låse, hængsler og beslag fra bommene skulle straffes med Bremerholms jern i 2 år, og køb af de stjalne effekter samt medviden om en sådan handel med et halvt år. For fremlån af legale nøgler skulle bødes 6 rdl. samt nøglens fortabelse. Det kostede også 6 rdl. at lade en port stå åben efter sig. Men forordningen nærrede ingen illusioner om, at der i praksis var lighed for loven. „I fald personerne er af den stand, at betjenterne ei understår sig bøderne af dem at fordre“, skulle man forsøge at få i stand, at amtmanden selv inddrev dem. Betlere, som herefter opholdt sig ved bommene eller på vejen, skulle straks pågribes, og kvinderne sendes til spindehuset, mændene til arbejde på Bremerholm i 6 måneder. Kongelige kuske, som ikke lukkede portene efter sig, afskedigedes.¹³⁰

129. Reskript til rentekammeret af 4. juni 1725, Paulsen, s. 51.

130. Forordning af 24. april 1734, Paulsen, bilag nr. 22.

I 1735 indførtes en ny og mere effektiv form for opsyn med kongevejene i København og Hørsholm amter, nemlig en militærpatrulje, der dag og nat skulle færdes på vejene og opbringe alle ulovlige trafikanter. Der var tale om en ekstra sikring, for de øvrige kongelige betjente blev ikke hermed fritaget for deres opsynspligter. Ordningen synes at have haft succes. Kromanden i Nobis Mølle søgte – og fik – i 1735 afslag i sin afgift, fordi han havde mistet al sin kronæring „siden kongevejen allernådigst er forbuden for underdaner at passere“. Ifølge en opgørelse over betalte bøder i Hørsholm amt i første halvdel af 1760 var der ikke mange overtrædere: i januar-april ingen, i maj og juni en skovrider 10 rdl. for 2 vogne, en greve 5 rdl. for en arbejdsvogn, og 7 bønder hver 4 mark. I 1756 skete der den administrative ændring, at overjægermesteren blev fritaget for tilsynet med kongevejene. Dette og dermed vejpatruljen overgik til amtet. Patruljetjenesten fortsatte helt til 1767, da den nye chaussé var blevet åbnet.¹³¹

Et par lempelser kom der dog også. Som tidligere nævnt blev færdsel tilladt om vinteren og ved sommerens begyndelse, fordi vejene derved kunne jævnes noget. Denne tilladelse, der første gang blev givet i 1673, og som gentoges i de følgende forordninger, har naturligvis ikke gjort det lettere at håndhæve færdselsforbudet resten af året. I 1725 ophævedes forbudet mod, at de bønder, som boede i landsbyerne tæt op til kongevejene, måtte drive kvæg på disse. Dette forbud har ikke været realistisk i betragtning af, at vejene i mange tilfælde gik lige igennem en landsbys jorder.

I 1670'erne var der imidlertid sket en radikal og afgørende ændring, hvis konsekvens ses af forordningen af 1685. Den beordrede indsatsen mod den ulovlige trafik koncentreret om de kongeveje, der under den nye statsform var de absolut vigtigste, nemlig dem, der udgik direkte fra København og førte til vigtige og konstante rejsemål i residensbyens omegn. De øvrige var da i realiteten opgivet som kongeveje. Argumentationen for denne tolkning af 1685-forordningen og andre kilder fra disse år må imidlertid vente, til der er gjort rede for kongevejenes topografi.

VEDLIGEHOJDELSEN påhvilede fortsat bønderne. I forordningerne af 6. maj 1665 og 26. februar 1670 blev der givet ordre til, at alle, der ejede jordegods, skulle tilholde deres bønder om straks at istandsætte kongevejene og de almindelige landeveje,¹³² hvilket af Abitz og Topsøe-Jensen er blevet

131. Patent af 23. sept. 1735, Paulsen, s. 53 f. C. Christensen, anf. arb., s. 105 f..

132. Paulsen, s. 57.

tolket på den måde, at regeringen nu krævede vedligeholdelse af kongevejene efter ganske de samme regler som de alfare veje. Den skulle altså have forladt princippet om, at kongevejene alene skulle holdes af kronens fæstere som hoveri.¹³³ Det er imidlertid langt fra sikkert, at lokaladministrationen, der skulle iværksætte vedligeholdelsen, har tolket forordningerne på den måde. Som påpeget af Abitz i anden forbindelse var der endnu under enevælden et stort spillerum for de lokale embedsmænd, og der er god grund til at antage, at inertien i den gamle ordning har ført til, at man ude i amterne som en selvfølgelig ting fortsat har skelnet mellem det almindelige pligtarbejde på alfarvejene, som påhvilede alle bønder, og kronbøndernes hoveri på kongevejene, helt frem til den tid, da det gamle kongevejsbegreb forsvandt. Som det senere skal vises, blev en bro på en kongevej vedligeholdt af amtet, endog efter at vejen var blevet opgivet som kongevej og i en snes år havde været helt overtaget af de omliggende landsbyer som deres „alfare torvevej“ (jfr. s. 290 f). Regeringens synspunkt og ønske, udtrykt i forordningernes formulering, er her som i andre tilfælde ikke nødvendigvis identisk med praksis. Ved København ser det derimod ud til, at de to slags veje blev slået sammen, hvad vedligeholdelsen angår, men det skete under ganske særlige omstændigheder. I Københavns privilegier af 1661 fik byen tillagt indtægten af Roskilde len, hvoraf en del skulle gå til vedligeholdelsen af „vores såvel som den gemene landevej“.¹³⁴ Men ordningen har enten kun omfattet en del af kongevejene eller også er den meget snart blevet ophævet, for i amtsregnskaberne for 1660'erne er der stadig udgifter til portene på kongens vej.¹³⁵

De kongeliges tilsyneladende voksende krav til vejenes – også alfarvejenes – kvalitet var en medvirkende årsag til hoveriets voldsomme vækst i Nordsjælland. Amtsforvalteren i Hørsholm skrev i 1734 til overhofmesteren: „Deres Excellence kan jeg ikke efterlade underdanigst at foredrage den utålelige mangfoldig kørsel og hoveri, hvormed hendes majestæt dronningens bønder her på amtet meget extraordinair, mere end som nogen tid tilforn enten er sket eller på andre omliggende amter nogensteds sker, bliver bebyrdet, ved det . . . foretagne arbejde ved vejenes reparation, idet bønderne . . . må tilføre sand fra stranden op på vejen, og det i sådan mangfoldighed, at det fast er uendelig, hvilket såle-

133. Abitz, s. 132 f. Topsøe-Jensen, *Dansk Vejtidskr.*, 1945, s. 11.

134. Københavns privilegium af 24. juni 1661, art. 10, gengivet i faksimile Bruun, II, s. 169.

135. Roskilde landevej, s. 47.

des både forleden år, og nu i år af og til, såvel i sommer som særdeles nu i denne efterhøst, har kontinueret og endnu vedvarer, så at fast ingen uge forbigår at hele amtets bønder jo med sådan utålelig hoveri og kørsel 2 a 3 dage med sandagning på vejen . . . må tilbringe, hvormed de da såmeget desto mere graveris, som de må føre sandet eller gruset fra stranden ved Ronsted [Rungsted] og Smidstrup, hvor herr kammerherren dem ved soldaterne lader opsøge, og til henimod Heslerød og Auderød på Fredensborg vejen, som er over 1¹/₂ miil til 7 fjerdingvej at bønderne med hvert læs, det lidet deraf kan føres, har at køre, at de netop fra morgen til aften neppelig nu hver kan køre to læs hen til stedet, og derfor er dette arbejde og hoveri uendelig, da aldrig såsnart et stykke vej af bønderne med allerstørste møje og besværlighed, er færdiggjort, førend et andet igen optages, og bønderne igen med sandagning skal besværes, netop som oftest på de steder, hvor det ikke var fornødent, så at bønderne særdeles nu i denne tid, derover forhindres mærkelig fra deres agerdyrkning og rugpløjning, som de nu i denne tid for vinteren skulle forrette, og ville geråde til godsets uovervindelige skade og ruin om bønderne formedelst dette ny påkomne hoveri, skulle forsømme deres sæd og pløjning i denne tid. At jeg ikke vil melde noget om det bønderne formedelst sådan hoveriets formerelse ganske forhindres fra deres egen gerning, ja fast ikke kan have den tid at tilvejebringe de kongelige skatter, hvorover desværre restancerne nødes at må tilvoxe, når hoveriet i så måde formeres, så at om dette arbejde på vejen med den mangfoldige sandagning fra stranden således skal continuere, er den alene capabel til at ruinere hendes majestæts bønder, hvis bester bliver derover så forstrakt og forkørt i denne tid, at de siden til pløjning deraf ikkun skal finde liden tjeneste, foruden anden skade og forsømmelse, bønderne derover må fornemme“ o. s. v.¹³⁶

På trods af den knirkende stil er den indre modsigelse i det senfeudale samfunds udbytningsform aldrig blevet udtrykt klarere end af denne bekymrede amtsforvalter. Man kunne kun med største besvær finde balancen imellem at tvinge bønderne til overdådigt hoveri for et uproductivt formål som hoffets behageligere kørsel og at holde dem i stand til at lade sig malke for skatter og afgifter.

Trods den store indsats var resultatet tilsyneladende ret fattigt. Amtsforvalteren i Hørsholm blev efterhånden træt af de mange klager fra sine overordnede og svarede således på en ny: „Imidlertid er der sandelig ikke

136. C. Christensen, anf. arb., s. 106 f.

noget, som falder mig så bekymmerlig eller ligger mig hårdere på hjertet end kongevejene, allerhelst jeg forud ved de samme skal være ligeså hårde og gode i daglig regn, som i tørt vejrlig, om jeg ikke vil høre af enhver, der kører på dem, hvorledes de kan repareres og holdes i den stand, som de efter min mening aldrig kommer udi“.¹³⁷ Dette blev skrevet i 1763, og der er næppe tvivl om, at amtsforvalteren tænkte både på de gamle kongeveje og de store alfarveje. Det var på den tid gået op for alle kyndige, at der måtte radikale reformer til. Da de kom, betød de på mange måder et brud med hidtidigt vejvæsen,¹³⁸ men i én henseende var alt foreløbig ved det gamle: det var fortsat bønderne, der skulle udføre det grove arbejde. Selv om der flere steder blev udkommanderet soldater til at deltage i arbejdet med de nye hovedvejes anlæggelse, kom de vældige kørsels- og jordarbejder til at betyde nye, enorme byrder for alle kategorier af bønder. I Hørsholm amt udløste det nye vejarbejde et stort tilløb til bondeoprør, hvilket sikkert må ses i sammenhæng med, at bønderne her som de første i landet betalte sig fri for hoveri siden 1761, så at tvangsarbejdet på de nye veje måtte føre dem til den erkendelse, at gamle krav blot var blevet afløst af nye. Først indsendte de en klage, hvori de henviste til, at der ikke var lovhjælp for kravet om det nye vejarbejde, idet deres arvefæsteskøder kun pålagde dem at udføre reparationsarbejde. Klagen afvist af kongen. Så krævede de en kommission nedsat til at dømme i sagen, men også det afvist. I september 1780 holdt bønderne så et møde, hvor de besluttede at iværksætte en strejke, der blev effektiv næste dag. Dette var at betragte som åbent oprør og kunne som sådant straffes som majestætsforbrydelse. Regeringen var imidlertid stærk nok til at knuse modstanden uden at benytte domstolene som redskab. Den afgjorde sagen „arbitrært“: 3 bønder, som betragtedes som hovedmænd, og 3 andre, som havde indkaldt mødet, blev sendt til Kronborg på tvangsarbejde, og ved lodtrækning blev der desuden udtaget 1 mand fra hver af de 7 landsbyer i Karlebo sogn, der var blandt de oprørske sogne, og disse 7 kom på tvangsarbejde i 2 måneder. Dette arrangement vakte en del opsigt, mange følte ubehag ved den umaskerede terror, og det strømmede ind med bønskrifter til fordel for bønderne, som regeringen omsider besluttede af frigive. Men da havde den opnået sin hensigt, bøndernes modstand var brudt, og de havde igen taget fat på det tunge arbejde. Aktionen var dog ikke uden resultat, for så vidt som Generalvejkommissionen ved tilrettelæggelsen af

137. Samme, s. 107.

138. Om vejreformerne, se Topsøe-Jensen, Ad hjulspor og landeveje.

det følgende års arbejde tog noget hensyn til, hvad der var mindst ubekvemt for bønderne.¹³⁹

Hvad vejenes vedligeholdelse angår, kom imidlertid nu snart den tid, da nye ideer vandt frem også her. Vejforordningen af 1793 afløste størstedelen af pligtarbejdet på hovedlandevejene med en pengeydelse, og i 1841 gik man videre med dette princip og lod derefter også de mindre landeveje holde i hovedsagen med lønnet arbejdskraft.¹⁴⁰

139. H. C. Rosted, *Fra fæstebonde til selvejer*, s. 70 ff; *Træk af bondens historie på Hørsholm gods*, s. 8 ff. Topsøe-Jensen, *anf. arb.*, s. 145 f; *Kongevejen fra Usserød . . .*, s. 15 f.

140. Abitz, s. 141.

VIII

De sjællandske alfarvejes topografi

1. KØBENHAVN-ROSKILDE-KORSØR. På strækningen nærmest København er det som overalt i hovedstadens nærhed meget vanskeligt at fastslå nøjagtigt, hvordan vejene har gået, før det 18. århundrede, da der kom et nogenlunde troværdigt kortmateriale. Vejforløbet ændredes adskillige gange. Ny bebyggelse, udstykninger, fæstningsværker og kongelige byggeforetagender medførte omlægninger og reguleringer af vejene. Mellem de forskellige landsbyer i omegnen var et net af veje og mange småveje, der forbandt disse med de større færdselsårer, som førte ind til byens porte. Mange forfattere har med større eller mindre held forsøgt at udrede disse indviklede forløb af gader og veje,¹ men den, der med størst kyndighed har bygget videre på det grundlag, Oluf Nielsen har lagt, Eiler Nystrøm, er også den, der udtaler sig med mindst sikkerhed. Om vanskelighederne ved at tolke de topografiske oplysninger i de ældre kilder siger han, at „de grønne marker rundt om hovedstaden er åbenbart flydt i eet for datiden, og grænser har man ikke agtet på. . . . Snart har man kaldt Københavns mark for Utterslev mark, snart for Islev mark, fordi vejen ad den kant førte til Islev. . . . I denne forbindelse kan det også bemærkes, at man i gammel tid jævnlig forvekslede St. Jørgens sø med Peblingsøen, og heller ikke sjældent kalder den Sortedam“.² Det er ord fra en erfaren mand, som nok kan give betænkeligheder. Men denne skepsis over for de topografiske oplysninger i kilderne bør dog administreres på en sådan måde, at misopfattelse hos kildens forfatter er den sidste løsning, man griber til. En historiker kan ikke uden bæven give sig i lag med en omredigering af kildematerialet. I virkeligheden er Nystrøms egne resultater et bevis på, at det med fornuftig omtanke er muligt at få holdbare oplys-

1. Bl. a. Arne Sundbo i Hist. medd. om Kbh., 2. rk. III, s. 160–198 og H. U. Ramsing, samme, 2. rk. IV, s. 277–332. For begge arbejder gælder, at de er svagt dokumenteret, og at det i de fleste tilfælde er umuligt at se, hvor en eventuel kildebenyttelse holder op og konstruktionerne begynder. Nystrøm har imødegået nogle af de to forfatteres grundlæggende synspunkter, men på andre punkter følger han dem i ubeviste og ubeviselige påstande.
2. Nystrøm, Frederiksbjergs historie, I, s. 35.

ninger ud af de vanskelige kilder, selv om en række detaljer må forblive i det uviste. Vedrørende vejene nærmest København bygges der i det følgende for en del på Nystrøm, dog således at det på nogle punkter er muligt at korrigere hans fremstilling. Strækningen fra København til Roskilde er behandlet af Victor Hermansen på grundlag af Smørum herreds tingbog, især en synsforretning under 12. april 1641 vedrørende inddeling af vejen med henblik på fordelingen af vedligeholdelsespligten, samt fund af syldsten, kakler m. v. fra den gamle Roskilde kro, der blev ødelagt af svenskerne i 1659, Johannes Mejers kort over København amt (1649) (fig. 19), der dog er noget misvisende, Jens Sørensens kort over Københavns omegn (1720) (fig. 20) og Willars kort over de nordsjællandske rytterdistrikter (ligeledes 1720).³

Til begyndelsen af 1620'erne havde vejen mellem Vesterport og Langvadsdam (nuværende Damhussø) dette forløb:

Vesterport – sydenden af St. Jørgens sø – fra hjørnet nuværende Baggerstræde Gammel Kongevej til hjørnet nuværende Værnedamsvej Vesterbrogade, hvor Mikkel Vibes kro lå fra 1619, videre ad nuværende Vesterbrogade, Rahbæks allé, Valby Langgade – Valby – Langvadsdam.

På det kendte stik i *Civitates orbis terrarum* (1587) af udsigten mod København fra Valby bakke (fig. 8) ser man overgangen ved den sydlige ende af St. Jørgens sø, hvor vejen førte ind til byen på en dæmning og bro. Søen ses at fortsætte i næsten hele sin bredde ud til stranden, således som det har været tilfældet på de tider af året, hvor vandstanden var højest. Søen selv var lavvandet og omgivet af engdrag, og da den omkring 1600 var næsten udtørret om sommeren, forlangte kongen den opstemmet af hensyn til byens forsvar. Da han i 1619 selv overtog søen og resten af Kalvehaven – søens engareal – blev forholdene ændret. Søen blev opstemmet, og dens eng begrænset mod vest af de fæstningsværker, der anlagdes fra 1620, og hvori ladegården kom til at indgå.⁴

I begyndelsen af 1620'erne skete der i det hele taget store forandringer uden for Vesterport. Til kongens nyerehvervelser her hørte foruden Kalvehaven også St. Jørgens mark. Den gamle St. Jørgensgård lå ved sydenden af St. Jørgens sø, hvor den ses til venstre for broen på ovennævnte stik, og ved erhvervelsen af dens mark kom den østlige del af alfarvejen mod Roskilde til at gå over kongens jord. Stykket nærmest Vesterport – nuvæ-

3. Roskilde landevej, s. 32 ff, 114 f; Nystrøm, anf. arb., I, s. 54 ff; også O. Nielsen, Københavns historie og beskrivelse, IV, s. 404 f; Poul Høyer, Glostrupbogen, I, s. 49–60.

4. Nystrøm. anf. arb., I, s. 40 f.

rende Ved Vesterport og Gammel Kongevej til Bagerstræde – beslaglagde kongen til en ny ladegårdsvej (se herom s. 259), og i stedet anlagdes en ny alvej, nuværende Vesterbrogade, til Vesterport. Derved fremkom de knæk, Vesterbrogade nu har ved Vesterbros Torv og Værnedamsvej.

Til 1620'erne, da ladegårdsmarken blev udvidet, var der endnu en vigtig vej mellem København og Langvadsdam, nemlig den, der gik over landsbyen Solbjerg. I Frederik II's tid synes Solbjergvejen endda at have været anset for den vigtigste. I 1562 måtte bønderne i 6 herreder køre store mængder brosten og sand til „vejen ved Solbjerg uden for København“, og i 1580 skulle bønderne føre materialer til stykket mellem Solbjerg og Langvadsdam, hvor der nu skulle lægges bro på grund af de mange dybe huller i vejen.⁵ Om landsbyen Solbjergs beliggenhed er der delte meninger. Der er enighed om, at den har ligget ved det gamle Solbjerg, senere kaldet Valby bjerg, nu Frederiksberg bakke, og Nystrøm har givet gode grunde for den antagelse, at byen lå ved den nordlige side af nuværende Frederiksberg have omkring Frederiksberg Bredegade.⁶ Hvordan vejen i øvrigt er gået er ganske uvist. Den må være stødt til vejen over Valby, muligvis i nærheden af nuværende Værnedamsvej, hvor omlægningerne skete i 1620'erne, således at kongevejen til Roskilde, der blev lavet i 1641, har fulgt Solbjergvejen, som nu gik over ladegårdsmarken, til Langvadsdam. Det ser således ud til, at kongen ikke alene beslaglagde den inderste del af den gamle alfarvej, men også hele den vigtigste vej til Langvadsdam, og at det måske først var nu, vejen over Valby fik sin store betydning. Det er efter den tid, at bønderne i København, Roskilde og Tryggevælde len skulle holde „den lange stenbro igennem Valby og til Langvadsdam på landevejen ad Roskilde“.⁷

Det var altså Valby bjerg, der bestemte, hvor vejene skulle gå. Man har enten kunnet køre nordom over Solbjerg eller syd om over Valby, indtil de kongelige udvidelser kun levnede den sydlige vej, mens den nordlige snart efter blev kongevej. Først i 1776 blev „bjergets“ magt brudt, da den store nye chaussé blev ført over det. *Langvadsdam* var et vanskeligt punkt på vejen. Hvornår „det lange vad“ over Harrestrup å er blevet afløst af en dæmning er ikke klart og navnet har givet anledning til misforståelser. „Dam“ er i det 16. århundrede synonymt med „dæmning“, som også bruges. Da søen, den nuværende Damhussø, første gang omtales i kilderne,

5. K. Br. 6. juni 1562; 14. feb. 1580.

6. Nystrøm, anf. arb., I, s. 29 f, 225.

7. Kbh. Dipl., V, s. 49 f, 136 f, 225; VI, s. 751 f. Jfr. O. Nielsen, anf. arb., IV, s. 404.

hedder den „Langevadsdams sø“.⁸ Endnu i 1683 tales der om den „store dæmning eller dam ved Damhuset“.⁹ Damhuset har senere givet søen navn. Dæmningen er i øvrigt ikke blot primær i forhold til søen, hvad navnet angår. Det var dæmningen, der ved at opstemme åen betingede, at der kunne dannes en egentlig sø her.¹⁰ I 1633 blev bønderne tilsagt til at møde ved Langvadsdam for at arbejde på „den nye stenlagte bro, som sammesteds er“, idet de skulle fylde ud med jord „inden de pæle, som vi nådigst har ladet slå“.¹¹ Brolægningen, der fandtes på stedet, har uden tvivl ligget på en dæmning, som nu er blevet udbygget. Det er ikke sandsynligt, at dæmningen, som det er blevet antaget,¹² først skriver sig fra begyndelsen af 1620'erne. Dæmningen på dette vigtige sted må være mindst lige så gammel som navnet Langvadsdam. Det var enten kun brolægningen eller en forbedret dæmning, der var ny i 1633.

Vest for Langvadsdam gik vejen videre over Hvessinge mark mellem Hvessinge og Glostrup, nord om Herstedvester til Roskilde kro, hvis rester er fundet i haven til „Rolighedshuset“ lige vest for Store Vejleå-dalen. Ca. 1500 m vestligere står „Snubbekorset“, muligvis på samme plads som i middelalderen. Vejen gik herfra i sydvestlig retning til Hedehusene, der omkring 1600 var tre små huse, hvoraf det ene blev den senere Hedehuskro, og fulgte derfra omtrent den nuværende landevej et stykke mod vest for derefter at gå sydpå til Hedegårdenes mølle og videre til Røde port i Roskilde.

Denne alfarvej mellem Langvadsdam og Roskilde viste sig meget levedygtig, for mens den mere direkte kongevej forsvandt, bestod den helt frem til vejreformerne. Et par strækninger af den eksisterer stadig som vej: mellem Herstedøster og Herstedvester og syd for Klevehøj gård mellem Sengeløse og Høje Tåstrup. Jfr. også „Gammel Landevej“ i Glostrup.

I den følgende gennemgang anføres de lokaliteter på vejen, der kan fastlægges, samt kilderne hertil og andre bemærkninger. Om de almindelige principper for udvælgelsen af kilderne, se foran under Metode og kilder. De vigtigste veje er indtegnet på kortet fig. 43.

8. K. Br. 7. juli 1561.

9. Her efter Jul Pedersen, Rødovre sogn, s. 21.

10. Samme, s. 15; Hist. medd. om Kbh., 2, IV, s. 279.

11. Kbh. Dipl., V, s. 143.

12. Ramsing, Hist. medd. om Kbh., 2, IV, s. 308; Nystrøm, anf. arb., s. 59.

- Glim Johan Skytte passerede her på sin rejse 1617. Petrus Jansonius, *Itinerarium*, s. 19, „Glimp“.
- Ellegårds vad Her byggedes bro, K. Br. 4. april 1568. Sikkert identisk med Ellebroen, som i 1700-tallet lå lige vest for en stadig eksisterende jættestue, Strange Nielsen, Langs gamle Ringsted landevej, Fra Kbh. amt 1947, s. 23, 25. – Også K. Br. 5. juli 1577. I Øm holdtes „Spurvehøgemarked“, der 1559 beordredes flyttet til Roskilde, K. Br. 17. juli 1551, 4. sept. 1559.
- Osted Skyttes *itinerarium*, s. 19, „Oste“.
- Snekkerup K. Br. 14. feb. 1577: „S., som ligger på en alfarvej mellem Roskilde og Ringsted, overløbes af bøsseskytter og bådsmand.“ Her holdtes tidligere marked, K. Br. 8. sept. 1575.
- Benløse Skyttes *itinerarium*, s. 19, „Benles“. Harald Ilsøes formodning om, at Skytte på denne rute havde tilladelse til at benytte kongevejen, holder ikke stik. Der eksisterede ingen kongevej mellem Roskilde og Ringsted i 1617, og da den senere blev anlagt, var det længere mod vest (herom s. 264 ff.). – Udlændinges rejser i Danmark, indl. s. XXXVII.
Biskop Jens Nilsson rejste 1584 fra Roskilde til Ringsted: „Der saa vi Benløse liggende ikke langt fra [vejen],“ *Visitatsbøger og rejseoptegnelser*, s. 45.
- RINGSTED Mellem Roskilde og Ringsted kunne man også følge en anden vej, nemlig over *Haraldsted*. Christian IV overnattede flere gange i Haraldsted, bl. a. 3.–4. januar 1619 og 21.–22. oktober 1620 (kalenderoptegnelser, *Mag. for reiseiagttagelser*, IV, s. 447, 502). Også hertug Ulrik fulgte denne vej fra Sorø til Roskilde (Rørdam, *Hist. saml. og studier*, II, s. 40). I 1623 skulle noget af kongens kvæg drives fra Holsten til Frederiksborg, og Christian IV anfører selv i et brev den nøjagtige rute, han ønskede fulgt hele vejen. På denne strækning var det Ringsted–Haraldsted–Roskilde (Christian IV's egenhændige breve, I, s. 281 ff). I missiver af 24. august 1636 omtales, hvor besværligt det var for de rejsende at komme frem ad *vejene* mellem Ringsted og Roskilde, og Haraldsted (Harrested) nævnes. Denne vej over Haraldsted er den såkaldte Valdemarsvej, hvis særlige historie også vedrører kongevejene og vil blive udførligt behandlet i forbindelse med disse.
- Have mølle Her var bro (K. Br. 28. dec. 1639). Have mølle lå lige vest for Ringsted, hvor navnet er bevaret i Havemøllevej i byens udkant (A. G. Hassø, *Ringsted købstads historie*, s. 219).
- Sigersted Skyttes *itinerarium*, s. 19, „Sigerstadt“. Samme år (1617) kom Eske Brock gennem landsbyen (Eske Brocks dagbøger, *Dan. Mag.* 4, V, s. 310 „Syestedt“).
- Lyngø Skytte passerede „Bienesbo und Liunga“. „Bienesbo“ kan vistnok ikke identificeres. Skyttes *itinerarium*, s. 19.

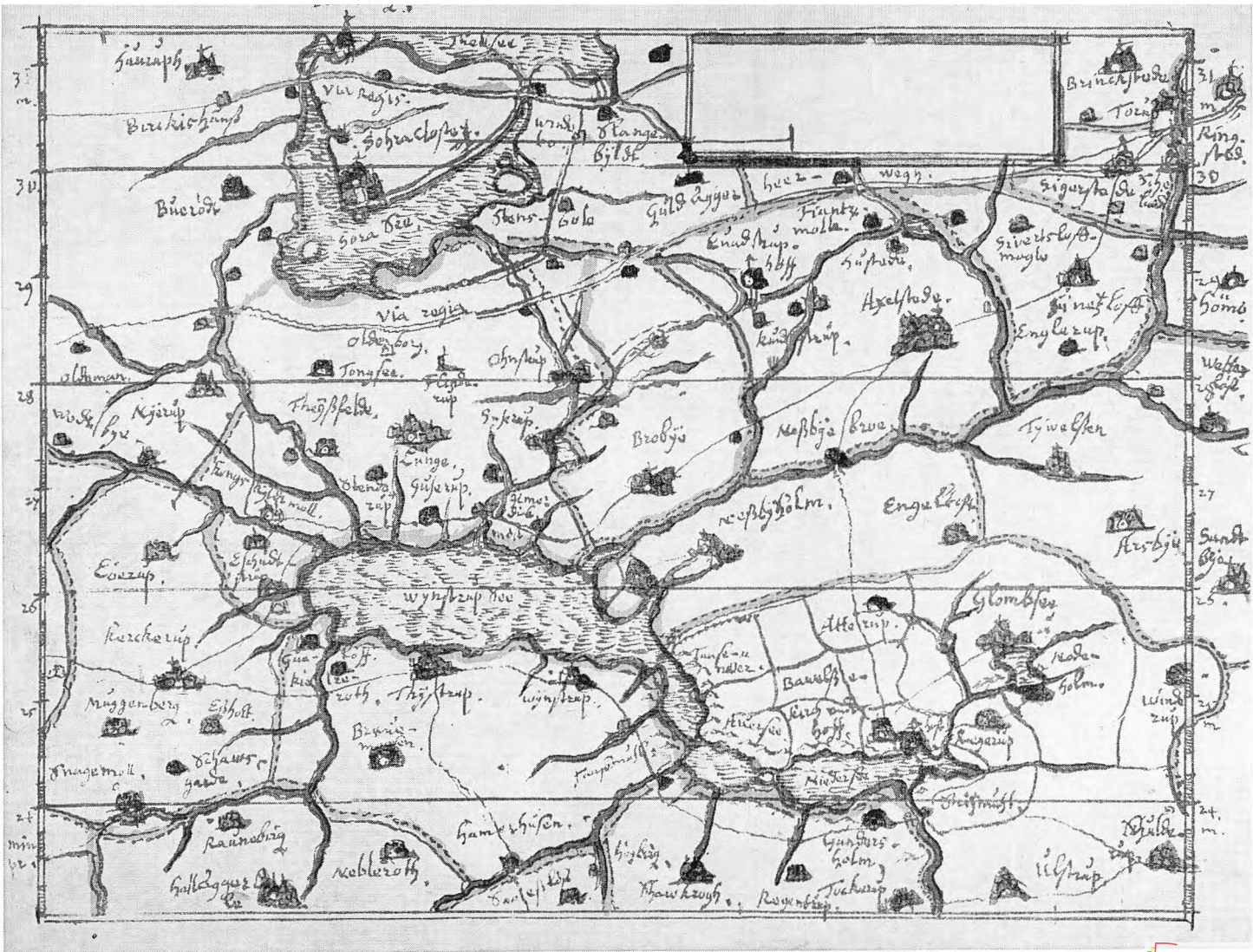


Fig. 21. Johannes Mejers kort over Sorøegn. Reproduceret med tilladelse (A. 88/73) af Geodætisk Institut.

Man kunne også tage en anden, nordligere vej og komme gennem Sorø. Frederik II forbød i 1584 den „idelige søgning“ af vejfarende til Sorø for at beskytte prins Christian, som opholdt sig der, mod en sygdomsepidemi. De folk, der skulle befordres mellem Ringsted og Antvorskov, skulle i stedet have vognskifte i Lyngø (K. Br. 10. aug. 1584). Der har altså været disse to veje at vælge imellem. I Vey-Viser for Reysende igennem Danmark (trykt ca. 1690) hedder det om ruten efter Ringsted: „Sorø, om man der haver at bestille, er to mile, hvis ikke lige ad Slagelse, fire [mile].“ Dette må sikkert opfattes på den måde, at man normalt rejste uden om Sorø i slutningen af 1600-tallet (jfr. Ilsøe s. XXXVII). – Også i tiden før kongevejen blev anlagt tæt forbi Sorø rejste de kongelige undertiden gennem byen: Christian III (K. Br. 17. okt. 1551), dronning Sofie og hertug Adolf (K. Br. 31. jan. 1556).

Johannes Mejers to specialkort over denne egn (Nørlund tavle XIII, her fig. 21, og XIV) adskiller sig fra hans øvrige Sjællandskort ved at være større og mere detaljerede. Dette bestyrker i høj grad P. Lauridsens opfattelse, at Mejer for en del har udarbejdet sine kort på grundlag af Laurembergs forarbejder, idet Lauremberg havde boet i Sorø siden 1623 og således havde god lejlighed til at lære denne egn at kende. Disse to kort fortjener derfor særlig opmærksomhed. De stemmer ikke overens, men på dem begge går vejen omkring Fjenneslev (på XIII muligvis mellem Fjenneslev og Fjenneslevmagle, på XIV syd om de to landsbyer), og dernæst tæt syd om Sorø sø, mellem søen og den mose, der på XIV betegnes „Ulfer vel Wulfsmoer“, Ulvemosen. Lyngø er afsat syd for denne mose. Da der imidlertid foreligger sikre vidnesbyrd om, at de rejsende er kommet gennem Lyngø, må man enten opfatte Mejers vejføring som ganske upræcis eller antage, at der har været to veje syd om Sorø sø. Et sådant forsøg på at harmonisere kilderne ville i øvrigt ikke være ganske uden støtte hos Mejer selv, idet kortet fig. 21 fra Sigersted foruden „heer-wegh“ også lader udgå en anden, sydligere vej, der forløber over „Axelstede“ (Alsted?), Broby og så ganske vist syd om Lyngø til Kongskilde mølle, hvorfra den drejer mod nord til „heer-wegh“ igen. På det andet kort ses den samme vej fra „Axelstede“ i kortets nordlige del over Broby, men her går der nu to veje videre, den ene over Lyngø, hvor den standser. Det er indlysende, at de mange landsbyer alle har haft tilkørselsveje, og de mere eller mindre tilfældige veje og vejstumper, der er kommet med på Mejers kort, kan ikke alle tillægges værdi, når det gælder at fastlægge hovedruterne. Det står fast, at Mejers hovedvej, „heer-wegh“, ikke finder støtte i de øvrige kilder (Skytte, K. Br.). Mens C. M. Smidt (Sorø, I, s. 14 f) gennemgår vejens forløb på grundlag af Mejers kort og kun benytter kongebrevet om vognskifte i Lyngø som bevis for, at Mejer har ret i, at vejen gik syd om søen, vil det være mere berettiget omvendt at antage, at vejen er gået gennem Lyngø, mens en anden gik gennem Sorø, og helt se bort fra Mejers kort i denne forbindelse.

Kindertoftø

Skyttes itinerarium, s. 19, „Kennetodt“.

Ottestrup

Skyttes itinerarium, s. 19, „Vtesroppe“. Studenten Peder Christensen rejste i 1588 Slagelse–Vedbysønder–Ringsted (Peder Christensens almanakoptegnelser, Kirkehist. saml. 3, II, s. 495 f). Det er muligt, at han kan være kommet her igennem ad alfarvejen, men måske tør man mistænke studenten for at have benyttet den forbudte kongevej, der gik gennem eller lige ved Vedbysønder.

FORLØB

KILDER

SLAGELSE OG ANTVORSKOV

Vårby bro

Korsør lens regnskab 1618–19, udgift nr. 9, tømmer til „Warby“ bro, hvoraf lenet modtog brokorn. – Fritz Jacobsen har undersøgt broen grundigt, både i arkiverne og på stedet (fig. 22). Efter 1621 var der to broer her, alfarvejens og kongevejens, begge ca. 200 m vest for den nuværende bro. De lå ved vestenden af den holm i åen, der nu ses på M 3622 Slots Bjærgby som mosesignatur. Kongevejens bro lå østligst, og de to veje krydsede hinanden lige på den anden side åen. Alfarvejen gik ifølge Fritz Jacobsens undersøgelser på stedet forbi *Vemmelev*. Her var de to veje ret nær hinanden, men alfarvejen bøjede derefter mod syd og gik øst om noret til Korsør, mens kongevejen gik vestom. (Årbog for hist. samf. for Sorø amt 1942, s. 11 ff). – Johannes Mejer (Nørlund tavle XVI) viser vejen noget østligere over Slots Bjærgby („Bjærgby“) og Hemmeshøj? („Hemose“), men da Vårby bro er bevidnet af lensregnskabet, kan der ikke fæstes lid til denne vejføring.

KORSØR

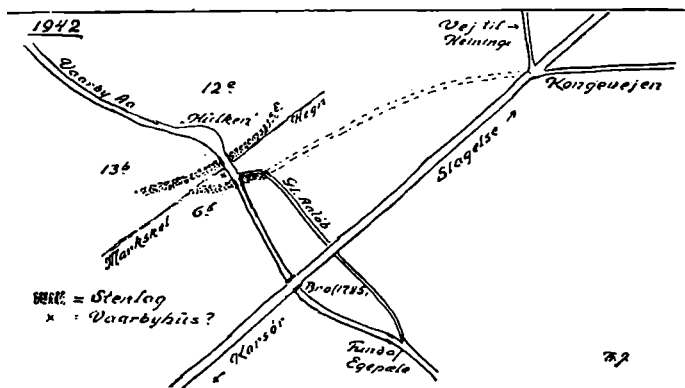
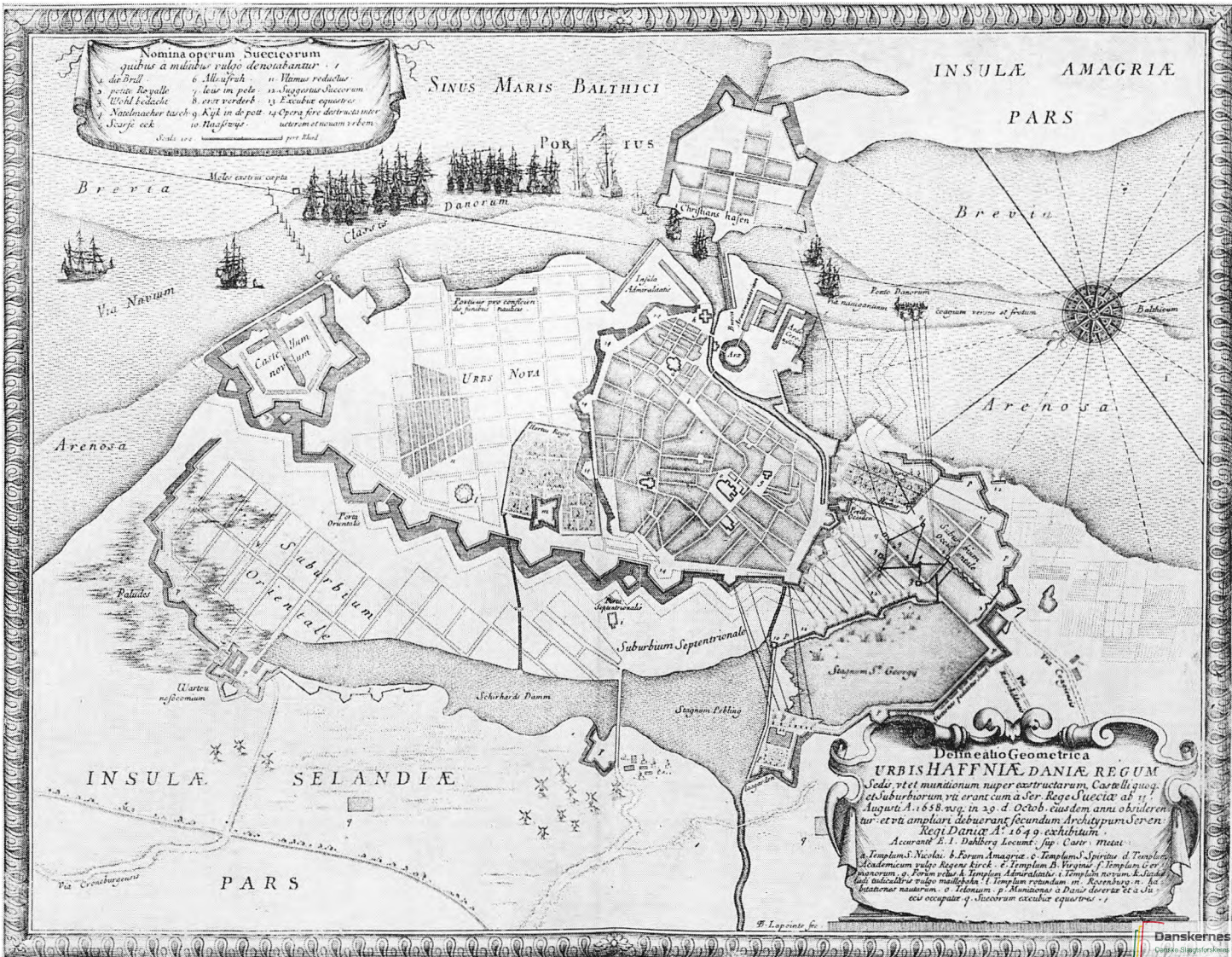


Fig. 22. Fritz Jacobsens kort over vejene ved Vårby bro. De to stenlag, som er fundet på begge sider af åen, angiver alfarvejen (over matr. nr. 12e og 13b) og kongevejen (over matr. nr. 6b). Mellem de to veje (ved +) er der fundet bygningsrester, der uden tvivl stammer fra „Warrebyhuus“, bolig for en opsynsmand ved kongevejen. De to veje har efter alt at dømme krydset hinanden på matr. nr. 13b. En nærmere beskrivelse af forhold og fund på stedet findes i Fritz Jacobsens artikel. Fra Årbog for historisk samfund for Sorø amt, 1942.

Denne rute var den mest trafikerede på Sjælland. Den var ikke blot en del af den indenlandske hovedvej tværs gennem landet, men også den ene af de to vigtigste forbindelsesveje til udlandet, og havde som sådan sin fortsættelse over Nyborg, Odense, Assens, Årøsund, Itzehoe til Hamborg. Som Samuel Kiechel bevidner, blev byerne ved vejen tidligt hjemsted for folk, der helt eller delvist ernærede sig som vognmænd, og en af landets ældste kroer, Roskilde kro, kunne eksistere her. Både før og efter 1624 var vejen en hovedrute for postvæsenet, og i postforordningen af dette år stod



Nomina operum Succorum
 quibus a munitio valis demoustratur
 de Bril 6. All' ofrah 11. Vltimas rodactur
 petra. Te palle 7. leae in pete 12. Sugguuar Succorum
 Wohl kedach 8. erit vorder 13. Excutus equitros
 Naalnmacher tusch 9. Kyl in de pete 14. Opere fire destruat muer
 Svarje cck 10. Nagjwys 15. uerom et mueram vobem
 d'ada 100 pro Klud

Delineatio Geometrica
URBIS HAFNIÆ DANIÆ REGVM
 Sedi. y et munitio nuper constructarum. Caselli quoq.
 et Suburbiorum vti erant cum a Ser. Rege Sueciæ ab 11.
 Augusti A. 1658. vix. in 29. d. Octob. eiusdem anni obuideren-
 tur. et vti ampliari debuissent secundum Architypum Seren.
 Regi Daniæ A. 1649. exhibitum
 Accuratè A. I. Dabberg. Locuat. fpo. Caser. Meas.
 a. Templum S. Nicolai. b. Forum Amagriae. c. Templum S. Spiritus. d. Templum
 Academicum vulgo Regens kirck. e. Templum B. Virginis. f. Templum. g. cer-
 moniarum. h. Forum vltimè. i. Templum Amaratitæ. k. Templum novum. l. Klud
 qui indicatire vulgo mædichin. m. Templum rotundum. n. Academy. o. In-
 stitutio nauticæ. p. Monasterium a Daniis doctrix et a Su-
 ecis occupatæ q. Succorum excubitus equitros.

den øverst på listen. Blandt dens mange trafikanter må også nævnes de svenske rejsende, der i lighed med gesandten Johan Skytte fulgte denne vej mellem deres hjemland og det sydlige Europa.

2. KØBENHAVN-HELSINGØR

FORLØB

Østerport
Ny Vartov

KILDER

Ved enden af Sortedams sø nær nuværende Triangel, Dahlberghs kort (fig. 23; også fig. 38). Om Vartovs historie, se Nystrøm, *Fra Nordsjællands Øresundskyst*, s. 40.

Gammel Vartov
ved Rosbækkens
udløb

K.Br. 28. november 1585, Rosbæk gård blev bortforlenet som gæstgiveri. Det kaldtes fra 1586 Wartho (Vartov), senere Gammel Vartov. Lå ved nuværende Tuborg havn (Trap, 4. udg., II, s. 273. – Jfr. kortet fig. 24). Det var ingen almindelig kro; kongen og dronningen havde egne gemakker på gården, og kun når de ikke var der, måtte der udlejes værelser (Nystrøm, *anf. arb.*, s. 38 ff. Villads Christensen, *Nogle efterretninger om Vartov hospital*, *Hist. medd. om Kbh.*, 7, 1919–20). – Her overnattede Heberer von Bretten under sin rejse fra Kronborg til København 1592: „Nahmen das Nachtläger zu Warthu“ (*Ægyptiaca servitvs*, s. 647). – Sokkelund herreds tingbog 1628, sag nr. 179: noget gods „funded emellum Vartou och Kiøbenhavn paa Helsingøers weigen“. – I 1622 blev der foretaget en opmåling af Ryvangen, hvis resultat er trykt i *Kbh. Dipl.*, I, s. 635 f. På grundlag heraf har Eiler Nystrøm tegnet hosstående kort (fig. 24).

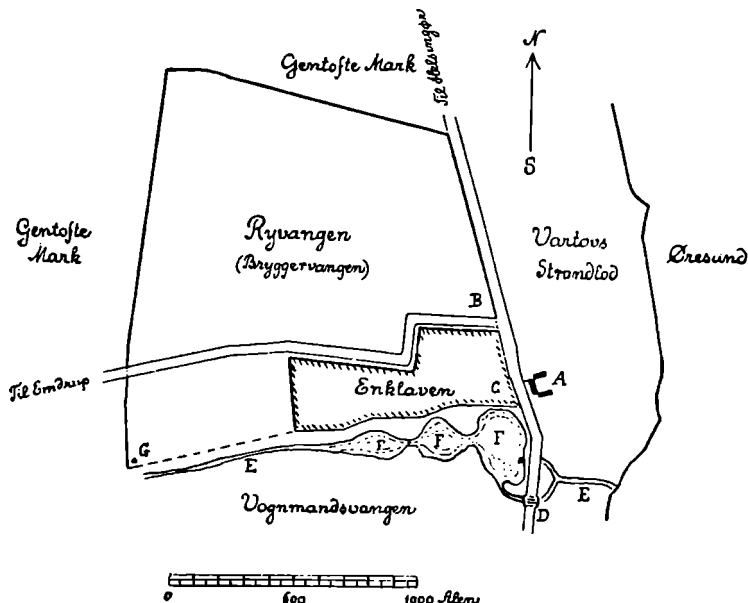


Fig. 24. Eiler Nystrøms kort over Ryvangen og Vartov på grundlag af en opmåling fra 1622. A Gammel Vartov, B og C henholdsvis Tuborgs og Lille Tuborgs senere plads, D Rosbæk bro, E Rosbæk, F damme, G Ryvangs pil. Fra *Nordsjællands Øresundskyst*, 1938.

FORLØB

Ibstrups dyrehave,
nuværende
Charlottenlund

KILDER

Kbh. Dipl. V, s. 182 f: Et hus ved vejen fra København til Helsingør i Ibstrups dyrehave. Om denne, Nystrøm, anf. arb. s. 59.

Skovshoved

Sokkelund herreds tingbog 1628, sag nr. 175: Niels Ibsen i Skovshoved anklagedes for ulovligt krophold, men undskyldte sig med at han boede på et „landstrøg och alfarvej“, hvorfor der altid kom rejsende til ham. – 22. juni 1534 gik grev Kristoffer af Oldenburg i land ved Skovshoved og indledte dermed „Grevens fejde“, Paludan-Müller, Grevens Feide I, s. 212.

Hvidøre

Hvidøre var udskibningssted, og allerede 1535 omtales en krokone her, som fik kgl. beskærmelsesbrev. Kroen nævnes igen 10. januar 1539 og 9. juli 1548 (Nystrøm, anf. arb., s. 86; Danske Kancelliregistranter 1535–1550, anf. datoer) samt bl. a. K. Br. 3. marts 1556, 1. april 1568 og Sokkelund herreds tingbog 1633, nr. 250. – Ved Hvidøre modtog Christian II 1515 sin dronning, den 13-årige Elisabeth, da hun kom til Danmark, Nystrøm, anf. arb., s. 85.

Vedbæk

Om kro i Vedbæk (fra 1650), se Nystrøm, anf. arb., s. 396 f.

Rungsted

En kro i Rungsted omtales K. Br. 15. september 1613, 28. marts 1620 og 1. maj 1628 og Christian IV's egenhændige breve II, s. 183. Rigsråd Otte Krags dagbogsoptegnelser vedrørende krigen 1658–59 nævner et møde mellem svenske, franske og engelske gesandter ved kroen 27. juli 1659 (Dan. Mag., 5, VI, s. 173). – Ved opførelsen af Dronninggård ved Furesøen 1661 lossedes byggematerialer ved Rungsted, Nystrøm, anf. arb., s. 464.

Nivå

Nivå bro skulle bygges af sten (K. Br. 8. jan. 1616). Heberer von Bretten „fuhren also auf einen Flecken Ossnive genant, von einem Wasser Nivo, an dem er gelegen“ (Ægyptiaca servitvs, s. 647). Han bekræfter således en formodning hos Trap (5. udg. III, s. 129) om, at en forsvunden landsby, der 1370 benævnes Os, 1574 Osnifve, lå ved Nivåens munding. von Bretten rejste 1592, og det ser ud til, at landsbyen er forsvundet snart efter. En anden mulighed er, at der er sket et navneskifte: Os → Osnivå → Nivå, således at der faktisk er tale om samme landsby, som nu bærer sidstnævnte navn. Også her lå en kro: „Drog ieg fraa Københ. till Croneb. och uar y Kroen till Nybaa och forterede 6 dl“ (Chr. IV's kalenderoptegnelse 18. feb. 1629, Da. saml., V, s. 60).

HELINGØR

De usædvanlig mange kroer på denne strækning, hvoraf nogle bestod gennem lang tid, vidner om en livlig trafik. Fra Helsingør fandt overfarten til Skåne sædvanligvis sted. Adskillige af de udlændinge, der besøgte Danmark, kom denne vej, og flere af dem har fundet køreturen en skilddring værd. „Dieses ist ein schöner Weg am Strande des Meeres“, skrev Christian af Anhalt-Bernburg,¹³ og den schlesiske adelsmand Erich Las-

13. Tagebuch, s. 98.

sota var navnlig henrykt over de „schöne Puchwälder“.¹⁴ Kronborg var et yndet mål for turister, og vejen blev et led i den store sightseeing-tur, der også omfattede Frederiksborg og Roskilde domkirke,¹⁵ men desuden havde den betydning som fjernvej mellem Sverige og Danmark og mellem hovedstaden og landsdelene øst for sundet.¹⁶

„Strandvejens“ historie er skrevet flere gange. Især kan henvises til Eiler Nystrøms flere gange nævnte værk, *Fra Nordsjællands Øresundskyst* (1938), der på grundlag af forfatterens grundige kendskab til det primære kildemateriale behandler Gentoft, Lyngby og Søllerød sognes historie og topografi. Sidst er vejens historie skildret af Torben Topsøe-Jensen med vægten på de seneste århundreder og et udmærket billedstof (*Fem mil langs Øresund. Strandvejens historie*, 1968).

3. KØBENHAVN-VORDINGBORG

FORLØB

Vesterport, identisk med Roskildevejen til Valby

KILDER

Christian IV omtaler 1621 „den Bro, som er paa ueien att Roskild och køge ued ted ny werdtzhus“ (Egenh. br., I, s. 210). Det nye værtshus er Mikkell Vibes kro ved hjørnet af nuværende Vesterbrogade/Værnedamsvej, som fik privilegium i 1619 (jfr. s. 210). På grund af engene langs stranden syd for vejen har der endnu ikke været mulighed for, at Køgevejen kunne skille sig ud fra Roskildevejen før ved Valby, hvor også Johannes Mejer (fig. 19) har tegnet den. På Erik Dahlberghs kort over København hos Pufendorf, dateret 1658 (fig. 23), er de veje, der udgår fra byen, forsynet med navne. Syd for St. Jørgens sø ser man på kortet to veje, hvoraf den nordlige hedder „Via Roeschildensis“ og den sydlige „Via Coagiensis“, hvilket kun rummer en betinget sandhed. Den nordlige må nemlig være kongevejen til Roskilde og den sydlige alfarvejen til både Roskilde og Køge. Også Dahlberghs kort over Københavns vestlige omegn (fig. 25) er misvisende. Køgevejen og Roskildevejen går også her parallelt ind til Vesterport, Køgevejen passerer Valby, men Roskildevejen er i sit forløb en sammenblanding af kongevejen og alfarvejen. Den er tegnet nord om Solbjerg nær Ny Amager som kongevejen, men længere vestpå går den over Herstedvester og Roskilde kro som alvejen. – De to kort fra 1720, Willars over rytterdistriktet og Jens Sørensens over Københavns omegn, er meget lidt samstemmende her. Willars har de to veje gående parallelt ind til Vesterport, Sørensen viser dem sammenfaldende fra Valby, men med en stikvej, der går fra midtvejs mellem Valby og Vesterport langs stranden til Køgevejen (fig. 20). For

14. Tagebuch des Erich Lasotta von Stebau, 1866, s. 183.

15. Jfr. Ilsøe, s. XLIV, XLVI.

16. Eske Brock rejste den vej, da han skulle til Knærød (se s. 157); andre rejsende til Sverige ad denne rute var Samuel Kiechel, Heberer von Bretten og Lasotta. Det nederlandske gesandtskab 1594 drog på tilbagevejen fra København til Helsingør og sejlede derfra hjem. Twee dagboeken van Jan van Doornik, s. 142 f.

FORLØB

KILDER

Willars er vejene noget sekundært, mens Sørensen som hovedemne netop har kysten og dens nærmeste omgivelser. Der er ingen tvivl om, at man får bedst underretning hos Jens Sørensen om, hvordan disse ting så ud i begyndelsen af det 18. århundrede.

Avedøre Der var kro her fra ca. 1660, Poul Høyer, Glostrupbogen, III, s. 83 ff, 101 ff.

Over Brøndbyvesters jorder Markbogen 1682 har: „it Kroeghus som liger paa Lande Weyen Emellum audør og Kiøg Kroe“ på Brøndbyvesters mark, jfr. Poul Høyer, Glostrupbogen, I, s. 62–70.

Køge kro Kroen omtales flere gange perioden igennem (jfr. s. 146). Ifølge Erik Dahlbergh gik svenskehærens march 15. februar 1658 fra Køge til „Kiøger krogh, hwarest Hans Maij:tt åth fruukost“ (E. D.s Dagbok, udg. af Herman Lundström, s. 118. Også diarierne, alle red. De svenska härrarnas marschruter... E. D.s diarium, s. 123).

Om kroens nøjagtige beliggenhed er der forskellige opfattelser. Ifølge Christian II's kroliste skulle der lægges en kro ved Mosedede klint, og Heilskov går derfor ud fra, at den senere Køge kro lå her (Sund Sans, 1940, s. 47). Dette er imidlertid ikke rigtigt, for et kongebrev af 10. januar 1592 omtaler ålefiskeriet „fra gærdet nærmest nord for Køge kro til Mosede klint“. Kroen har altså ligget ved stranden, men noget fra Mosede klint. Børge Green Larsens formodning om, at den lå ved Olsbækkens udløb mellem Hundige og Mosede har således større sandsynlighed for sig (Fra Kbh. amt 1952, s. 41 f). Johannes Mejer (Nørlund X) har kroen placeret lige syd for udløbet af en å, der sikkert er Olsbæk, idet Mosede ses noget længere mod vest i kortets sydkant. Også på Videnskabernes Selskabs kort (1766) er Køge kro afsat lige syd for Olsbækkens udløb. Den nuværende Køgekro gård noget nord for åens udløb er senere.

KØGE

Tryggevælde På kongens gård her holdtes postklippere (jfr. s. 141). Mange rejssende gjorde ophold eller passerede: Østrigeren Jakob von Bezec to gange i 1570 (uudg. manuskript, Nationalbiblioteket, Wien), Frederik II og hertug Ulrik af Mecklenborg (K. Br. 8. juni 1577), Josias Mercier 1588 (Fra Arkiv og Museum V, s. 309, „Trichwelia“), samme år Ove Juel (O. J.s dagbog, H. T. 3, III, s. 612), Christian IV bl. a. 1618 (K. Br. 4. dec. 1618).

Værløse von Bezec passerede i 1570 „Huerlese“, som angives at ligge 1 mil fra Tryggevælde og 2 mil fra Præstø. På en rejse 2 år før over samme strækning passerede han „Harrless“, 1 mil fra Vindbyholt og 3 mil fra Køge. Det må også være Værløse, som han i 1570 har lært at gengive mere korrekt.

Faxe Her passerede prinsesse Elisabeth 5. april 1557 (K. Br. 1. april 1557).

På denne strækning har vejen syd for Køge uden tvivl fulgt Tryggevælde å også på det nordlige stykke forbi Prambroen over Valløby og Tårnby. Her tegnede Jens Sørensen vejen på sit kort Farvandene om Sydsjælland,

Møen og Nordfalster (1716) (Danske søkort af Jens Sørensen, 1916). Men den svenske hær kom under marchen mod København gennem „Endelöff“, 4 mil fra Præstø, d. v. s. *Endeslev* (Erik Dahlberghs dagbog, s. 118). På Videnskabernes Selskabs kort (målebordsblad) går der fra Endeslev en vej videre nordpå over Vedskølle og Egøje. Syd for Endeslev er der flere forskellige veje på kortet.

Vindbyholt

Stedet nævnes i et kongebrev fra 1535: Der skulle sendes en hest til „Winboholt“. (Dan. Mag., 3, V, s. 110). Et kongeligt herberg her er med sikkerhed dokumenteret fra Frederik II's tid. 2. nov. 1584 noterede han i sin kalender: „Y dach dro ieg met mint Soffye tyl Wynbueholt“ (H. T. 4, III, s. 565). Også Christian IV overnattede her (Mag. f. reiseiagttagelser, IV, s. 407 f). Kroen nævnes flere gange: K. Br. 25. sept. 1571, 24. marts 1619, 23. marts 1620, 18. aug. 1622 (den skulle flyttes ud til vejen), 4. okt. 1631. – En lille artikel om den af Chr. Heilskov findes i Årb. f. hist. samf. f. Præstø amt, 1943–46, s. 195 f.

Ovennævnte von Beczec, som flere gange rejste ad denne rute, kom i et af tilfældene gennem „Lossdorph, ein dorph“, 2 mil fra Tryggvælde og 1 mil fra Præstø. Der kan næppe være tale om andet end Lestrup, og han er altså på et stykke kommet ad en lidt vestligere vej end den gængse over Vindbyholt, som han passerede ved en anden lejlighed.

Tappernøje

Nuværende Gamle Tappernøje ved Præstø fjord. K. Br. 25. feb. 1636 nævner „et hus kaldet Tappernøyes kro“, hvis indehaver, Peder kromand, var mistænkt for mord på sin hustru. Kroen synes at have været smugkro og lejlighedsvis tilholdssted for landevejsrøvere. Welblund har fra tingbogen fremdraget en åbenbart omtrent samtidig sag om en bonde, der blev myrdet på landevejen mellem Tappernøjes og „Wibeckes“ kroer af en bande, der holdt til i Tappernøje kro. Et medlem af banden blev pågrebet og dømt, men flygtede fra Bremerholm i 1666 (Gamle landevejskroer, s. 82 f). Wibeckes kro er muligvis identisk med den kro lidt nord for Tappernøje, der på Jens Sørensen's kort Faksebugten og Bøgestrømmen, 1715, er betegnet „fr. Wib. Kru“ (Danske søkort af Jens Sørensen, 1916).

Selve navnet Tapper-nøje er i øvrigt ofte blevet anset for direkte at være et kronavn på linie med senere navne som „Bi-lidt“, „Sluk-etter“ o. s. v. om end unægteligt i en noget anden retning.

Even bro

„Ebbebro“, K. Br. 6. september 1614.

PRÆSTØ

Tubæk mølle

K. Br. 3. juni 1640: broen ved „Tudebeckis mølle“ var borttaget af en stor vandflod. Den lå „ret på landevejen, så at den vejfarende skal over den“. Nævnes også K. Br. 15. november 1623.

Allerslev

Erik Dahlberghs dagbog, 12. februar 1658: „Marchen gieck denne dag för stoor fallen snöo icke länger än til en lijten by Allslöff, 2 mihl [fra Vordingborg] (s. 118. Også diarierne red. 1 og 2, De svenska härarnas marschruter . . . , s. 122).

VORDINGBORG



Fig. 26. Videnskabernes Selskabs kort, 1770, udsnit. Reproduceret med tilladelse (A. 88/73) af Geodætisk Institut.

Mellem Køge og Vordingborg fulgte man i en del tilfælde en anden vej, nemlig over Næstved:

KØGE

Dalby De udenlandske fyrster, der rejste til kroningen i 1596, fulgte denne vej. Kronens bønder i Faxe herred skulle møde i Dalby for at fremføre dem, og vejen skulle istandsættes (K. Br. 29. juli og 17. aug. 1596).

(Duelund
ved Boserup)

Her lå ifølge Welblund Dobler-kroen, der havde navn efter en Hans Dobler, som levede i 17. århundrede. Welblunds oplysninger stammer øjensynlig fra tingbogen, men hans meddelelse om såvel tidspunkt for kroens eksistens som kilden til dens placering er desværre mangelfuld. Når han henfører den til det nuværende Duelund, sker det antagelig på grundlag af Videnskabernes Selskabs kort 1770, der på dette sted viser „Doble kroe“. (Sund Sans 1930, s. 106). På Videnskabernes Selskabs kort er der i øvrigt ingen sikker enkeltvej markeret på denne strækning over Dalby. Et system af landsbyveje fører over Sædder, Tureby, Dalby, Frenderup, Gisselfeld og Hesede (fig. 26).

NÆSTVED

Vester
Egesborg

Ifølge Hammer herreds tingbog var slotsfogeden Peder Knudsen, Vordingborg slot, en dag i august 1678 i Næstved. På hjemvejen så han, da han kom til Vester Egesborg by, at svenske lejetropper plyndrede, og på „den store træbro ved Køllebæks øde mølle“ blev han overfaldet af rytterne. Senere mødte han seks andre ryttere, som fulgte efter vognen fra Sallerup til Vordingborg (Welblund, Sund Sans, 1929, s. 298).

Sallerup
VORDINGBORG

Johannes Mejer har to specialkort, hvor dele af denne egn er med, og på dem begge ses Næstved og vejen nordpå fra byen. På det ene (Nørlund XVIII) går den over Olstrup, Boserup, V. Egede, Ulse og Jomfruens Egede, der på kortet ligger n. ø. for Ulse. På det andet (fig. 27) er vejen tegnet over Holsted, Toksværd, Gødstrup, Gisselfeld, Ulse, Olstrup, og derefter syd om Rode og Dalby, hvor kortet slutter. Der er altså delvis overensstemmelse, og det er uden tvivl den samme vej, der afbildes på de to kort, men også her gælder det, at Mejers unøjagtigheder fremgår af de punkter (her Dalby), som kan fastlægges ud fra sikrere kilder. På sit oversigtskort (Nørlund II) angiver Mejer begge de to veje mellem Køge og Vordingborg, blot går den vestlige ikke gennem Næstved, men rammer Næstved-Vordingborg-vejen omtrent midtvejs mellem de to byer. Kortet er en meget løs skitse, og hvis man overhovedet tør udlede noget af det, må det blive, at Mejer nærmere har opfattet den vestlige vej som en vej mellem Køge og Vordingborg end som en vej mellem Køge og Næstved, selv om den i virkeligheden gik over sidstnævnte by.

Af de to veje var den over Præstø mest benyttet, men i øvrigt synes de at have haft samme status som en del af hovedvejen til Vordingborg. Den svenske hær benyttede som nævnt Præstøvejen, om end den længere nordpå fulgte en lidt anden rute over Endeslev. 100 år tidligere rej-

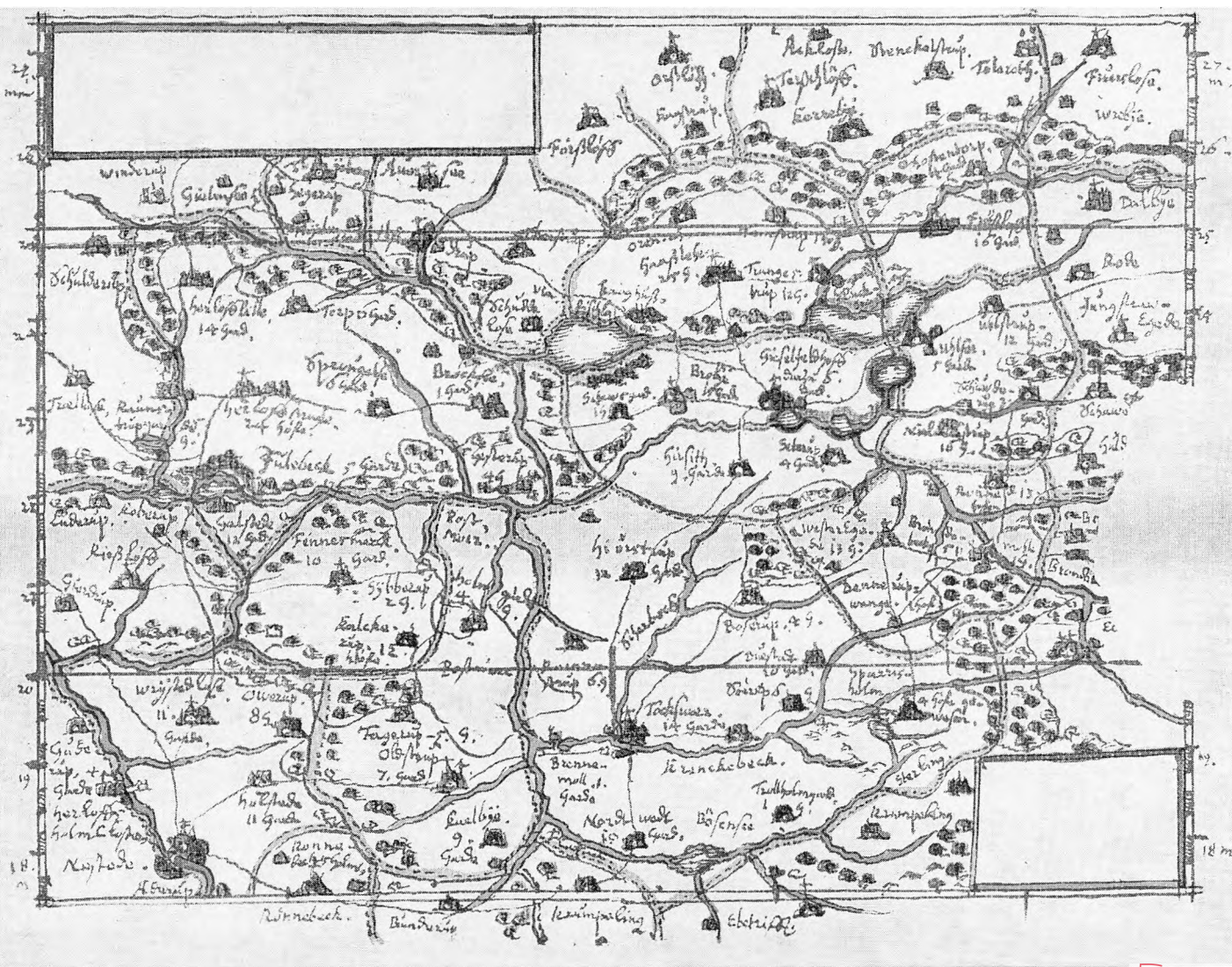


Fig. 27. Johannes Mejers kort over egnen mellem Næstved og Dalby. Reproduceret med tilladelse (A. 88/73) af Geodætisk Institut.

ste hertug Ulrik af Mecklenborg¹⁷ og Frederik von Westen med grev Edzard over Præstø,¹⁸ og også dronning Sofies ligfærd kom denne vej i 1631.¹⁹ Blandt trafikanterne på Næstved-vejen kan nævnes kurfyrst August af Sachsen 1559.²⁰ Postforordningen af 1624 bestemte, at det lollandske fodbud til Nakskov skulle gå gennem Køge, Tryggevælde, Næstved og Vordingborg. Posten har således krydset mellem de to veje, men denne rute er uden tvivl lagt med henblik på at betjene de vigtigste lokaliteter som Tryggevælde gård og Næstved. Ved omlægningen af postruterne i 1653 gled Næstved ud, og budet fulgte fra Tryggevælde vejen videre over Præstø.²¹

Vejen fra København til Vordingborg var den anden af de to vigtige forbindelser til det sydlige udland. Fra Vordingborg var der overfart til Gåbense, og turen gik videre enten over Soesmark, Saksøbing, Maribo til Rødby med overfart til Femern eller Heiligenhafen eller over Nykøbing til Gedser med overfart til Lübeck-Travemünde, Wismar eller hyppigst Rostock-Warnemünde.²²

4. ROSKILDE-KALUNDBORG

FORLØB

KILDER

ROSKILDE

Kornerup

K. Br. 19. marts 1589: Da Kornerup lå på en almindelig landevej, skulle bønderne dér befordre alle, der kom med kongens pas.

Gevninge

K. Br. 2. august 1574: Gevninge bro skulle istandsættes.

Borrevejle

K. Br. 8. november 1559: En dårlig vej i B. skulle istandsættes. Da bønderne i tre herreder blev tilsagt til arbejdet, må det være den store hovedvej, der gik her.

Borrevejle skov var et yndet tilholdssted for landevejsrøvere. K. Br. 25. juli 1617 omtaler „ryggsløse kumpaner“ i Borrevejle skove, der „understod sig folk deres penge at afskaffe og udi andre måder tribulerede“. Welblund anfører en række tilfælde af mord og landevejsrøveri gennem 17. og 18. århundrede. Derimod har han uden held i tingbøgerne søgt efter spor af den berømte kvindelige røver Thyre Boløkse, som sagnet har knyttet til Borrevejle skov, og hvis hule, „Thyres hul“, ifølge Thiele har kunnet ses i skoven (Gamle landevejskroer, s. 81 f).

17. K. Br. 25. jan. 1556.

18. Konung Gustaf den Förstes Registratur, XXVIII 1558, s. 652.

19. K. Br. 4. okt. 1631.

20. K. Br. 4. aug. 1559.

21. Fr. Olsen, s. 92.

22. Ilsøe, s. XXXVI.

FORLØB

KILDER

Elverdams å er sandsynligvis blevet passeret ved den nuværende Elverdams kro, d. v. s. samme sted som den moderne hovedvej. Her gik vejen også i 1700-tallet (Videnskabernes Selskabs kort 1771).

HOLBÆK

Det ser ud til, at alle rejsende kom igennem Holbæk. I 1591 blev det bestemt, at de rejsende mellem Roskilde og Kalundborg, som skulle have fri befordring af kronens bønder, skulle skifte vogn i Holbæk i stedet for som tidligere i Tuse (K. Br. 9. juli 1591). På Ole Rømers kort over „alle store vejes måling“ (1697, fig. 17) går den optrukne linie et godt stykke syd for byen, således at man får indtryk af, at byen lå lidt fra alfarvejen, idet vejene ellers er tegnet igennem de respektive købstæder om end i lige linier og med skarpe knæk. Men på det originale kort ser man Rømers første indtegnning af vejen som en fin linie gennem byen, og kortet kan således ikke opfattes som et indicium for, at der har gået en sydligere og mere direkte „ringvej“ uden om Holbæk.

Tuse

Med sin beliggenhed midtvejs mellem Roskilde og Kalundborg blev Tuse en vigtig station på vejen, hvor man skiftede vogn og heste. Kronens bønder her klagede over „stor daglig besværing“ med ægt og rejser, idet de ikke alene skulle befordre dem, der kom med kongens pas og ville til Kalundborg, men også dem, der ville den modsatte vej. Også til Ringsted og til Sundby færge måtte de undertiden køre. Bøndernes klage blev taget til følge, idet rejsende fra Roskilde som nævnt ovenfor herefter skulle skifte vogn i Holbæk (K. Br. 9. juli 1591). Den megen vognskiften i Tuse omtales også K. Br. 20. marts 1589, 9. november 1606 og 2. maj 1642, da der udgik et brev næsten identisk med det fra 1591.

Blandt dem, der ofte besværede Tuse-folkene med rejser, var Eske Brock, når han skulle fra Jylland til København (jfr. s. 157).

Svinninge

K. Br. 23. sept. og 3. okt. 1645: reparation af broen i Svinninge på alfar vej til Kalundborg.

Ovenstående rute til Svinninge falder sammen med Videnskabernes Selskabs korts (1771) vej på denne strækning, og det er højst sandsynligt, at det samme har været tilfældet for den østlige halvdel af ruten. I så fald er den gået over Særsløv, Favrbo, Rumperup, Hagedrup, Brejninge og derfra enten over Løgtved, Birkende til Tommerup eller over Kaldred, Vejlebro, Asmindrup til Tommerup.

KALUNDBORG

Denne vej havde stor betydning som forbindelse mellem hovedstaden og Jylland. „Ad Tuse til Jylland“ hedder det.²³ I Kalundborg, Tuse og Roskilde skulle der altid være to „holdsvoerne“ til stede, „da kongen ofte må lade gå bud mellem Skanderborg slot og København“.²⁴ Eske Brock, rigsråd og lensmand på Dronningborg, rejste som nævnt flere gange ad vejen. 6. august 1608 noterede han i sin dagbog: „Fra Kallingborg offuer

23. K. Br. 16. aug. 1586.

24. K. Br. 2. nov. 1633.

ved Assens til Norby [Nordby, Samsø].²⁵ „Assens“ er formodentlig Asnæs, hvor stednavnet Havnemark måske antyder, hvor skibene lagde til. Da Holger Jacobæus i 1692 rejste samme vej, udgik båden fra „Rosnes“ 2 mil fra Kalundborg, uden tvivl byen Røsnæs på halvøen af samme navn.²⁶ Begge de to rejsende sejlede til Århus, Jacobæus uden at gøre ophold på Samsø. Denne vej gennem Sjælland var en udpræget indenlandsk hovedrute, og kun få udlændinge kom ad den. Den eneste efterretning herom er Frederik von Westen og grev Edzards rejse i september 1558 fra København til Kalundborg.²⁷

Efter postforordningen 1624 gik et fodbud denne vej, men der var ingen forbindelse fra Kalundborg til Jylland med fast postbesørgelse. Ruten blev nedlagt ved reformen 1653 og erstattet af et „bibud“ fra Kalundborg til Slagelse, der her udvekslede breve med budene på hovedruten til Jylland og Hamborg. Disse passerede også Roskilde, således at nu kun denne by og Kalundborg havde postforbindelse, mens Holbæk mistede sin.²⁸

Vejene fra København til Frederiksborg og Slangerup hører hvad forløbet nærmest hovedstaden angår til de vanskeligste. Det var mindre trafikerede ruter, der kun i ringe grad har sat sig spor i kilderne, og det er samtidig en af de egne, der har været ude for de største ændringer siden. Nystrøm opgiver her helt det gamle vejnet og nøjes med at skildre situationen efter Videnskabernes Selskabs kort.²⁹ Det er dog muligt at komme en smule længere tilbage og finde sikre spor af den vej, der endnu i det 17. århundrede direkte betegnede som vejen fra København til Slangerup, men som snart gik tilbage i betydning.

5. KØBENHAVN-FREDERIKSBORG OG HILLERØD

FORLØB

Nørreport

KILDER

På Johannes Mejers kort (Nørlund IX) ses i det nordvestlige hjørne en vej, der bærer påskriften „wey nach Friderichsborg“. Den går mellem Peblinge sø og Sortedams sø og videre nord for Utterslev til kortets kant.

25. Vedel Simonsen, I, s. 60.

26. Holger Jacobæus' rejsebog 1671–1692, ved V. Maar, 1910, s. 175.

27. Konung Gustaf den Förstes Registratur, XXVIII 1558, s. 655.

28. Fr. Olsen, s. 24, 90, 218, 232.

29. Nystrøm, Fra Nordsjællands Øresundskyst, s. 26.

FORLØB

KILDER

Hyltebroen
over Utterslev
mark

1676 afgav synsmænd beretning for Sokkelund herredsting om vejenes tilstand: På landevejen mellem København og Frederiksborg manglede Hyltebroen over Utterslev mark sten og grus (Valdemar Møller, *Fra Sokkelund herred*, s. 142). Hyltebroen lå ved Lygten nær nuværende Nørrebro station (Bruun, II, s. 141; Valdemar Møller, s. 17, 20). På kortet over Københavns omegn i Resens atlas, 1677 (fig. 28), er Hyltebroen angivet, og nord for den deler vejen sig, således at den ene gren går øst om Utterslev sø over Søborghus og Vangede (til Frederiksborg) og den anden vest om søen over Husum og Herlev (til Slangerup). Det samme tema genfindes på kort fra begyndelsen af det 18. århundrede (fig. 20 og 38; her går vejen dog over Buddinge i stedet for over Vangede).

Bagsværd

Niels Poulsen i Bagsværd var forskånet for at give gæsterihavre på grund af den fortæring og andet besvær, han havde af kongens folk, der kom dertil (K. Br. 25. marts 1605).

Kollekolle

Peder Espesen i Kollekolle blev fritaget for halvdelen af sin landgilde, fordi han ofte besværedes af kongens folk, der drog den vej (K. Br. 21. feb. 1578; 25. marts 1605). Senere omtales en kro her (K. Br. 8. nov. 1614).

Fiskebæk

Derefter må vejen være gået over Fiskebæk. På kortet fig. 38 er vejen angivet som ovenfor og videre over Fiskebæk, Bregnerød og Lillerød og derefter mellem Tranemosen og kongevejen til Frederiksborg (også fig. 29).

FREDERIKSBORG

Som det fremgår af ovenstående, er kongens folk ofte kommet denne vej. Det var Frederiksborg og Hillerøds udvikling, der skabte færdselen, og før slottet kom, har vejen næppe haft andet end lokal betydning. Allerede i 1577 omtales den i et kongebrev som Frederiksborgvejen.³⁰ Man må sikkert regne med, at den næste vej, der skal behandles, nemlig København-Slangerup, har mistet i betydning, efterhånden som Frederiksborg og Hillerød trak færdselen til sig. Slangerups tilbagegang og Hillerøds fremgang har afspejlet sig i trafikken på de to veje.

6. KØBENHAVN-SLANGERUP

FORLØB

KILDER

Identisk med foregående til Utterslev mark

Ifølge ovennævnte beretning for Sokkelund herredsting af 1676 var der på vejen fra København til Slangerup 4 små stenbroer på Utterslev mark, som det tilkom Utterslev by at holde,

gennem landsbyen
Brønshøj

og et „ulovligt hul“ på Brønshøj gade.

30. Kbh. Dipl., IV, s. 624.

FORLØB

KILDER

Islev mark	I 1597 blev alfarvejen gennem kongens enghave, Islev mark, lagt uden om denne, samtidig med at enghaven indhegnedes (jfr. s. 257). Denne vej er sandsynligvis vejen til Slangerup.
Ballerup Ganløse	Ifølge K. Br. 25. marts 1605 var Laurits Aagesen i Ballerup og Peder Aagesen i Ganløse fritaget for at svare gæsterihavre på grund af den fortæring, kongens folk nød hos dem, når de kom dertil. Det er uden tvivl vejen til Slangerup, der her er tale om. Vejen har for en del kunnet forløbe parallelt med tunneldalene i området. En sandsynlig vejføring ud fra morfologiske forhold bliver: Ballerup – Måløv – Knardrup – Ganløse, syd om Ganløse ås til Slaglunde (?) og forbi Stenesknold til Slangerup. Jfr. Naturparken mellem Farum og Slangerup, s. 156 ff og bilag 3, landskabskort: De geomorfologiske hovedtræk i naturparken. – På Videnskaberne Selskabs kort er der ingen sammenhængende vej over denne strækning, hvilket kan være en følge af, at vejen efterhånden har mistet i betydning på grund af Slangerups tilbagegang.
SLANGERUP	

Om denne vej fra Islev over Hyltebroen til Nørreport er der blevet fremsat synspunkter af en sådan rækkevidde, at der nødvendigvis må tages stilling til dem. H. U. Ramsing hævder, at den var „den oprindelige hovedadgangsvej til byen“ fra Roskilde, idet den vest for Islev fortsatte gennem Herstedøster forbi Snubbekorset, som han uden tøven henfører til Valdemar Sejrs tid, og videre til Roskilde. Han tillægger nu det ovenfor refererede kongebrev af 1597 en ganske epokegørende betydning: „Det var først 4. december 1597, da Christian IV gav lensmanden Børge Trolle ordre til at omsætte Islevmark med sten og sørge for, at den alfare vej blev ført udenom, hvor det var mest belejligt, at den gamle Nørre landevej blev afbrudt, og den gennemgående færdsel blev helt henvist til Vester landevej“, d. v. s. vejen over Langvadsdam til Vesterport.³¹ Disse uhæmmede konstruktioner støtter sig alene på Vilhelm la Cours kort over sten- og bronzealderens høje og er en fantasifuld videreførelse af Lundbyes metode. At „Vester landevej“ også før 1597 var hovedvejen, som mange herreders bønder skulle holde, er vist tidligere (jfr. s. 212), og Ramsings teori har alene interesse, fordi den må give anledning til overvejelser om, hvordan en levende organisme som en by og dens færdselsveje udvikler sig. Hertil skal vi vende tilbage i konklusionen.

31. Hist. medd. om Kbh., 2, IV, s. 327. – Victor Hermansen mener, at Roskildevæjen har fulgt omtrent samme linie helt fra Absalons tid. Han gør i samme forbindelse rede for vanskelighederne ved dateringen af Snubbekorset. Roskilde landevej, s. 30 ff.

7. ROSKILDE-SLANGERUP-HILLERØD-HELSINGØR

FORLØB

KILDER

ROSKILDE

Gerdrup bro

Roskildegård lens regnskab 1604–05, udgift nr. 21: tømmer til „Gierderups brou“ på landevejen mellem Roskilde og Frederiksborg. Sikkert en bro over Hove å, der løber lige nord for landsbyen, men der er også den mulighed, at den er identisk med „Gerebro“ ca. 1 km syd for Gerdrup. Hans Stiesdal mener, at vejen i middelalderen gik ca. 2 km østligere, over Kirkerup og Gundsømagle (Fra Frederiksborg amt 1952, s. 38). Hvis det er rigtigt – kilde er ikke anført – må færdselen altså her have skiftet retning. Imidlertid eksisterer der stadig en vej over Ågerup, Kirkerup og Gundsømagle, som kun er afbrudt ved Hove å, men i øvrigt har retning mod den gamle Værebro (se nedenfor), som eksisterede i middelalderen. Vejen over Gerdrup og Gerdrup bro er derimod forsvundet. Muligvis har der også i middelalderen eksisteret to veje, en over Gerdrup og en over Kirkerup, som har forenet sig ved Værebro. Men i betragtning af at det udtrykkeligt siges i lensregnskabet, at Gerdrup bro lå på landevejen, der her undersøges, må det fastholdes, at Kirkerup-Gundsømaglevejen ikke var den eneste eller den foretrukne vej i denne periode. At Gerdrup er blevet foretrukket til broen kan skyldes, at dalen dengang som nu var smallest her.

Værebro

Den gamle Værebro lå ca. 500 m vestligere end den nuværende. Her er rester af den fundet af Hans Stiesdal, der beskriver den som en stenplankebro med vase ud i dalen på begge sider. Saxo henlægger slaget mellem Erik Emune og kong Niels hertil – „apud Weram pontem“ (Olrik og Ræders udg., s. 362), og en bro har altså eksisteret her på Saxos tid. Det var muligvis den stenplankebro, hvis spor Stiesdal har fundet, idet han kan datere nogle hesteskofundet på vasen til 12. eller 13. århundrede. I Danske Atlas (II, s. 318) siges, at Værebro „fordum var kostbar bygget af hugne sten“. Den var altså faldet sammen i 1764. Derimod synes den at have eksisteret 100 år tidligere, idet Peder Syv meddeler, at fanden havde bygget broen som et af de vanskeligste arbejder, han havde været ude for (Arne Sundbo, Øvre Værebro mølle, Fra Frederiksborg amt 1949, s. 65 f). Det ser således ud til, at der i den her behandlede periode eksisterede en bro af hugne sten på dette sted, og at det er den „wehrebroe“ Christian IV omtaler 1623 (Egenh. br., I, s. 283. Foruden Hans Stiesdals ovennævnte artikel kan henvises til Historisk-antiquarisk beskrivelse over Snodstrup og Ølstykke sogne, *Annaler f. nord. oldkyndighed*, 1838–39, s. 376).

Lige nord for Værebro lå det nu delvist afgravede Frodebjerg, en naturlig glacial dannelse, der af sagnet (Saxo) er blevet udpeget som kong Frodes grav og som sådan var en af rutens turistattraktioner (Ilsøe, s. XV).

Ølstykke

Efter Svedstrup mødte vejen den nu tilgroede Storesø. Det ser ud til, at vejen har delt sig, således at den ene gren gik over Udlejre, den anden forbi Ølstykke, men ad dem begge kunne man komme til Frederiksborg. På vej fra dette slot til Fyn passerede Christian IV Udlejre (Mag. f. reiseiagttagelser IV, s. 435), mens den franske

FORLØB

KILDER

SLANGERUP

turist Alfred Jouvin (1668) tog den anden vej, da han rejste fra Roskilde til Frederiksborg. Han nævner den vej, der gik til venstre, og som han havde fået udpeget som „le chemin de Kils, autrement sainte Heleine“, altså vejen til kilden ved Tisvilde, og fortsætter: „L'ayant laissé à main gauche, & Ulsteket [Ølstykke] p. à main droite, nous passâmes par Slandor [Slangerup]“ (Le Voyageur d'Europe, s. 577). Det var muligvis den vestlige vej over Udlejre, som førte den spanske gesandt Barnardino de Rebolledo over *Æbelholt*, da han i 1648 rejste fra Roskilde til Helsingør (E. Giggas, Grev Barnardino de Rebolledo, s. 16 f).

Vilhelm la Cour mener, at alfarvejen fra Roskilde til det nordøstlige Sjælland efter Værebros og Ølstykke i middelalderen gik over passet mellem Bastrup sø og Burre sø til Lynges og Nørre Herlev, altså uden om Slangerup (Naturparken mellem Farum og Slangerup, s. 46 f). Det er rigtigt, at der mellem de nævnte søer var en mulighed for at passere den lange tunnel, hvori de ligger, med nogenlunde lethed. Men den lidt vestligere vej over Slangerup, som altså er sikkert bevidnet af kilderne i den her behandlede periode, er også morfologisk mest hensigtsmæssig, idet den går lige uden om hele det store tunneldalsystem (fig. 43).

Gørløse
FREDERIKSBORG
OG HILLERØD

Jouvin fortsætter: „Aux environs de là, on voit des bois de grande étendue... où nous trouvâmes Hierluse [Gørløse]... et un peu de bois avant que d'arriver à Frederiksborg“ (s. 577).

Fra Sundby færge (Udesundby ved nuværende Frederikssund) blev byggematerialer og varer ført til Frederiksborg slot. Vejen har uden tvivl gået over Slangerup, idet havnen oprindeligt udelukkende betjente denne by, men muligvis skete der omkring 1624 en regulering af vejen eller anlæggelse af en ny vej. I et missive til Jørgen Urne af 30. oktober 1624 (K. Br., s. 263) omtales „den vej, der er begyndt til Hillerød“. Jørgen Urne var lensmand på Kronborg, men på dette tidspunkt hørte såvel Frederiksborg som Abrahamstrup under dette len, og brevet omhandler i øvrigt forhold vedrørende sidstnævnte gård. Det kan ikke ses, hvor vejen gik, men sandsynligvis er der tale om en vej, som stod i forbindelse med Hillerøds voksende betydning som bestemmelsessted for det gods, der udskibedes ved Sundby havn. (Om Sundby færgehavns rolle for Frederiksborgs forsyning se s. 109 f). Som havn for Slangerup omtales den 21. dec. 1631, men nu var denne by tydelig sekundær: borgerne i Slangerup skulle have en plads ved havnen til oplagring af varer til byen, som ud- og indskibedes).

Skæremølle bro

Mellem Hillerød og Helsingør har alfarvejen gået over Grønholt, Skæremølle bro, Langstrup og Dagelykke til Strandvejen. Denne slutning er baseret på følgende:

Dagelykke
Slette

I 1965 undersøgte Jan Steenberg den gamle bro ved den nu forsvundne Skære vandmølle, Grønholt sogn, en muret bro hvis konstruktion tidligere er omtalt. Steenberg daterer broen til Frederik II's eller snarere Christian IV's tid og ser den som led i en vejforbindelse mellem Frederiksborg slot og Dagelykke Slette ved Øresund, ad hvilken byggematerialer blev ført til slottet. Både i 1573 og 1613 blev materialer udskibet ved Sletten, og broen, mener han, er bygget med henblik på disse transporter. Når han snarest

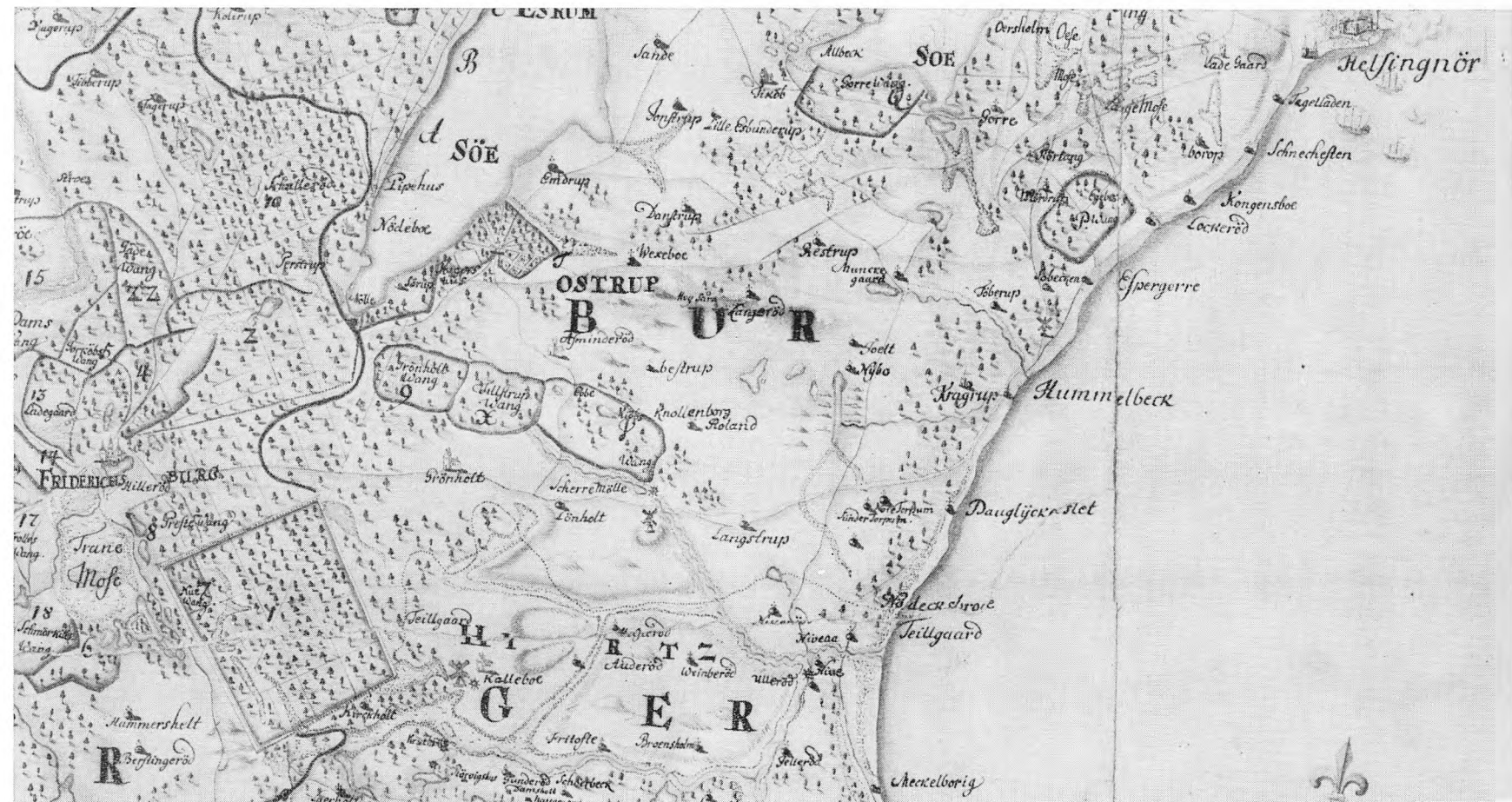


Fig. 29. A. Chr. Willars kort over det nordsjællandske rytterdistrikt, 1720, udsnit. Det Kgl. Bibliotek, Kort- og billedsamlingen.

henfører den til Christian IV's tid, er det, fordi denne konges byggearbejder på Frederiksborg var større end faderens (Nationalmuseets arbejdsmark 1966, s. 33–38). – Det er ikke nødvendigt at lægge så afgørende vægt på byggeriet på Frederiksborg for at sætte denne vejforbindelse ind i dens rette sammenhæng. Selve den stenbyggede bro står uden tvivl i forbindelse med transporterne til slottets opførelse. I 1616 fik lensmanden ordre til, at alle små broer i Kronborg len samt Nivå bro skulle mures af kampesten og kalk – de materialer der er anvendt til Skæremølle bro (K. Br. 8. jan. 1616, jfr. s. 73 f). På dette tidspunkt var byggeriet på slottet næsten færdigt, men det er muligt, at broerne var blevet ødelagt af de store transporter, idet træbroer jo ellers var det almindeligste. Dette brev kunne altså tyde på, at broen ikke er bygget med henblik på kørselen med materialer til slottet, men fordi den tidligere bro i lighed med andre broer på vejen var blevet ødelagt af transporterne. Mere væsentligt er det imidlertid, at selve vejen må ses som den almindelige alfarvej mellem Hillerød og Helsingør fremfor specielt en forsyningsvej til Frederiksborg, selv om den naturligvis også har tjent som sådan, og udskibningsstedet ved Sletten, som Steenberg omtaler, tjener til at vise, hvor vejen mødte Strandvejen. På Willars kort over rytterdistriktet (1720, fig. 29) er vejen, som Steenberg gør opmærksom på, tydeligt trukket op over Grønholt, Langstrup til Strandvejen, mens der ikke andre steder ses en sammenhængende vej mellem de to købsteder. Længere nordpå, omtrent hvor den nuværende hovedvej går, gik kongevejen. Begge de to veje ses tydeligt på det anonyme kort fra omkring 1700, fig. 38. Helsingørs topograf og historiker, Laurits Pedersen, regner heller ikke med, at nogen af de veje, der udgik direkte fra byen, eller som forgrenede sig ud fra andre i nærheden af byportene, gik til Hillerød. Hans kilder er en kendelse om byens veje afsagt på bytinget i 1618 og beskrivelsen af byens jorder i markbogen til matriklen af 1688 (markbog nr. 44, Helsingør by). Her omtales der veje til København, Rørtang, Gurre, Horserød og Hellebæk, og en række lokaliteter nævnes til stedfæstelse af dem. „Det er antagelig de samme veje, som i middelalderen førte til København, Gurre slot, Esrom kloster og den gamle købstad Søborg“ (Helsingør i sundtoldstiden, I, s. 104 f). Også på Christian II's tid mundede vejen fra Roskilde til Helsingør ud i Strandvejen et stykke syd for sidstnævnte by. Ifølge krofortegnelsen skulle der på denne strækning placeres kroer i Slangerup og Karlebo. Vejen har altså gået endnu sydligere end Grønholt-Dagelykkevejen. Med Frederiksborg og Hillerøds opkomst er færdselen blevet trukket hertil og er gået videre ad gamle landsbyveje over Grønholt, Skæremølle bro, som måske oprindeligt har været en træbro, og Langstrup til Strandvejen ved Sletten. Og transporterne af byggematerialer til slottet har uden tvivl tjent til at bane og fæstne denne nye alfarvej, som det nye trafikskabende center derefter gjorde til den faste rute, mens vejen over Karlebo helt mistede sin betydning for andet end den lokale trafik mellem de stedlige landsbyer.

HELINGØR

Mens de fleste af disse syv veje må karakteriseres som hovedfærdselsårer, var de følgende af mere underordnet betydning og har først og frem-

mest tjent den lokale trafik. Ingen af de få udlændinge, der ses at have benyttet dem, har gjort nærmere rede for ruten, og de er i det hele taget ringere belyst i kilderne.

8. ROSKILDE-KØGE

Vejen gik over *Ulvemosen*. Roskildegård lens regnskab 1585–86 indeholder en udgift til en bro på „Welfue mosen paa weien imellom Roskilde och Kiøge“. Ulvemosen, der nu er udtørret, lå i Havdrup sogn mellem den gamle landsby og den nuværende stationsby. Stedet er berømt for det møde, der den 26. juni 1534 fandt sted her mellem grev Kristoffer og de sjællandske bønder. I forbindelse hermed har C. Paludan-Müller i sit personlige eksemplar af Grevens Feide (Det Kgl. Bibliotek) indføjet en lang note om Ulvemosens topografi, baseret på oplysninger fra biskop C. T. Engelstoft (1. del ved s. 214 f). Muligvis er vejen gået over Højelse og Skensved. Ifølge N. P. Nielsen blev der til bygningen af spirene på Roskilde domkirke under Christian IV kørt tømmer fra Køge, og ved den lejlighed måtte der fyldes egeris på den dårlige vej mellem de to landsbyer for at bringe transporterne igennem (Det gamle Højelse, s. 34).

9. RINGSTED-HOLBÆK

I den tid, broen ved Ejlstrup var intakt, kørte man langs Ringsted ås østlige bred til denne bro, men når broen ikke kunne bruges, måtte man enten køre en omvej over Have mølle og følge åens vestlige bred eller vove sig over åen ved et af vadestederne inden Ejlstrup (jfr. s. 70). Derefter passerede man Tidselbro mellem Haraldsted sø og Gørlev sø (Ringsted kloster lens regnskab 1638–39: Indtægt 3. aug. for tømmer til „thissellebroe“, „som bønderne holder ved lige“). Resten af forløbet fremgår ikke af de samtidige kilder. På Videnskabernes Selskabs kort (1771) går vejen videre over Estrup, Ordrup, Merløse, Mølle Borup til Skov Vallenderød, hvor den deler sig og dels går over Tølløse og Vipperød og dels over Nørre Vallenderød og Asmindrup til Holbæk.

10. KORSØR-KALUNDBORG

Der har øjensynlig ikke gået nogen alfarvej langs vestsiden af Korsør nor, hvor de morfologiske forhold dengang var helt anderledes (jfr. s. 262 og

fig. 34). Ganske vist har Erik Dahlbergh en kortskitse, dateret 1659, over Korsørs nærmeste omgivelser (Pufendorf), på hvilken han har forsynet en vej ved vestsiden af noret med påskriften „Via Kalundburgensis“. Øst for noret har han tegnet en vej, som deler sig i to grene: „Via Anderschouiensis“ og „Via Schelsorensis“. Men kongevejen til Antvorskov vides med sikkerhed at være ført langs norets vestside, og det er sandsynligt, at Dahlbergh har forvekslet kongevejen med en vej til Kalundborg. Vejen til Kalundborg er uden tvivl gået ud fra Korsør-Slagelse-vejen og har fulgt østsiden af Store Vejle og Næsby fed til *Pine mølle*. Broen her skulle istandsættes af bønderne i *Løve* herred, „da det er en almen og alfar vej“ (K. Br. 24. okt. 1585). *Pine mølle* lå ved Tude ås udløb og *Skibholm havn*, hvorfra der var vej til Slagelse. Havnen blev flere gange forbudt (K. Br. 15. aug. 1574), men senere igen tilladt som fri havn for Slagelse (K. Br. 18. okt. 1580), og benyttedes nu også af kronen (4. juni 1581). I et af de første trykte itinerarier, augsburgeren Jörg Gails „Raissbüchlin“ (1563), opgives en rejserute til Rusland over Holsten, Assens, Nyborg, Korsør, derefter „Stillingen, Kolenberg, Albeckh zu Rotschile“. Disse byer er uden tvivl Kirke Stillinge, Kalundborg og Holbæk. Gails meddeler har muligvis været en købmand, som havde ærinde i Kalundborg eller Holbæk, og som derfor har fulgt denne ejendommelige rute, men oplysningen tjener i hvert fald til at fastlægge *Kirke Stillinge* på vejen mellem Korsør og Kalundborg (Ilsøe, s. XIX f). – K. Br. 13. juli 1601 beretter, at Aure mølles dæmning og to broer var ødelagt, og da det var ret herredsskel, skulle det undersøges, hvem der skulle holde broerne, eller om det påhvilede begge herreder. Halleby å dannede herredsgænsen, og ved den nuværende *Ågerup mølle* lå den nu nedlagte landsby Aurup (Henrik Pedersen, *De danske landbrug*, s. 373). Det må formodes, at vejen er blevet ført over Halleby å på dette sted.

11. SLAGELSE-KALUNDBORG

Havrebjerg bro omtales K. Br. 9. april 1598. – Vejen er sikkert blevet ført over *Bøstrup å* ved *Ulstrup*. Antvorskov lens regnskab 1623–24 (udgift nr. 143 med bilag) viser, at der blev lavet 3 broer ved „Wlstrup Wasse i løffueherritt“. Vasen og broerne har skullet danne forbindelse over den brede, endnu mosefyldte ådal, og et sådant anlæg er uden tvivl kun blevet lavet for en vej, der også havde betydning for andre end de lokale landsbyer. Længere fremme har vejen måske forenet sig med Korsørvejen.

12. SLAGELSE-NYKØBING

Vejen må have gået mellem Tissø og Åmosen over *Holmstrup*, hvor St. Søren's kildemarked holdtes 4 gange om året. Peder Palladius ivrer mod „døde Søffren i Holmstrop“ (Visitatsbogen, ved Lis Jacobsen, 1925–29, s. 131). I 1568 søgtes markedet flyttet til Kalundborg, men endnu i 1571 foregik det i Holmstrup (K. Br. 16. okt. 1552; 2. okt. 1568; 14. juni 1571). – På det smalle drag mellem Lammefjord og Nekselø bugt lå landsbyen Vindekilde, hvis to kroer forårsagede stort klammeri og skulle afskaffes (K. Br. 17. feb. 1617). – Efter Vig, hvor der i hvert fald tidligere var blevet holdt marked (Danske kancellireg. 29. aug. 1546), synes vejen – eller en af vejene – at være drejet mod øst langs nordkysten af Sidinge fjord og gået igennem de store landsbyer på halvøens østlige side. Frederik II rejste i 1575 fra Kalundborg til Nykøbing og daterede undervejs et brev *Gelstrup* (K. Br. 7. aug. 1575). I Egebjerg nær Gelstrup holdtes der marked, der omtales sammen med det i Vig.

Fra *Rørvig* sejlede man over til Halsnæs og gik, i hvert fald i nogle tilfælde, i land ved *Kikhavn*. Sognefogeden i Rørvig drev en art krovirk-somhed for de mere betydningsfulde rejsende (K. Br. 10. juli 1577). Christian III rejste over her i august 1553 (K. Br. 27. og 30. aug., dateringerne), og også under Christian IV benyttedes ruten Rørvig-Kikhavn, jfr. s.157. (Chr. IV's egenh. br., I, s. 220).

Færdsel over Lammefjorden med færge Audebo-Gundestrup eller med vogn over Svinninge vejle fra Svinninge til Vejleby, som kendes fra en senere tid (Henrik Jensen, Svinninge vejle. Fra Holbæk amt 1937, s. 22; også Videnskabernes Selskabs kort 1771), er ikke bevidnet i kilderne fra denne periode. Det er dog højst sandsynligt, at trafikken fra en meget fjern fortid og helt til nutiden er gået ad disse veje. Vejleby såvel som Fårevejle indeholder ordet wethæl, vadested, et indicium for ældgammel færdsel over de lavvandede fjorde (Gunnar Knudsen, Lidt om stednavne i Vestsjælland, Turistforeningens årbog 1931, s. 123 f).

13. NÆSTVED-RINGSTED

Johannes Mejer (fig. 27) har tegnet en vej fra Næstved over Vridsløse, Herlufmagle, Ravnstrup og Vinderup. Også på Videnskabernes Selskabs kort (1770, fig. 26) går vejen over Herlufmagle, men derefter er den tegnet noget længere mod øst, over Buske, Veterslev og Høm, hvor den også går i dag. Da andre kilder savnes, er det ikke muligt at afgøre, hvor nøjagtig Mejers vejføring her er.

14. NÆSTVED-SORØ

K. Br. 31. marts 1557 beretter, at *Holløse bro*, hvorover der gik en „ret alfarvej“, var forfalden og skulle genopføres. Det er sandsynligvis vejen fra Næstved til Sorø, der er tale om, og den har da gået langs Susåens vestlige bred til Holløse. Også færdselen mellem Ringsted og Skælskør kan have benyttet Holløse bro. – Sorø lens regnskab (1612–13, udgift nr. 28) omtaler arbejde på „Nessbye“ bro: et nyt hus ved broen og et nyt led på den, og af regnskabet for samme års smedearbejde ses det, at ledet på Næsby bro også blev forsynet med en lås (bilag til udgift nr. 29). Dette fører umiddelbart tanken hen på en kongevejsbro, og C. M. Smidt (Sorø, I, s. 19 f) har da også på dette grundlag antaget, at der gik en kongevej her. Imidlertid leder man forgæves efter en sådan i regnskaberne, og heller ikke i forbindelse med Næsby bro nævnes der noget om, at anlægget stod i forbindelse med en sådan vej. To forklaringer synes mulige: (1) Der er blevet opkrævet bropenge, og i det hus, der blev opført ved broen, har bromanden boet. Et lignende tilfælde er tidligere omtalt ved Skern. (2) Kongen har haft en bro, der var aflåset og forbeholdt ham og eventuelt lodsejeren, uden at anlægget stod i forbindelse med en kongevej. Et noget lignende tilfælde kendes fra K. Br. 8. oktober 1585: Kongen havde aftalt med en lodsejer at måtte lægge en bro på hans jord for at kunne skyde genvej, broen skulle aflåses, og af de to nøgler, der måtte laves, skulle kongen have den ene, ejeren den anden. Der blev her snart efter lavet en kongevej på strækningen (Nygård-Jelling, jfr. s. 177, 253, 256), som må være gået over denne bro, men det er tænkeligt, at en isoleret „kongebro“ kan være bygget ved Næsby for at sikre kongen passage over åen, mens han ellers har benyttet alfarvejen på strækningen. – Hvad enten den ene eller den anden af disse forklaringer er rigtig, ser det ud til, at alfarvejen er gået over *Næsby* og *Broby* til Sorø. Her ses også en vej på Johannes Mejers kort (Nørlund XIII): fra østenden af Tystrup-Bavelse sø over Atterup og Næsby bro til „Axelstede“ (Alsted?), hvor den møder den øst-vest-gående hovedvej. På kortet tavle XVII går denne vej videre sydpå over Ulstrup og Skelby til kortets kant. Her ses der broer både ved Skelby og Holløse mølle.

15. NÆSTVED-SLAGELSE

Ifølge Johannes Mejer synes vejen at være gået over Fodby („Fredebye“), Vallensved, Harrested, Ting Jellinge, Søbymagle og Rosted (Nørlund tavle XVI og XIX). Hans kort er dog ikke ganske samstemmende, og nogle

landsbynavne, som ikke er medtaget her, er vanskelige at tyde. Samme vejføring genfindes delvis på Videnskabernes Selskabs kort.

16. NÆSTVED-SKÆLSKØR-KORSØR

I slutningen af 18. århundrede rejste præsten L. M. Wedel fra sin hjemby Everdrup ved Præstø til Korsør og fulgte efter Næstved følgende rute: Lille Næstved, Karrebæk, Bisserup, Snertinge, Skælskør, Korsør (Welblund og Hassø, Gamle landevejskroer, s. 42). Om denne kystvej også var den almindeligste rute tidligere, kan ikke ses. Erik Dahlberghs kort over Korsør har som nævnt øst for noret to veje, til Skælskør ved kysten og til Antvorskov, pegende mere nordpå. Johannes Mejer (Nørlund, tavle XIX) har vejen over Grimstrup, Karrebæk og et par landsbyer, hvis navne åbenbart er stærkt forvanskede, men på kortet, som kun omfatter egnen nærmest Næstved, ses adskillige veje mellem landsbyerne vest for denne by, og flere af disse kan være benyttet af rejsende til Korsør. Det er dog tydeligt, at Karrebæk har trukket færdsel til sig. Ved Karrebæksminde var der havn, hvorfra der bl. a. blev udskibet mursten (K. Br. 25. marts 1575; dette brev omhandler mursten til Krogen, og man får her et indtryk af sådanne småhavne: der var ikke kaj, men skuder og både transporterede stene ud til skibene). Alfarvejen mellem Næstved og Karrebæk skulle laves i stand af borgerne i Næstved og bønderne i birket (K. Br. 8. marts 1607), hvilket dog kun viser, hvem der benyttede vejen på lokalt plan. Ved Erdrup var der en bro, som må have haft betydning for et større område, idet der betaltes brokorn af den (Korsør lens regnskab 1618–19, udgift nr. 9: broen, hvoraf „ydes havre her til slottet“, blev repareret). Dette tyder på en vejforbindelse inde i landet mellem Næstved og Korsør, måske delvis i forbindelse med den gamle Næstved-Tornemark-Skælskør (Christian II's kroliste).

Der har været endnu flere veje mellem købstæderne: Ringsted-Kalundborg, Køge-Ringsted, Skælskør-Ringsted o. s. v., men de samtidige kilder giver ingen oplysninger om dem. Videnskabernes Selskabs kort vil i de fleste tilfælde være den ældste kilde der haves, men at bygge udelukkende på disse senere kort uden at have støttepunkter i det samtidige materiale er meget vanskeligt. Uden for de store hovedveje kan man næsten aldrig udpege én bestemt alfarvej på kortene. Det er et indviklet system af veje mellem landsbyer, der afbildes, og det er ikke muligt at afgøre, hvilke af disse veje den gennemgående færdsel mellem købstæderne har fulgt. Bille-

det er særlig kompliceret på målebordsbladene – og det er dette originale materiale, der er afgørende – men heller ikke på reproduktionerne har kortenes ophavsmænd angivet, hvilke af de mange småveje, der dannede en sammenhængende alfarvej. Som et iøjnefaldende eksempel kan nævnes, at den rute, L. M. Wedel som nævnt ovenfor fulgte mellem Næstved og Korsør ved den tid, da kortene blev tegnet, ikke er medtaget på disse, hvorimod de viser flere forskellige veje over andre landsbyer, som man kunne følge på denne rute.

Heraf kan man imidlertid på ingen måde drage den slutning, at Videnskabernes Selskabs kort er mangelfulde eller unøjagtige. De giver ganske afgjort et korrekt og repræsentativt udsnit af vejnettet, men dette vejnets karakter – og dermed også karakteren af vejnettet i det 16. og 17. århundrede – må øjensynlig opfattes noget anderledes, end man sædvanligvis har været tilbøjelig til. Til dette skal vi senere vende tilbage.

Kongevejenes topografi

Vejene gennemgås kronologisk efter tidspunktet for deres anlæggelse, dog således at senere forgreninger omtales der, hvor de topografisk hører til. Anlæggelsestidspunkt kan ikke altid fastslås nøjagtigt, men i de fleste tilfælde dog med ret stor sikkerhed. Kilderne giver undertiden kun et tidspunkt, da vejen tidligst kan være anlagt, eller da den senest må være det, således at det årstal, der her opgives, er et skøn. De topografiske oplysninger, man finder i lensregnskaber o. l., er i almindelighed af en sådan karakter, at de ikke betegner et punkt, men et område af mere eller mindre ukendt afgrænsning, f. eks. en landsbys mark. Ved hjælp af korte citater fra kilderne er der derfor gjort forsøg på at give indtryk af, med hvilken nøjagtighed de enkelte lokaliteter er fastlagt. Det vil sikkert i mange tilfælde være muligt for lokalhistorikere med godt kendskab til deres egn og med støtte i markbøgerne fra 1680'erne, som ikke er udnyttet fuldt ud her, at bestemme vejforløbet mere detaljeret. Muligvis vil også luftfotografier i nogle tilfælde kunne bidrage hertil. – Se også fig. 43.

Frederik II's kongeveje

1. KØBENHAVN-FREDERIKSBORG-KRONBORG MED FORGRENING RUDE-HØRSHOLM

Anlæggelse: København–Frederiksborg 1584. (Færdselsforbud 25. marts 1585, CCD, II, s. 379).
Frederiksborg–Kronborg 1584–85. (Færdselsforbud oplæstes 1585 på Helsingør byting. Tingbogen, her efter Laurits Pedersen, Helsingør i sundtoldstiden, I, s. 102. – Vejen er altså blevet lavet ved den tid, Kronborg stod færdig).
Rude–Hørsholm 1587–88. (K. Br. 22. aug. 1587, arbejdet var i gang i Kronborg len og skulle fortsættes ind i København len. K. Br. 7. sept. 1587, den sidste del af vejen blev opsat, til kongen selv kom til Sjælland, hvilket skete i foråret 1588. Det sidste stykke er da formentlig fuldført dette år).

FORLØB

Østerport

Over dæmningen
mellem Sortedams sø
og Sundet

KILDER

C. Bruun, København, II, s. 16.

FORLØB

KILDER

- Ny Vartov K. Br. 12. august 1640: Huset ved kongens vej ved Ny Vartov. Dette lå ved nuværende Triangel, jfr. s. 219.
- Nuværende Vibenshus runddel Her lå et vejvogterhus, senere kro. Vogteren Hans Vive blev myrdet i sit hus i 1649. I december s. å. fremlystes ifølge tingbogen nogle kreaturer „tilhørende Hans Vive, som blev myrdet i kongens hus“. Stedet har navn efter den myrdede (Arne Sundbo, Hist. medd. om Kbh., 2, III, s. 489 ff). Vibenshus var i det 18. århundrede eller noget tidligere et krohus ved kongevejen. I 1725 fik kromanden her og hans kolleger i Lunde huset og Rudersdal, som ligeledes lå både ved en alfarvej og kongevejen, lempelser i deres afgifter samt et kontant tilskud, fordi en skærpeelse af kampen mod den ulovlige trafik på kongevejen ville true deres næring, jfr. s. 201 f.
- Øst om Emdrup sø, ved Emdrup lund Sokkelund herreds tingbog 1627, sag nr. 318: Anders Skotte i Emdrup lund vidnede, „at hand stod saa op aff sin seng, da saa hand at Lauridz Suendsen [anklaget for overfald] selfthredie løb offuer kongens wey och offuer slusen der ligger“. På Husmans kort, fig. 28, (1677) ses landsbyen Emdrup ved søens vestende og vejen ved dens østende. Det anonyme kort fra ca. 1700, fig. 38, viser det samme, og lunden er desuden angivet øst for vejen, hvor også Lunde huset er afsat. – Også K. Br. 23. maj 1642: nogle borgere i København ville ved hjælp af en rende lede vandet fra Emdrup sø til deres gårde i byen, og kongen gav dem tilladelse til at lægge renderne langs med kongens kørevej til byen. – Om Lunde huset, se Arne Sundbo, Hist. medd. om Kbh., 2, III, s. 484 ff.
- I nærheden af Emdrup lund udgik en sidevej til *Vartov* og Helsingørvejen. Ved opmålingen af Ryvangen 1622 nævnes „kongens vej som løber til Varthou“ (Kbh. Dipl. I, s. 635). På det kort, Nystrøm har tegnet på grundlag af målebrevet, og som gengives fig. 24, ses vejen, mærket Til Emdrup. – Om Vartov, se s. 219.
- Vangede mark Sokkelund herreds tingbog 1632, sag nr. 130: Jens Olsen i Vangede pantsatte rugsæd i en række agre, bl. a. „Langagers ende offuer for kongens vey“. Vejen gik mellem Vangede og Gentofte sø ifølge bl. a. kortet fig. 38.
- Lyngby (Køngens Lyngby) K. Br. 12. august 1640; også Christian IV's kalenderoptegnelse 11. oktober 1614, Suhms Nye saml., II, 3-4, s. 102.
- Nær Fuglevad mølle Sjællandske tegnelser 1657, 631: et hus „paa Vores Vey Imellem Vort Slot Friderichsborg oc Vor Kiøbsted Kiøbenhavn... lige ved fulevads Mølle, paa Bachen imod Lundbye [Lyngby]“. Om Fuglevad mølle, se Nystrøm, Fra Nordsjællands Øresundskyst, s. 553 f.
- Tange Sokkelund herreds tingbog 1635, sag nr. 25, gengiver et lidt svævende udsagn fra en person, som var anklaget for kørsel på kongevej: han „kom kørende fra Rude og ned ved siden på kongens vej til Tange hus“. I dette hus boede en mand, der havde opsyn med kongevejen. K. Br. 12. august 1640 omtaler huset „ved kongens vej mellem Tange og Lyngby“, sikkert identisk med „det hus ved Tangevang“, der nævnes 1636 i forbindelse med fastsættelse af

betalingen til en anden kongelig opsynsmand (Kbh. Dipl. V, s. 183). Tange var i middelalderen en lille landsby beliggende på „tangen“ mellem Furesø og Vejlesø nær det sted, hvor Dronninggård opførtes i 1661, d. v. s. ved den nuværende Gammel Dronninggårds allé. I 16. århundrede var der kun 2 gårde, og de tilhørte begge kronen. 1553 fik kongens fuglefænger livsbrev på dem (K. Br. 12. sept. 1553). I ovennævnte brev af 1636 skelnes der mellem huset ved Tangevang – opsynsmandens hus – og „Tangevangs ejendom“, hvor kongen ville, at der skulle sættes bønder. På Jens Sørensens kort over Københavns omegn (fig. 20) er der tegnet en sidevej fra kongevejen lidt syd for Rudersdal til Dronninggård (og i øvrigt videre til Frederiksdal). Kortet er ret fortegnet, således at Dronninggård har ligget nærmere kongevejen, end kortet giver indtryk af. „Tange hus“, „huset ved Tangevang“, har uden tvivl ligget ved kongevejen dér, hvor sidevejen gik fra. – Om Tange, se Villads Christensen, Af Dronninggårds forhistorie, Hist. medd. om Kbh., VII, s. 66–69; Nystrøm, anf. arb., s. 459, 464 f.

Rude (Rudersdal)

K. Br. 22. august 1587. Kronborg lens regnskab 1643–44, udgift nr. 9, en bro på kongens vej fra Frederiksborg til „Roede“. Da Dronninggård blev anlagt i 1661, indrettedes ved kongevejen Rude stald, bedested og staldbygning. Der var samtidig herberg for kongens og dronningens folk, idet der også gik en alfarvej forbi stedet. 1735 fik kroen privilegium (Nystrøm, anf. arb., s. 459 f), men også tidligere var den offentlig, jfr. foran under Vibenshus.

Forgreningen Rude-Hørsholm: K. Br. 22. august 1587. Kronborg lens regnskab 1643–44, udgift nr. 9, 2 nye slagbomme mellem Rude og Hørsholm. I Rude skov findes nogle små brolagte stykker, som sikkert er rester af denne vej. – C. Christensen mener, at denne vej ikke gik gennem Rude skov, men lidt østligere over (Gammel) Holte, Sandbjerg og Ubberød. Således gik den i hvert fald, da dronning Sofie Magdalene begyndte sin virksomhed på Hørsholm, hævder han uden kildeangivelse og foreslår den mulighed, at der er sket en omlægning af vejen, idet han kender kongebrevet af 1587, som nævner Rude (Hørsholms historie, s. 108). Nystrøm følger Christensen, men uden omlægningsteorien, og ved sammenblanding af kongebrev og Christensen får han dette snurrede vejforløb: Rude-(Gammel)Holte-Sandbjerg-Hørsholm (Anf. arb., s. 29). Det er ingen kongevej, men en omvej. Christensens tanke, at der senere er lavet en ny, østligere kongevej på strækningen, kan naturligvis ikke afvises uden videre, men hvad er hans kilde? Sofie Magdalene blev gift med Christian (VI) i 1721, og de residerede derefter i regelen på Hørsholm om sommeren. Ved hans tronbestigelse i 1731 overtog hun Hørsholm. Christensens tidsangivelse kan lede tanken hen på Willars kort over denne egn fra 1720, men på dette ser man alene en vej fra Rudersdal i lige linie gennem skoven til Hørsholm. Der er også andre vidnesbyrd om, at vejen i det 18. århundrede endnu gik, hvor Frederik II havde lagt den. I amtmandens indberetning som svar på forespørgselen af 1743 om forholdene i amtet nævner han kongevejen „fra Rudersdahl til Hirschholm“, og i sin beskrivelse af amtets skove oplyser han, at „Hirschholms Kongewei giør skiel fra Ruderstald til Reremaste“ for Ruder og Høsterkøb skove (Efterretninger om købstæderne og amterne . . ., Hirschholm amt, pkt. 12 og 16). At det også var den kongevej, der blev brugt, bevidner Christian VI selv i sin dagbog: han passerede Rudersdal, når han rejste

Reremosten

FORLØB

KILDER

mellem hovedstaden og Hørsholm (1741; Dan. saml., 2, IV, s. 269). Der er intet grundlag for antagelsen af noget så usædvanligt som en flytning af vejen.

- Nobis mølle** Om kroen her i det 18. århundrede, se s. 203. Nobis mølle er identisk med Dumpedals mølle ved Skovrød (Danmarks stednavne nr. 2, udg. af Stednavneudvalget, 1929, s. 31; Dumpedalen ses på M 2929).
- Birkerød vang
Kajerød bakke** På hvert af disse to steder stod en af Ole Rømers milepæle ved kongevejen, ovennævnte indberetning fra amtmanden i Hørsholm.
- Blovstrød** Her var port, Kronborg lens regnskab 1639–40, udgift nr. 16.
- Gennem nuværende
Store Dyrehave** Port her, Christian IV's egenhændige breve, I, s. 233. Det var dog først i 1619, at området blev indhegnet som dyrehave, Trap, 5. udg., III, s. 210. Fig. 38.
- FREDERIKSBORG** Fra Frederiksborg slot til lystslottet Sparepenge, som Christian IV fra 1599 lod opføre nord for søen i stedet for sin faders lysthus af samme navn, gik en kongevej, som omtales i en memorial til Frederik Urne af 3. april 1641, Christian IV's egenhændige breve, V, s. 47.
- Stenholts vang** Bom ved Stenholts vang, Kronborg lens regnskab 1643–44, udgift nr. 9.
- Danstrup mark** Port her, Kronborg lens regnskab 1639–40, udgift nr. 16.

Mellem Stenholts vang og Danstrup udgik en forgrening til ladegården Ebbekøb: Christian IV ønskede „dend ny wey som gaaer till Ebbekiøb“ ført igennem til Blovstrød (Chr. IV's egenh. br., IV, s. 176. Vejen blev dog lavet et andet sted, se senere). Ebbekøb ladegård lå i Asminderød sogn omtrent der, hvor der nu er en gård af samme navn (Danske Atlas, II, s. 262; Trap, 4. udg., II, s. 76).

- Reerstrup** Reerstrup bestod i det 17. århundrede kun af 2 gårde og hørte under Tikøb sogn. I markbogen 1681 stedfæstes Reerstrups Lille vang som „liggende Norden fra gaarden af Konge Weyen“. I markbogens beskrivelse af Tikøb sogns skel mod de omliggende sogne nævnes kongevejen: skellet mod vest gik „til Lille Essbønderup . . . offuer Stenbecks Mosse og Sandgrauf baken og wiidre forfølger igennem Stenbecks Mosse ind till fridrichsberg Konge Wey, atter derfra, langs med Villesø Rende, tuert offuer Renne baken, till Reerstrups Synder dige . . .“.
- Nyrup** Efterhånden som kongevejene byggedes, blev Nyrup et knudepunkt. Herfra gik til sidst kongeveje til Frederiksborg, Kronborg, Hørsholm og Hellebæk. Af kort fra det 18. århundrede fremgår, at Nyrup sø lå lige nord for byen, og kongevejen Frederiksborg-Kronborg må have gået igennem byen. Kronborg lens regnskab 1640–41, udgift nr. 3, kalder den „Kongens wey . . . til Nyrup“. Markbogen 1681 nævner den flere gange i forbindelse med opmålingen af Nyrups jord. I Kirkevangen, som i syd grænsede til Munkegård og i nord til Gurrevang, lå „Konge Weys agrene“, og

„Kirke Støckerne“, der strakte sig nord-syd, grænsede i nord til kongevejen. Vejen synes at have slået et sving mod syd til Nyrup by på grund af søen for derefter at fortsætte mod nordøst. Markbogen nævner den igen i beskrivelsen af jordene i Holme vang, som lå nordøst for byen mellem Gurre og Mørdrup, altså det nuværende Nyrup hegn, hvor den brolagte vej går. Efter markbogen var der her enge, og det er rimeligt, at vejen derfor skulle brolægges.

Denne opfattelse af vejens forløb ved Nyrup stemmer overens med et kort fra 1778 (1:10.000) til brug ved anlæggelse af den nye chaussé fra Hørsholm til Helsingør. Kortet omtales nærmere i forbindelse med kongevejen Hørsholm-Nyrup. Det har lige Nyrup med og viser her en vej, tegnet med dobbelt streg, som går i en bue syd om Nyrup sø, gennem byen og derefter brat mod nordøst. Det er uden tvivl den gamle kongevej, som nu snart skulle opgives.

I nærheden af Gurre

I Kronborg lens regnskab 1643–44, udgift nr. 9 omtales arbejde på „Kongens Wej wed Gurre“. Den lille Gurre landsby lå efter udskiftningskortet at dømme på samme sted som nu. Gurrevang og Gurrehus syd for Gurre sø tilhørte kongen. Markbogen 1681 har under Gurre by denne stedbetegnelse: „Indlugte Toffter til forskrefne bye Gurre... Een huus Tofft ligger imellem begge konge weyene, bestaar udi 4 agrer.“ De 2 kongeveje er Frederiksborg-Kronborg og Nyrup-Hellebæk. Sidstnævnte, der behandles nedenfor, må være kommet Gurre by nærmest, og det er sandsynligt, at lensregnskabet „ved Gurre“ refererer til denne vej. Den nævnte toft har ligget øst for byen i vinkelen mellem kongevejene uden nødvendigvis at grænse til nogen af dem.

Forbi Ole Rømers milehøj i Nyrup hegn

Kun kongevejen blev her opmålt af Rømer, Efterretninger om købstæderne og amterne . . ., jfr. s. 172 og fig. 15.

Tæt syd for alfarvejen Gurre-Helsingør

I markbogen 1681, Helsingør by, nævnes kongevejen bl. a. i forbindelse med byens skel, idet der er begyndt i syd ved Snekkersten: „... tuert ofuer Kongeweyen wed half weys-beek og tuert ofuer Gorre Landewey...“. I opmålingen af jorderne Issekule løkke og Hjortebaks løkke vest for byen nævnes vejen flere gange, bl. a.: „... konge weyen som løber til Lundehauge“. Om beliggenheden af de nævnte lokaliteter, se Laurits Pedersen, Helsingør i sundtoldstiden, I, s. 100 ff og kort s. 91.

På et anonymt og udateret kort i Det Kongelige Bibliotek (Kort- og billedsamlingen, Sjælland, nordøst), som i alt tager sig ud som et forarbejde til Willars kort over rytterdistriktet og altså må henføres til begyndelsen af 1700-tallet, er der tegnet en sammenhængende vej fra Frederiksborg gennem Stenholts vang, Veksebo, Reerstrup og syd om Nyrup sø, hvorefter den deler sig i to: en forbi Gurre og den anden også mod nordøst, men lidt sydligere. Ingen af dem er tegnet helt igennem til Helsingør. På Erik Dahlberghs to kort (fig. 30) ses på det ene en vej gennem landsbyerne Veksebo, Reerstrup, Nyrup og Rørtang til Helsingør. På det østligste stykke ligger Dahlberghs vej altså et godt stykke syd for den vej, som her er fastlagt ud fra sikre kilder, og den kan ikke være identisk med kongevejen på dette stykke. Den kan være en kom-

bination af Nyrups og Rørtangs almindelige købstadsvej og kongevejen eller den kan være et af de forløb af landsbyveje, som det var muligt at benytte på strækningen, for de nævnte landsbyer har naturligvis været forbundet med alfarveje. Med disse usikkerheder er Dahlberghs kort uanvendeligt som kilde til vejforløbet. Det andet kort har vejens retning mere korrekt, men her savnes stednavne.

Lystsloppet
Lundegård

Kronborg lens regnskab 1637–38 (udgift nr. 35): Bom sat „som hans Maytt: weig Løbber fraa Lundegaard“. – Lundegård lå ved det nuværende Garnisonshospital. Her drejede vejen brat mod sydøst (Laurits Pedersen, *anf. arb.*, s. 102).

KRONBORG

Omkring Kronborg var der – i hvert fald på Christian IV's tid – et par mindre kongeveje, som det vil være naturligt at nævne her, omend de uden tvivl er senere end den egentlige kongevej fra Kronborg til Frederiksborg.

I 1597 grundlagdes hammermøllen i Hellebæk som kongelig manufaktur med valse-, støbe- og smeltemølle (Trap, 5. udg., III, s. 108). – En ladegård, Teglstrup, lå, indtil den blev revet ned på Christian IV's tid, lige syd for den nuværende Hellebæk avlsgård i den nordlige del af Teglstrup hegn (Laurits Pedersen, *Helsingør i sundtoldstiden*, I, s. 104). Navnet Teglstrup kro forekommer på dette sted på Videnskabernes Selskabs kort 1768. Nøjagtig hvornår Teglstrup er nedlagt som ladegård kan ikke afgøres. Kronborg lens regnskab 1640–41 (udgift nr. 3) omtaler to porte i Teglstrup vang, den ene „som er næst ved gården“. Men ellers nævnes i disse års kilder udelukkende Teglstrup vang og ikke selve gården. Denne kan naturligvis godt have stået en tid efter at være nedlagt som ladegård. Til hammermøllen og Teglstrup ladegård gik der en kongevej, der som nævnt foran fortsatte til Frederiksborg-Kronborg-vejen, som den stødte til nær Nyrup.

Et brev fra Christian IV fra 1633 omtaler en vej, „som løber igennem Teglstrup vang henad Nyrup“. En randbemærkning på brevet oplyser, at det drejer sig om „den nye vej“, d. v. s. kongevej, uden at man af udtrykket kan slutte noget om anlæggelsestidspunktet (Chr. IV's egenh. br., III, s. 98 f). Vejens forløb fremgår ret klart af kilderne. Den gik fra Lundegården nordpå til Hellebæk og møllen og derfra ind i landet til ladegården (Kronborg lens regnskab 1643–44, udgift nr. 9: 2 nye bomme „fra Lundegaarden och till kobbermøllen“; 1639–40, udgift nr. 16: 2 broer imellem Teglstrup vang og hammermøllen, „som er paa hans May. wei“). Vejen gik så gennem Teglstrup vang og langs østsiden af Horserød overdrev (markbogen 1681, Horserød: „Offuerdreffuedt strecker sig i sønder imod Ørssholt og øster til Konge Weyen“), forbi Gurte (se ovenfor) og til Frederiksborg-Kronborg-vejen lidt øst for Nyrup sø.

I 1640 bortforpagtedes hammermøllen. Både dens jord og Teglstrup vang forblev i kronens eje, og det ser ud til, at vejen på markbogens tid var intakt som kongevej, og at der ikke blot er tale om et navn, der er blevet hængende ved vejen, efter at den er frigivet. Både ved hammermøllen, Hellebæk og Teglstrup vanghus omtaler markbogen „Kongens port“, sandsynligvis vejporte, selv om andre muligheder ikke kan udelukkes. Men

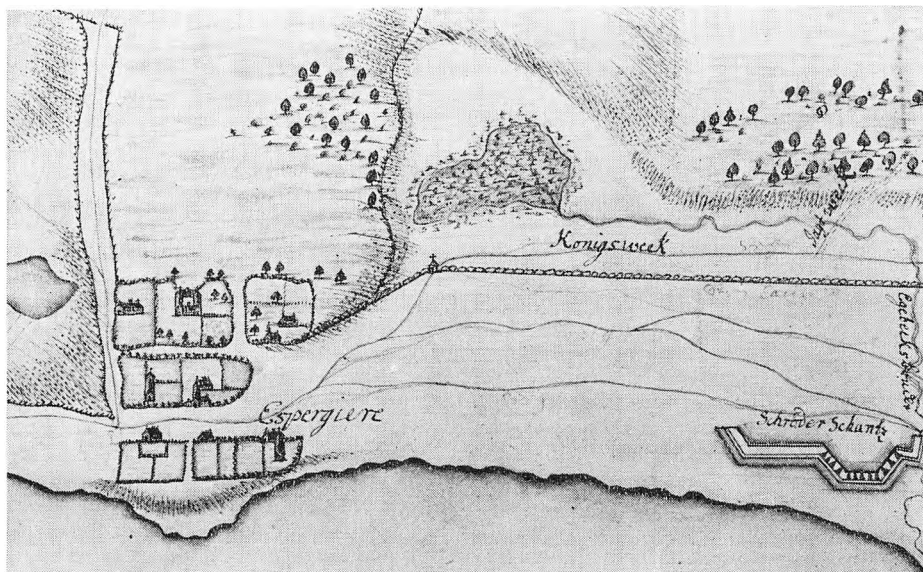


Fig. 31. Kort over nogle skansers placering ved Øresundskysten, 1713, udsnit. Forsvarets Bygningstjeneste. Foto Nationalmuseet.

vejen kan dog næppe have haft særlig betydning som kongevej, efter at den kongelige virksomhed var ophørt på hammermøllen og ladegården. Kun jagten har derefter kunnet give anledning til kongelig trafik i disse områder.

Ved Hellebæk findes en gammel vej, som kan være en rest af kongevejen mellem hammermøllen og Teglstrup. Den kan spores fra sydvest for byen (ved Bøsemagergade 23) gennem skoven til jernbanestationen og videre øst for banen, dels som rester af brolægning, dels som opfyldninger over lavninger i terrænet.

I Kronborg lens regnskaber omtales desuden en bro i „Egebecks wang ... och er hanns Maytz. Aage wei, som Endelig wilde hielpis“ (1639-40, udgift nr. 16). Egebæks wang ligger nu ud mod kysten mellem Snekkersten og Espergærde, og selv om navnet muligvis dengang dækkede et større område end den nuværende skov af dette navn, kan denne så tydeligt bevidnede vej ikke være identisk med „hovedvejen“ til Frederiksborg. Der kan være tale om en vej til en af de ladegårde, der hørte under Kronborg. I skoven fandtes i 1911 spor af en bygning fra 1500- eller 1600-tallet (Trap, 5. udg. III, s. 103), og også Laurits Pedersen nævner en ladegård i dette område (Helsingør i sundtoldstiden, I, s. 110 f).

Der er imidlertid to andre kilder, som må nævnes i denne forbindelse, og de bidrager ikke til at skabe klarhed. Den ene er en ca. 140 m lang og ca. 3,30 m bred brolagt vej, som nu kan ses lige ved siden af den nu benyttede skovvej ca. 15 m vest for skovgården, hvor den løber næsten parallelt med Strandvejen ud for Skotterup. Bortset fra den ringere bredde fremtræder den fuldstændig som de brolagte stykker i Nyrup hegn (fig. 15). Vejens beliggenhed i forhold til ovennævnte bygnings-

rester, der er fundet længere inde i skoven, er sådan, at der næppe kan have været nogen forbindelse imellem dem. Derimod kan der med god vilje etableres forbindelse mellem brolægningen og den anden kilde, der vedrører kongevejen i Egebæks vang, nemlig en kortskitse fra 1713 over placeringen af nogle batterier ved Øresund (Forsvarets bygningsstjeneste, udsnit gengivet fig. 31). Her er der tegnet nogle veje tæt ved hinanden omtrent parallelt med kysten nord for Espergærde og således, at de bøjer mod øst og forener sig lige ved byen. Den vestligste af vejene, som ligger lige vest for den signatur, der må betyde skovgærdet, har påskriften Konigsweek. Endnu en vej, tegnet med anden signatur end de øvrige, støder inde fra skoven til den og er betegnet Jagtweek. Det tysksprogede kort er fra den tid, da ordet kongevej begyndte at miste sin gamle betydning (se herom senere), og en nærliggende tolkning af den brolagte vej, nemlig at det er den gamle alfare Strandvej, kan ikke udelukkes, selv om kortet kalder den kongevej. Den pæne brolægning kunne nok fortjene et navn, der på kortet skilte den ud fra de andre forgreninger. Topsøe-Jensen, som har gjort opmærksom på både kortet og vejen, har også ganske korrekt konstateret, at Strandvejen – i lighed med andre alfarveje – nogle steder har skiftet plads, ved at færdselen har dannet nye spor, således at der til tider har været flere parallelle forgreninger. Til illustration af dette benytter han netop det omhandlede kort, men tilføjer, at kortets „Konigsweek“ næppe hørte med til Strandvejen (anf. arb., s. 27). Det kan være rigtigt, men det må konstateres, at vi savner det tvingende bevis for, at den smukke, gamle vej med sikkerhed kan udpeges som rest af en kongevej.

2. RINGSTED KLOSTER-ANTVORSKOV

Anlæggelse: 1585. Af udspisningsregister for Ringsted kloster 1585–86 fremgår, at der arbejdes på vejen maj-juni 1585. Gravere, tømrere og brolæggere var virksomme, bistået af talrige bønder. En dag var der 200, som kørte sand og sten til, og der kan ikke være tvivl om, at det drejer sig om vejens anlæggelse (Rise Hansens udg., s. 37 ff). Om hele vejen er blevet færdig i 1585 kan ikke ses, men det er vel det sandsynligste. I breve af 13. januar 1592 til lensmændene omtales den som anlagt i Frederik II's sidste levetid. Det fremgår af disse breve, at vejen ikke havde milepæle som den nordsjællandske, og C. M. Smidt tager dette som udtryk for, at vejen ikke var helt færdig ved kongens død i april 1588 (Sorø, I, s. 17). Men brevene viser, at vejen var forsynet med porte og bomme i Frederik II's tid, og dermed har den været fuldt færdig som kongevej – med eller uden et ekstra raffinement som milemærker.

FORLØB

KILDER

RINGSTED KLOSTER

Korsevad	Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag nr. 19; også 1640–41, udgift nr. 16, ny bro her.
Syd for Bringstrup	Her ses vejen på Johannes Mejers kort, fig. 21.
Egerup	Ved Egerup „skel“ stod en bom, Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag nr. 17 og 18.

FORLØB

KILDER

Mørup	Christian IV havde her en jagt- og gæstegård, hvor han undertiden overnattede på rejser (Kalenderoptegnelse 18.–19. dec. 1619, Mag. f. reiseiagttagelser, IV, s. 478. Om gården, Trap, 5. udg., III, s. 730). Der stod en bom ved Mørup (Sorø lens regnskab 1616–17). – Johannes Mejer (XIV) har vejen lidt syd for Mørup.
Slaglille	En bom ved Slaglille omtales i Sorø lens regnskab 1612–13, bilag nr. 28. Johannes Mejer viser på begge sine kort over denne egn vejen gennem „Slangebyldt“, Slaglille?
Bolbrohus	Ved nuværende Bolborg bro. Sorø lens regnskab 1610–11; C. M. Smidt, Sorø, I, s. 19.
Jens Vindelbos hus	Ved nuværende Vindelbro. Johannes Mejer har „Vindebo“ og „Vindelbro-huss“ på de to kort. (Jfr. s. 195).
Kongebro	Selve stednavnet kendes vistnok ikke i de samtidige kilder, men på begge Johannes Mejers kort er vejen ført over her, uden at der anføres noget navn på broen.
Haverup	Sorø lens regnskab 1612–13, bilag nr. 28: Et led til kongens vej på vanddammen (d. v. s. dæmningen) ved Haverup. Johannes Mejer (fig. 21) har vejen syd for Haverup.
Dævidsrød Vedby Sønder ANTVORSKOV	Ifølge Antvorskov lens regnskab 1621–22, udgift nr. 55, var der bomme ved disse to landsbyer.

Fritz Jacobsen har den opfattelse, at der har gået to kongeveje på Ringstedegnen. Den ene udleder han af kongebrevene og Johannes Mejers kort og finder i overensstemmelse med ovenstående, at den gik til Ringsted. Den anden skulle gå mellem Fjenneslev og Fjenneslevmagle mod nordøst uden om Ringsted. Han har hentet denne vej hos pastor Seyer Mahling Beyer, der fortæller om „den gamle indgravede Konge-Vej fra Soorø til Leeyre“, hvis spor han har set i terrænet (En geographisk-historisk og oeconomisk, fysisk-antiquarisk Beskrivelse over Bringstrup og Sigersted Sogne ved Ringsted med en tragisk Fortælling over disse Sognes første Beboere og Folkeslæggt, Sorø 1791, s. 16 og kort foran i bogen). Også en anden lokalhistoriker, redaktør J. V. Christensen, har set „den gamle sjællandske kongevej fra Skælskør(!) over Sorø til Lejre“ (Tider og skikkelser i Midtsjællands historie). Fritz Jacobsen sammenarbejder nu disse udtalelser med de samtidige kilder og konkluderer, at der må have været to kongeveje (s. 8 f). Det er ikke svært at afvise dette. At to sene forfattere udnævner udaterbare vejstykker til kongeveje har naturligvis ikke den ringeste vægt over for de samtidige kilder. Men dette eksempel tjener til at illustrere den tidligere omtalte misbrug af ordet kongevej og den forvirring, der ville blive følgen af at inddrage traditionen i en undersøgelse af denne art.

3. HADERSLEVHUS-KOLDINGHUS-JELLING

Anlæggelse: 1585–87. Arbejdet på noget af vejen synes at være indledt i 1585, da kongen ønskede lavet en bro ved Harritzkær (Haraldskær, Skibet sogn) for at kunne skyde genvej mellem Koldinghus og Skanderborg. Lensmanden skulle lade den lave og forsyne med vindebro, sætte lås for og anskaffe to nøgler, hvoraf han selv skulle beholde den ene og levere grund-

ejeren, Albert Friis på Riberhus, den anden (K. Br. 8. okt. 1585; jfr. s. 177). I 1587 udgik der et åbent brev med forbud mod færdsel på den nye vej, kongen havde ladet lave mellem Nygård og Jelling. Også andetsteds i lenet havde han anlagt sådanne veje til sit brug (K. Br. 9. okt. 1587). Hele vejen, også stykket Haderslev-Kolding, må således have været færdselig i 1587.

FORLØB

KILDER

Vedrørende vejens forløb mellem Haderslev og Kolding er der den vanskelighed, at skrivelserne i Haderslevhus len, hvor langt det største stykke lå, har været usædvanlig påholdne med topografiske oplysninger. Alle de mange arbejder, der omtales så godt som hvert år i regnskabet, er blot udført på „kon: Maytt: den nü wei At Colding“, og bedre står det ikke til i bilagene de få år, hvor de er bevaret. Ved midten af det 17. århundrede er der imidlertid en håndværker, som ikke deltager i denne hensynsløshed over for forskningen, men leverer en ordentlig arbejdsfortegnelse, efter hvilken vejens forløb kan rekonstrueres (Haderslev amtsregnskab 1652–53, udgiftsbilag nr. 204). Den var da stadig kongevej, selv om Haderslevhus var blevet fuldstændig ødelagt ved brand 8 år tidligere. I 1651–52 blev der lavet 18 nye broer på vejen foruden en del bomme og porte, og i forbindelse med udgifterne hertil henvises der til et kongebrev af 22. august 1649 med besked om, at vejen fortsat skulle holdes ved lige (Haderslevhus regnskab 1651–52, udg. nr. 181). I 1653 og 1654 var Frederik III på Koldinghus og lod ved den lejlighed åbne breve udgå om forbud mod færdsel på kongevejene Haderslev-Kolding og Kolding-Nygård (P. Eliassen, Kolding, s. 139). Men tanken om genopførelsen af det brændte slot blev opgivet efter krigen 1657–60, og i 1666 gav kongen befaling om at transportere mursten fra ruinen til København (T. O. Achelis, Haderslev i gamle dage, II, s. 72). Dermed må også kongevejen mellem Haderslev og Kolding anses for opgivet. Efter ovennævnte arbejdsfortegnelse gik den således:

HADERSLEVHUS

Errested skov	„Ersted holt“.
Bjerring kirke	„ein pordt bü biering karek“.
Seggelund	
Tyrstrup kirke	„von stusterup karek beedt segelung“.
Høkelbjerg	„höckellberg“.
Åstorp mark	„wostorp lueke [led]“.
Gennem Vonsyld skov	„ein pordt in wonsüler holt“.
Vonsyld	„der schlag böm bü wonsüell“.

KOLDING

Desuden nævnes et par stednavne („lussborg“, „seekeer“), som vistnok ikke kan identificeres. Vejføringen passer godt med Mejers kort (fig. 32), kun ser det ud til, at vejen efter terrænmæssige betragtninger snarere har gået mellem Taps og Åstorp end gennem sidstnævnte by. Landinspektør Axel Johansen, der gør opmærksom på dette (Vejle amts årb., 1928, s. 218 ff), har søgt at fastlægge vejens forløb mere detaljeret omkring Vonsyld ved at inddrage landmåler Grieses opmåling af dele af Tyrstrup herred fra 1716–18, hvorfra der foreligger et meget omhyggeligt kort (1:8.000. RA, Tyske assignmentskontor 1680–1771, C 168, sager vedr.



Fig. 32. Johannes Mejers kort over den østlige del af Haderslev amt, 1649, udsnit. Fra Caspar Danckwerth, *Neue Landesbeschreibung der zwey Hertzogthümer Schleswigh und Holstein . . .*, 1652.

landmålingen i dele af Tyrstrup her., III, Vonsild og Ødis sogne). Denne opmåling, der efter sin kvalitet er meget tidlig, er imidlertid sen i forhold til kongevejen, og der er intet på kortet, der giver mulighed for at slutte, om en af de tegnede veje er den tidligere kongevej. Mejer har alfarvejen længere mod øst, over Errested, Hvinderup, Tårning og Sjølund, hvilket synes at være korrekt i store træk, men ikke i enkeltheder. Hugo Matthiessen lader den således gå over Aller, altså lidt længere mod øst og i overensstemmelse med den nuværende bivej (fig. 1; han omtaler ikke kongevejen). At det er rigtigt bekræftes af lensregnskabet, som omtaler en genopførelse af „Adelbroen Imellom Hadersløff och Colding wed Aller mølle“ (Haderslevhus lens regnskab 1640–41, udg. nr. 277). Når Mejer både ved Haderslev og ved Kolding lader de to veje falde sammen, gør han sig skyldig i en grov forenkling. Som det fremgår af fig. 18 gik de to veje parallelt ind til byen, og noget lignende må have været tilfældet ved Haderslev. At billedet i den henseende er korrekt, fremgår af lensregnskabet, der melder om reparation af en lås „for itt portt for Kongens Broe Wden Klosterportt“ (Koldinghus lens regnskab 1619–20, kleinsmed Søren Eriksens arbejdsfortegnelse, bilag nr. 214). Klosterporten lå sydøst i byen (Danske Atlas, V, 2, kort ved s. 878; jfr. også nuværende gadenavne Kongebrogade og Søndre Kongevej).

KOLDINGHUS

Gennem dyrehaven
nord for byen

En bro „Norden for Slottedt emellum dyrhaffuen och Slotens Søe“, Koldinghus lens regnskab 1620–21, bilag nr. 229. Hele dyrehaven synes at have været afspærret.

Nygård

Nygård blev i 1578 mageskiftet til kronen og dannede centrum for det store jagtområde, Frederik II de følgende år erhvervede ved at udkøbe alle herremænd i flere herreder omkring Vejle og Kolding. Jfr. også det foran nævnte kongebrev af 9. okt. 1587. Nygård lå i Øster Starup sogn på nuværende Terpmindes mark, øst for den nuværende Nygård. I 1620'erne blev gården bortforpagtet. Under Christian V fungerede dens tilliggende jord som øvelsesplads for Koldinghus rytterdistrikt (P. Eliassen, Nygård, Vejle amts årb. 1908, s. 154–170; A. Thygesen, De gamle herregårde i Starup sogn, samme 1938, s. 70–78; Axel Johansen, Kongevejen Kolding-Nygård, samme 1942, s. 67–72).

Ved Hesselballe

En slagbom „paa hessilballe marck wid hessilballe bye“, Koldinghus lens regnskab 1616–17, udg. nr. 165.

Ammitsbøl mark

3 nye slagbomme opstillet på kongevejen her, samme kilde.

Over Vejle å ved
Kærbølling

„Konge: Maytts: Broo . . . offuer kierbølling Aae paa hans Maytts: Egen Wey her udj koldinghus Lehn naar hand Reigser emellum koldinghus och Schanderborgh“, samme kilde. I en præsteindberetning fra 1638 nævnes broen: „Neden for byen løber en stor Aae kaldet Skibet Aae, som løber under Kongens brov sammesteds, oc ligger et hues her ved brouen, kaldes Roden“. Roden er muligvis identisk med Rodinghus, der lå ca. 250 m n. f. Haraldskær fabrik. J. Heltoft, der har eftersporet dette stykke af vejen i terrænet, mener, at broen har ligget få meter vest for fabrikken omtrent lige over for stationen Haraldskær F. Broen ville således ligge på gården Haraldskærs grund, jfr. ovennævnte kongebrev af 8. okt. 1585.

FORLØB

KILDER

På hele strækningen fra Nygård til Jelling har J. Heltoft alene her ved broen fundet, at ordet kongevej endnu (1922) lever i folks bevidsthed. (Af Jelling sogns historie, Vejle amts årb. 1922, s. 102–115).

JELLING

Her var der et kongeligt herberg, jfr. s. 149 ff. Fra Jelling gik en alfarvej over Uldum, Hvirring, Nim, hvor der var en kongsgård, og Fuldbro til Skanderborg. Som gammelt vejknudepunkt var Jelling i det hele taget velegnet som endepunkt for en kongevej (Hugo Matthiessen, Hærvejen, s. 59 ff; Emil Madsen, Jylland i det 16. århundrede, s. 204 ff).

Christian IV's kongeveje

I. KØBENHAVN-LADEGÅRDEN-ISLEV MARK

I 1548 var der blevet anlagt en ladegård i Nyby uden for København, som fungerede til 1623, da den afløstes af den nye, store ladegård ud for dæmningen mellem St. Jørgens sø og Peblingsøen. Over dæmningen var der vej til Nørreport. Ca. 1574 havde Frederik II ladet indhegne en enghave på Islev mark, hvorfra der leveredes hø til de kongelige stalde. Under enevælden brugtes stedet desuden til lejrøvelser og hoffets friluftsliv. Enghaven blev solgt i 1793 (Jul Pedersen, Rødovre sogn, s. 40 ff, 123; Arne Sundbo, Hist. medd. om Kbh., 2, III, s. 312). Disse steder har interesse i denne forbindelse, fordi de var forbundet med en kongevej.

Den nøjagtige beliggenhed af Nyby ladegård kan ikke fastslås med sikkerhed. Sundbo og Ramsing har foreslået en placering ude omkring nuværende Bülowssvej, hvilket Nystrøm uden forsinkende omsvøb tilskriver „urigtig historisk orientering“. Det er Nystrøm, der har ret. De sparsomme efterretninger må føre til den antagelse, at den gamle ladegård lå meget nærmere København, sandsynligvis som Nystrøm mener tæt ved det sted, hvor den nye senere blev placeret. Den gamle ladegård omtales stadig i kilderne, efter at opførelsen af den nye var i gang, på en sådan måde at det ser ud til, at det nye byggeri bredte sig ind over den gamle ladegårds bygningsarealer. Netop vejene, som omtales i forbindelse med ladegårdene, støtter Nystrøms antagelse (Nystrøm, Frederiksbergs historie, I, s. 30–50; Festskrift til Hugo Matthiessen, s. 7). Fra Nyby ladegård – og senere fra den nye ladegård – gik der en vej til Islev mark, der senere omtales som kongevej, uden at det kan ses, hvornår den blev etableret som sådan. I 1664 skulle en stenbro „på den gamle kongevej fra den gamle gård til Islev mark“ brydes op og stenene bruges til en brolægning i prinsessernes gård i Ny Hollænderby (Kbh. Dipl., VI, s. 402). Der har naturligvis hele tiden været vej til enghaven i Islev. I 1597 blev det befalet, at enghaven skulle afspærres med stengærder, og alfarvejen gennem den skulle lægges udenom (K. Br. 4. dec. 1597). Det er muligt, at kongevejen er blevet indrettet ved den tid, og det er også muligt, at der kun har været en almindelig forbindelsesvej mellem ladegården og Islev mark, helt til ladegården blev bortforpagtet i 1645. I 1602 udleverede materialeforvaltningen ved København slot tømmer og søm til en bro „imellem Nyby ladegård og Islevmark“ (Kbh. lens regnsk. 1602–03, materialeregnskaberne bag i hovedregnskabet, begge under dato 12. juli).

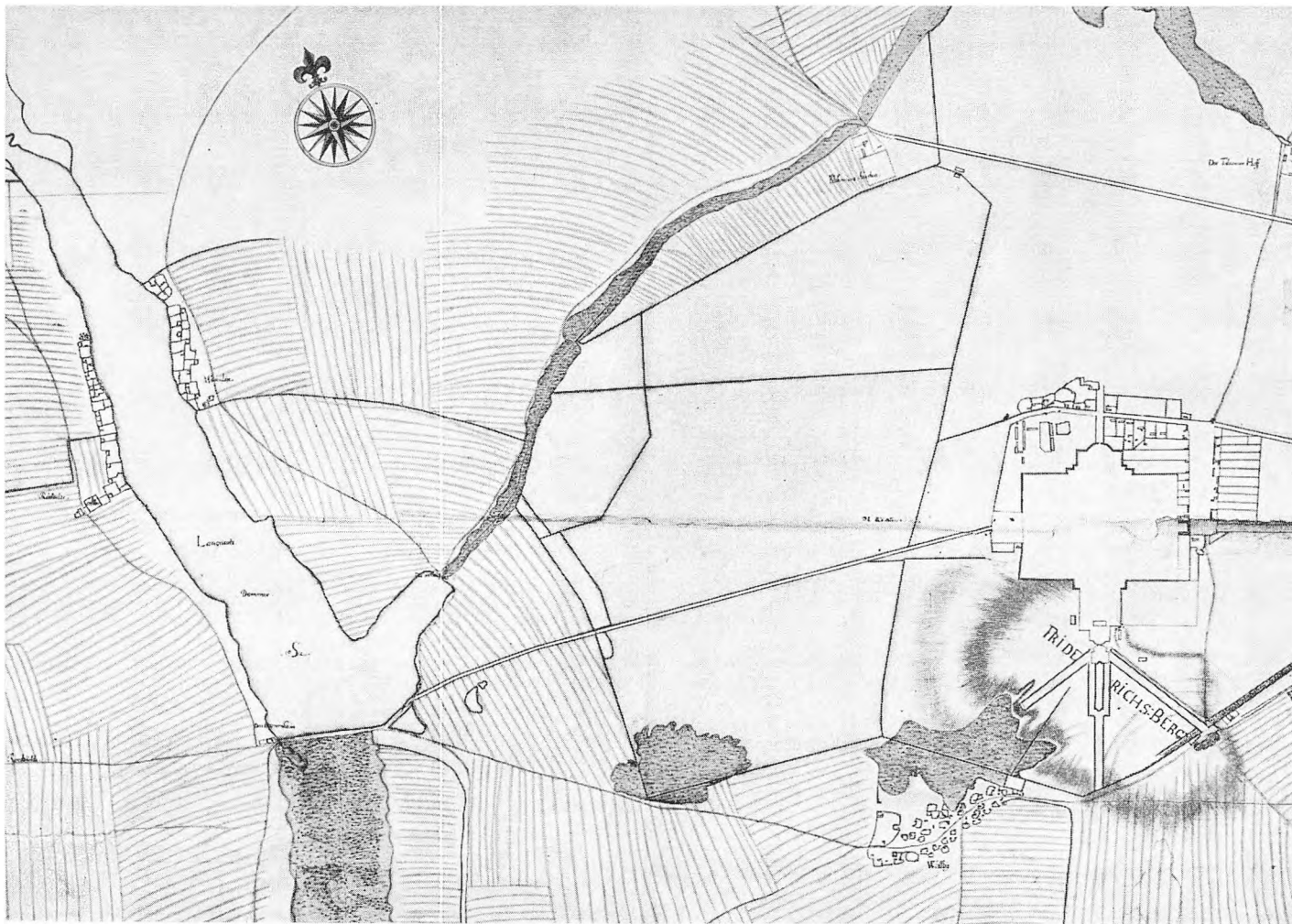


Fig. 33. Kort over den vestlige del af Frederiksberg med nærmeste omgivelser. Kongevejene er tegnet med dobbelt streg, alfarvejene med enkelt streg. Begyndelsen af det 18. århundrede. Hærens arkiv.

hvilket må være på denne vej, men det fremgår desværre ikke, om den på det tidspunkt var kongevej. Da det jo var en vej over ladegårdsmarken og altså helt inden for kongens enemærke, skulle vejen i alle tilfælde vedligeholdes på lenets bekostning, og der har på grund af vejens beliggenhed næppe været anledning til mange afspærringer. De sparsomme rester af lensregnskaberne fra disse år giver ingen oplysninger, bilagene er forsvundet, og i hovedregnskabet (1602–03) slås udgifterne til tømmemanden sammen til en betaling for arbejde på portene på kongens „veje“ – flertalsformen kunne måske indicere, at der var mere end Frederiksborgvejen i lenet, og at Islevvejen altså var kommet til som kongevej. I 1626 skulle der laves en ny vej gennem Islev mark til Ballerup (K. Br. 23. nov. 1626), sikkert for at skabe forbindelse fra Islevvejen til alfarvejen mod Slangerup.

Islevvejen gik fra Nørreport, hvortil der var forbindelse fra ladegården over Kalvehavedæmningen mellem St. Jørgens sø og Peblingsøen (Kbh. Dipl., VI, s. 419 f) ad nuværende Godthåbsvej og Rolighedsvej over Kalthuset (senere Grøndal), hvor der var krudtmølle fra 1656 (Nystrøm, anf. arb., s. 61). Vejen ses på kortet fig. 28, hvor den går mellem ladegården og ladegårdsåen, hvorefter den svinger bort fra åen for derefter at gå i lige linie til Kalthuset. Den er også med på et kort fra begyndelsen af det 18. århundrede (fig. 33), tegnet med dobbeltstreg i modsætning til alfarvejene. Denne kongevej blev ikke som antaget af Nystrøm (anf. arb., s. 61, 96) frigivet efter ladegårdsdriftens ophør. Den omtales i markbogen af 1682 (bd. 3, opmåling af Kalthusets jord, efter Ny Amager), hvoraf det fremgår, at Kalthuset lå syd for kongevejen. I forordning af 7. april 1685 omtales vejen som en af de kongeveje, der fortsat skulle opretholdes (jfr. s. 288).

I forbindelse med omtalen af alfarvejen København-Roskilde blev det nævnt, at den inderste del af nuværende Gammel Kongevej blev overtaget af kongen omkring 1623, da den nye ladegård toges i brug, samtidig med at alfarvejen blev lagt om til nuværende Vesterbrogade. Allerede den gamle ladegård havde vejforbindelse til Vesterport, „den gamle ladegård uden for Vesterport“, som den kaldes i 1622 (Rentemesterregnsk. 1622–23; også den nye ladegård kaldes tilsvarende, Nystrøm, anf. arb., s. 47–49). Som nævnt havde både den gamle og den nye ladegård desuden vejforbindelse til Nørreport. På et spionkort fra 1624 af Heinrich Thome (Det kgl. Krigsarkiv, Stockholm, gengivet i Vilh. Lorenzen, Håndtegnede kort over København 1600–1660, pl. III. Kortet er omtalt nærmere i Hist. medd. om Kbh., 2, IV, s. 156 ff) ser man en vej, som passer hermed, idet den går fra Vesterport inden om søerne forbi vejdæmningen til ladegården mellem St. Jørgens sø og Peblingsøen og videre forbi Nørreport til Helsingørvejen. Da kongen efter at have erhvervet St. Jørgens mark beslaglagde den inderste del af alfarvejen, har han sandsynligvis herfra ladet føre en vej vest om St. Jørgens sø til ladegården – eller inddraget en allerede eksisterende vej til sit formål. Det kan være den, der omtales i 1667: mens der arbejdedes på fæstningsværkerne ved Vesterport, var denne midlertidigt spærret, og færdselen blev ført ad en vej „over forrige ladegårds mark til Nørreport“ (Kbh. Dipl., VI, s. 419 f). Den har antagelig gået omtrent som nuværende Vodroffsvej, således som den vises på det store belejringsbillede hos Pufendorf. Om der i 1620'erne også har været vejforbindelse vestud fra sydenden af St. Jørgens sø, kan ikke ses, men det er mest sandsynligt, for det var efter alt at dømme her den gamle Solbjergvej gik. Det var også her, kongevejen til Roskilde blev lagt i 1641. I 1624 blev der lavet en tværvej mellem

den gamle alfarvej, som kongen havde overtaget, og til „den alfare vej, som nu bruges“, altså mellem nuværende Gammel Kongevej og Vesterbrogade. Den gik i nærheden af den nuværende Trommesalen (Kbh. Dipl., III, s. 189 f (1634 er fejlskrift for 1624); Oluf Nielsen, Københavns historie og beskrivelse, IV, s. 394; Nystrøm, anf. arb., s. 59 f).

Fra den gamle ladegård blev der desuden i 1622 anlagt en vej, „som skal gå til Frederiksborg“. Det var året før, den nye ladegård toges i brug, og det støtter tanken om, at den gamle og den nye ladegård lå omtrent samme sted, for den nye vej skulle naturligvis bruges i forbindelse med den nye gård. Vejen førte mod nord til Frederiksborg kongevej, som den stødte til ved Vibenshus (Nystrøm, anf. arb., s. 48 f; fig. 38). Med disse vejanlæg var der skabt forbindelse fra ladegården til Vesterport, Nørreport og kongevejen, som udgik fra Østerport. Men det er usikkert, om denne vej Vesterport-ladegården-Vibenshus var kongevej i egentlig forstand. Kongen havde sine egne gemakker på den nye ladegård, hvis drift han ivrig tog del i, og vejens tilslutning til Frederiksborg kongevej viser også, at han primært har tænkt på sit eget behov ved dens anlæggelse. Når han kom fra Frederiksborg, kunne han nu bekvemt lægge vejen om ad ladegården og derfra køre videre ind til København. Men selv omtaler han den blot som „vejen til vores ladegård“ (Kbh. Dipl., V, s. 290; betegnelsen må gælde den nuværende Ved Vesterport eller inderste del af nuværende Gammel Kongevej). Nystrøm kalder den en „statsvej eller kongevej“, men hans viden om disse begreber er vakkende, han kender ikke Roskildevejens anlæggelse i 1641, men antager, at den først kom til, da hollænderbyen blev anlagt i 1651, og at den „afløste“ Islevvejen (Nystrøm, anf. arb., I, s. 60, III, s. 11; lignende hos Sundbo, Hist. medd. om Kbh., 2, III, s. 166 og H. U. Ramsing, samme, 2, IV, s. 319). Det må her, som i forbindelse med Islevvejen, erindres, at hele den store ladegårdsmark, det meste af det nuværende Frederiksberg, var kongens enemærke. Der var efter Solbjergs nedlæggelse ingen anden bebyggelse her end kongens egne vangehuse, og der har kun få steder været behov for afspærringer. Vejen har nærmest haft karakter af en privat vej over kongens egen jord. Da ladegården bortforpagtedes i 1645, blev vejen til Islev som nævnt bibeholdt som kongevej, og nu var også den kongelige Roskildevej kommet til, men vejen langs søerne hører man intet til i den forbindelse.

2. ANTORSKOV-KORSØR

Anlæggelse: 1621. K. Br. 28. nov. 1620, vejføringen skal undersøges; 17. jan. 1621, arbejdet skal påbegyndes. I Antvorskov lens og Korsør lens regnskab for 1620–21 og 1621–22 findes regnskabet for anlæggelsen. Det fremgår, at arbejdet var i gang vinteren 1620–21 og endnu i regnskabsåret 1621–22.

FORLØB

KILDER

ANTVORSKOV

Vårby bro

Her var to broer, en for alfarvejen og en for kongevejen. De lå ca. 200 m vest for den nuværende bro, jfr. s. 217 og fig. 22. Kongevejens bro var afspærret med to bomme (Antvorskov lens regnskab 1621–22, udgift nr. 55 og 86). Også hus her (samme, 1620–21, udgift nr. 27).

„Mellem Vemmelev og Forlev“

Antvorskov lens regnskab 1621–22, udgift nr. 55 omtaler en bomlås „Mellum wemerløw og foerløw“ på kongens vej. Vejen må

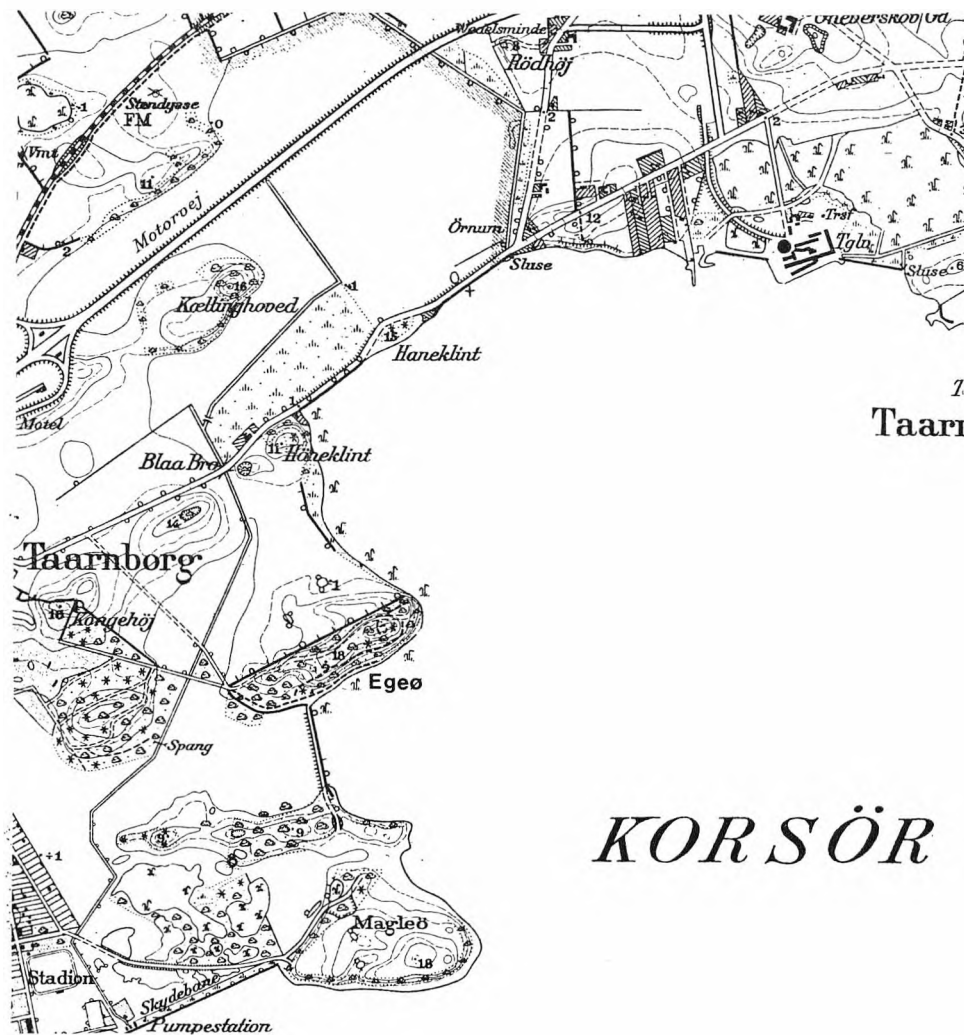


Fig. 34. Korsør nor med Haneklint. M 3621 Vemmelev 1:20.000, udsnit. Reproduceret med tilladelse (A. 88/73) af Geodætisk Institut.

FORLØB

Tjæreby

Halseby mark

Haneklinten

KILDER

have krydset forbindelseslinien mellem de to landsbyer. Ved Vemmelev mose var en port (samme, udgift nr. 86).

Samme kilde, udgift nr. 55, omtaler en lås „ved“ Tjæreby og en anden på Tjæreby mark.

Samme kilde.

Ved Haneklinten var der flere bomme og porte, både „oven for“ og „neden for“ klinten, samme kilde.

FORLØB

„Over stranden mellem Egeø og Haneklinten“

Der blev lavet fire stærke „sluffer“, d. v. s. slæder, til at føre sten på, „till dend ny weig, kong. May. lader foretage att ferdiggjøre offuer stranden emellom Eghøe och hanneklintten“ (Korsør lens regnskab 1620–21, udgift nr. 10). Forholdene omkring noret var dengang helt anderledes end nu. Ved norets vestside var der lavvandede arealer, der kun blev afbrudt af øerne Egeø, Magleø og Lilleø. I tidens løb er sket en tilgroning og udtørring, og ved jernbanens anlæggelse blev øerne forbundet med dæmninger, hvorved det indenfor liggende areal er blevet helt tørlagt. (Trap, 4. udg., III, s. 189). På kortet fig. 34 kan man stadig se øerne afspejle sig i kurvernes forløb. Om den dæmning, der blev bygget her over det vandfyldte område, se side 187 f.

„Mellem Haneklinten og Tårnborgh mark“

Også her blev der bygget en dæmning til vejen (samme kilde). Tårnborgh var kongelig ladegård. Den lå antagelig på det nuværende Tårnborghs plads eller lidt sydligere (Trap, 5. udg., III, 3, s. 855).

Halskov

Der blev opsat 2 store portstolper med hammer over „paa ko: Matz: dend ny wey i halffschouff“ (Korsør lens regnskab 1623–24, udgift nr. 7).

KORSØR

3. ANTVORSKOV MOD NÆSTVED

Denne vej, som kun kendtes fra lensregnskaberne, er ifølge Fritz Jacobsen delvis sammenfaldende med en af de såkaldte Valdemarsveje, og han mener, at den derfor er af en anden art end de andre kongeveje. Det er muligt, at selve vejen eller en del af den er ældre, men det står fast, at vejen i 1620–22 blev forsynet med huse til opsyn, aflåste porte og bomme, og at den betegnes som kongens vej. Den har derfor alle kendetegnene på en egentlig kongevej.

FORLØB

ANTVORSKOV

Engelstrup

Gården Engelstrup eller Ingelstrup lå ifølge præsteindberetninger fra 1743 og 1770 ved Horsevang (Søbymagle sogn), hvor der gik heste fra stuttoriet på Antvorskov. På Willars kort over Antvorskov rytterdistrikt (1720), som ikke har kongeveje, ses navnet Engelstruphus. Både dette og Horsevang ses på M 3623 Kirkerup (Trap, 5. udg., III, s. 871). Ved Engelstrup var et hus og en bom (Antvorskov lens regnskab 1620–21, „Bi Register paa Tømmer“ og „Bi Register paa Sømb“).

Kongskilde mølle

Hus og bom her (samme kilde).

„Mellem Vinstrup og Kastrup fang“

Her blev sat en port. Vejen har åbenbart gået gennem de to lokaliteter, og porten er blevet sat et sted på det mellemliggende stykke (Antvorskov lens regnskab 1621–22, udgift nr. 86). „Fang“ = overdrev, græsmark (Kalkar).

KILDER

FORLØB

KILDER

Tasemølle

Hus og bom ved Tasemølle på kongens vej (Antvorskov lens regnskab 1620–21, udgift nr. 25; 1622–23, udgift nr. 121).

Hammersmølle

Også her var der både hus og bom (Antvorskov lens regnskab 1620–21, udgift nr. 27; 1622–23, udgift nr. 121).

Længere kan vejen ikke følges. Hverken i regnskaberne for Korsør len, hvorunder størstedelen af Flakkebjerg herred hørte, eller Vordingborg len, hvorunder Næstved hørte, er det lykkedes at finde mere om den. Det kan muligvis skyldes, at den er blevet tilsluttet en alfarvej til Næstved et sted syd for Tystrup-Bavelse sø. Fritz Jacobsen mener at have sporet vejen i Falkensten skov som „en sti eller udvisket vej med hjulspor“, mellem Engelstrup og Kongskilde mølle og i Kastrup storskov. Ved Hammersmølle var vejen kun ca. 5½ km fra Ormager, hvor der et år senere (1623) blev opført en ladegård, der blev forbundet med Antvorskov med en vej. Det er vel tænkeligt, at den her behandlede Næstvedvej er blevet opgivet, og at kongen har slået sig til tåls med at benytte alfarvejen fra Lystager, den nye ladegård, og til Næstved.

4. ANTORSKOV-LYSTAGER LADEGÅRD

I Antvorskov lens regnskab omtales „Kong: Ma: Wei mellom Løstager och Antuorschouff“. Som nævnt ovenfor var Lystager en ladegård under Antvorskov, som blev oprettet i 1623 af gods i Haldagermagle, Haldagerlille, Ting Jellinge m. m. (K. Br. 5. april 1623). Den lå i den nordlige trekant mellem de nuværende landeveje Sorø-Skælskør og Næstved-Slagelse (Trap, 5. udg., III, s. 908. Johs. T. Christensen, Gimlingetorp og Lystager, Årbog f. hist. samf. f. Sorø amt 1950, s. 51). Fra 1647 havde Wenzel Rothkirch gården i forpagtning af kronen (Biogr. lek. XX, s. 243). Frederik II jagede meget i disse egne, og det er sandsynligt, at Christian IV også har ønsket at have god adgang til et ypperligt jagtterræn. 1622–23 blev grunden ryddet, hvor den nye vej skulle gå, og dette og det følgende år forsnyedes den med porte, bomme og broer.

FORLØB

KILDER

ANTORSKOV

I forbindelse med anlæggelsen omtales ingen lokaliteter i nærheden af Antvorskov. Det skyldes måske, at vejen på dette første stykke var identisk med foregående.

Vest for
Skovsgård

Kongevejen omtales i markbøgerne 1682: nr. 155 Kirkerup, under Skovsgårds jorder, og nr. 156 Gimlinge, under Gimlinge bys overdrev, som grænsede til Skovsgårds jorder. Om Skovsgård, Trap, 5. udg., III, s. 873.

Gimlingetorp
og Gimlinge mose

6 bomme og porte og 5 broer blev sat i eller ved Gimlinge mose. Denne kan vistnok ikke identificeres med sikkerhed. – Nogle grave-re blev betalt for at have ryddet, hvor „dend nye wey schall gaa fra gimling torp och till Lystager Ladegaard“. Gimlingetorp lå øst for Gimlinge, mellem den nuværende landevej og Stubbeskov (Antvorskov lens regnskab 1622–23, udgift nr. 21 og 148; 1623–24, udgift nr. 129 og 151. Videnskabernes Selskabs kort 1772).

LYSTAGER

5. ROSKILDE-HARALDSTED-RINGSTED

Til denne vej knytter der sig en række særlige problemer, som her skal søges udredet.

Det er velkendt, at der rundt om i landet findes gamle veje, som bærer betegnelsen Valdemarsvej. Navnet findes allerede hos Resen (*Atlas Danicus*, I, 1925, s. 34 f; om en jysk Valdemarsvej, se *Vejle amts årb.*, 1912, s. 158 ff). Den folkelige overlevering – og en del af den lokalhistoriske litteratur – har udpeget nogle af disse vejstykker som dele af den rute, kong Valdemar fulgte, da dronning Dagmar lå syg i Ribe, eller de knyttes sammen med forestillingen om Valdemar Atterdags vilde jagt. Fritz Jacobsen kender et tilfælde, hvor man følte sig foranlediget til at flytte et hus på grund af spøgelseskongens og hans gengangerhundes lidet hensynsfulde færdsel på stedet (Fritz Jacobsen, s. 20).

En sådan „Valdemarsvej“ findes også mellem Roskilde og Ringsted omkring gården Skjoldenæsholm. Af Hans Ellekilde er den blevet sat i forbindelse med et par navnefæller i nærheden af Søllerød nord for København og i Snesede sogn ved Præstø. Ved at forbinde disse vejstykker mener Ellekilde at have rekonstrueret en vej anlagt af Valdemar Atterdag mellem Vordingborg og Gurre. (*Kong Valdemars vej*, Holte juleblad, 1929, s. 5–8).

Ingen vej er imidlertid dateret, fordi den får hæftet en bestemt konges navn på sig, og at sætte så fjerntliggende småstykker i forbindelse med hinanden måtte forudsætte ganske ekceptionelle muligheder for at påvise ikke blot tidsmæssig, men også topografisk sammenhæng. Hvert vejstykke må analyseres for sig, og vægtigere kriterier end et folkeligt navn må lægges til grund for forsøg på at datere det.

Skjoldenæsholmvejen er på et mere holdbart grundlag behandlet af J. T. Lundbye (*Fra Kbh. amt*, 1924, s. 78–82), som har fulgt vejen fra lidt syd for Lejre station, øst om Særløse gennem skovene i Særløse og Valsøllille sogne og videre syd for skoven til slotsbanken ved Valsøllille sø. Artiklen er ledsaget af et kort med udsnit af det pågældende målebordsblad, hvorpå Lundbye har indtegnet de stykker af vejen, han har fundet (fig. 35), og ved kortets hjælp er det stadig muligt at følge vejen over hele denne strækning om end med afbrydelser. Omtrent en km n. ø. for Særløse ses den som en meterdyb hulvej lige øst for den nuværende vej, og gennem skoven kan den spores som hulveje over skrånende terræn og som stenfyldte dæmninger over kløfter og dale. Syd for skoven fulgte endnu i 1960'erne en ca. 2 km lang, ganske lige strækning over en jævn, svagt bølget moræneflade, hvor store, delvis overgroede sten lå i begge vejsider (fig. 36). Vejen, der ikke var offentlig længere, endte her ved et husmandssted, og først helt mod syd ved Valsøllille sø findes endnu et stykke med bevaret stenbro ved voldstedet, imod hvilket hele vejen peger. På Geodætisk Instituts nyeste kort over egnen, 1513 III Kirke Hvalsø 1:25.000, kompletteret i marken 1970, ses resultatet af de seneste sløjfninger og overpløjninger: der er ingen vej fra Kongedamhus og sydpå.

Den tydelige topografiske forbindelse, der er mellem vejen og voldstedet, må indicere en nær sammenhæng mellem de to anlæg, og der er næppe grund til at betvivle rigtigheden af Lundbyes slutning, at vejen engang har forbundet det gamle Skjoldenæs med Roskilde. Borgen eksisterede på Valdemar Atterdags tid og blev erobret af ham fra holstenerne, vistnok i



Fig. 35. J. T. Lundbyes kort over „Valdemarsvejen“ mellem Særløse og Valsølle sø. De optrukne strækninger var endnu bevarede eller kunne tydeligt spores i 1924, da Lundbye indtegnede dem. Fra Københavns amt, 1924.



Fig. 36. Skjoldenæsholmvejen syd for skoven. Sten fra den opbrudte brolægning ligger langs begge vejsider. Foto 1966.

1368. Der er altså tale om en middelaldervej, som på det sydligste, lige stykke fra skoven til borgen har været brolagt med store, ubehandlede sten. Den bevarede stenbro ved voldstedet, som ligger på et næs ud i søen, hvor vejen ender blindt, må give anledning til den slutning, at brolægningen er fra borgens tid, altså middelalderlig.

Dette enestående middelalderlige vejanlæg, som nu desværre er rask i færd med helt at forsvinde, har naturligvis ikke kun været i brug i middelalderen. Hvis der ikke allerede i borgens tid har været en forbindelse sydpå til passet mellem Gørlev sø og Haraldsted sø, har en sådan let kunnet etableres over Valsøllille og Haraldsted til Ringsted. Det er tidligere (s. 214) blevet nævnt, at denne vej over Haraldsted blev benyttet af flere i den her behandlede periode, og man kan blandt disse trafikanter måske nævne endnu en: Herman von Zesterfleth, der som omtalt side 182 i året 1600 rejste mellem Roskilde og Ringsted og et sted på denne strækning fandt en „kongelig“ brolægning, som måtte føre hans tanker hen på, hvad han havde hørt om den danske konges egne veje. Det er sandsynligt, at det er den lange middelalderlige brolægning på de sidste to kilometer før voldstedet, der gennem Zesterfleths beretning har givet anledning til forestillinger om fuldt brolagte kongeveje, navnlig i betragtning af at Zesterfleths ord er blevet ukorrekt oversat hos Suhm (jfr. s. 182, note 51).

At der på dette tidspunkt ikke fandtes nogen kongevej mellem Roskilde og

Ringsted fremgår klart af kilderne. Roskildegård lens regnskaber – Ringsted herred hørte på den tid også herunder – er bevaret for årene 1585–86, 1601–02 og 1604–05, men der forekommer i disse år ikke en eneste udgift til en kongevej, hvilket i betragtning af de stadige vedligeholdelsesudgifter, man ellers møder i regnskaberne, må tages som et vigtigt indicium for, at der ingen kongevej fandtes. Den første omtale af en kongevej på strækningen møder vi i et kongebrev af 24. november 1626, hvori Christian IV, der da opholdt sig i Stade, befaler Mogens Pachs på Roskildegård at lade bønderne lave kongen en vej mellem Haraldsted og Roskilde. De nedslående resultater af krigen i Tyskland har åbenbart ikke afholdt kongen fra at tænke på sine sjællandske veje. Det blev dog ikke til noget med vejen denne gang. Roskildegård lens regnskab for årene 1626–29 kan ikke opvise nogen udgift til kongevej, krigstiden har vel ikke været gunstig for projekter af den art. Først i 1638 skete der noget i sagen. I missiver af 4. juli dette år beordredes lensmændene i Antvorskov, Ringsted og Roskilde til at lade deres lens bønder forfærdige den nye vej, der skulle laves mellem *Antvorskov* og Roskilde. Som vi ved, var en del af denne strækning lavet allerede i Frederik II's tid, men den har muligvis fået en gennemgribende reparation ved denne lejlighed. Men nu blev strækningen Roskilde-Ringsted anlagt som kongevej, og i lensregnskabet finder man talrige udgifter til vejen. Mange af disse enkelte udgifter er så store, at der tydeligvis er tale om nyanlæg: 15 låse, 11 porte, 14 broer, 11 broer, 6 bomme, for blot at nævne nogle af dem (Roskildegård lens regnskab 1638–39, 1639–40; Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, 1640–41). Også på anden måde fremgår det, at det var et nyanlæg. Tømrermester Jens Lysholt fra Slagelse, der over for skriveren i Ringsted kloster skulle gøre rede for sit arbejde i årets løb, specificerer således: „Arbejde på kongens nye vej samme år [1638]: Først imellem Haraldsted og Roskilde len . . .“. Dernæst følger arbejde på „kong. Maj. gamle vej“, nemlig nogle broer syd for Haraldsted, bl. a. Korsevad bro vest for Ringsted (Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag nr. 19). Vejen er altså gået til denne by.

Det kan da fastslås, at kongevejen Roskilde-Haraldsted blev skabt i årene 1638 til 1640. Der blev kørt sand, sten og andre materialer på, og vejen blev forsynet med bomme, porte og broer og straks også med bevæbnet vejinspektør (K. Br. 22. feb. og 19. nov. 1639).

Når der her siges kongevejen Roskilde-Haraldsted og ikke Roskilde-Ringsted, er det, fordi det ser ud til, at strækningen fra Ringsted over passet mellem de to søer til Haraldsted var udbygget nogle år før. Som nævnt omfattede det, Jens Lysholt kaldte kongens nye vej, strækningen Haraldsted-Roskilde len og naturligvis videre i dette len til Roskilde. Kongens gamle vej var derimod strækningen syd for Haraldsted og omfattede bl. a. en bro på Ørlev mark n. v. for Ringsted. I regnskabsåret 1635–36 omtales „kongelig majestæts vej mellem Haraldsted og Ørlev under Skovens marker“ (udgift nr. 31, 34, 41 med bilag). Dette falder godt i tråd med et kongebrev af 16. november 1622, som taler om kongens egen vej mellem Antvorskov og Haraldsted. Denne vej gik, som det tidligere er blevet nævnt over Ringsted, selv om det ikke kan udelukkes, at der også kan være lavet en „ringvej“ uden om byen. Nær Egerup var der kun 4–5 km fra den gamle vej til passet mellem søerne. Strækningen Ringsted-Haraldsted er sandsynligvis blevet til mellem 1596, da Christian IV's åbne brev forbød færdsel på den nye vej mellem Antvorskov og Ringsted (K. Br. 15. nov. 1596) og 1622, da vejen siges at gå mellem Antvorskov og Haraldsted.

Kilderne viser, at i hvert fald Christian IV benyttede ruten over Haraldsted, også før kongevejen herfra til Roskilde blev lavet. 31. maj 1609 nævnes Haraldsted første gang som bedested. I 1621 lod kongen indrette et hus her til overnatning, mens han tidligere havde benyttet præstegården hertil. (Kongens hus i Haraldsted er behandlet af Børge Green-Larsen i *Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt*, 1958, s. 90–101. – I 1665 omtaler Schütz, der rejste med kurprins Johan Georg III af Sachsen, en „Königl. Krüge“ i „Königharrostädt“, *Hamburgischer Correspondent*, 1909, nr. 333, 6. Beilage, s. 1. – Jfr. s. 152) Vejstykket fra Ringsted til Haraldsted har skullet skabe forbindelse med den gamle „Valdemarsvej“ fra Skjoldenæsholm voldsted til Roskilde. Fra Haraldsted til voldstedet og vejen dér er der 7–8 km. Christian IV har foretrukket den gamle sagnomspundne vej, som konger før havde benyttet, fremfor alfarvejen øst om Haraldsted sø. „Valdemarsvejen“ er blevet kædet sammen med kongevejen fra Ringsted til Antvorskov, men senere ønskede kongen at få sin helt separate vej også på strækningen Haraldsted-Roskilde, og som vi har set, blev dette ønske virkeliggjort i årene 1638–40. Da skabtes der en kongevej her med alt, hvad der hører til en sådan.

Det er nu nærliggende at slutte, at det var selve den middelalderlige „Valdemarsvej“, der i 1638 blev omdannet til kongevej. Herfor taler stednavnet Kongedammen og Kongedamshus, som endnu er angivet på de nyeste kort ved vejen ca. 500 m syd for skovbrynet. Kongevejen blev ført over Kornerup å på Kongebroen ved Asserup (Roskildegård lens regnskab, 29. april 1639), en nu forsvunden landsby, der lå tæt ved Asser mølle, som endnu bevarer navnet (Trap, 4. udg., II, s. 340; „Adserup Gaarde“ ses på Videnskabernes Selskabs kort. Om Asserups beliggenhed i øvrigt, se *Fra Kbh.s amt*, 1947, s. 26 ff). Dette passer udmærket med „Valdemarsvejens“ retning. På det sydligste, lige stykke, som var brolagt, har vejen kunnet bibeholdes, men gennem det stærkt kuperede terræn i skovene er der øjensynlig sket udretninger og reguleringer at domme efter de mange broer, der blev bygget. Også her passer kongevejens placering med den gamle vej. I markbogen fra 1682 (nr. 97 Særløse) hedder den ene af Ravnsholte gårds to vange „Kongevangs vang“, og her lå „Kongeports ager“. Ravnsholte var tidligere en landsby, som lå, hvor skovfogedhuset af samme navn nu ligger ved „Valdemarsvejen“ (fig. 35; Trap, 5. udg., II, s. 1146).

Den vej, hvis spor Lundbye med held fulgte i terrænet, og som nu ses på hans kort, er da ikke blot, som han formoder, en middelaldervej, der efter ødelæggelsen af den borg, den tjente, er reduceret til almindelig alfarvej for til slut at glide helt ud af vejnettet. Til dens historie må føjes et glørværdigt kapitel om en renaissance som færdselsåre for kongelig trafik: Christian IV's kongevej.

Det kan forekomme ejendommeligt, at „Valdemarsvejen“ ikke tidligere er blevet sat i forbindelse med kongevejen over Haraldsted. Lundbye synes at have været stærkt bundet af den begrænsning, der ligger i det navn, vejen har beholdt helt til nutiden, og som han øjensynlig tillægger betydelig selvstændig kildeværdi. Th. Gravlund opererer med en kongevej fra det nordvestlige Sjælland over byen Ske til Haraldsted. Dette er ganske uden forbindelse med kilderne og er udelukkende baseret på stedlig tradition (*Herredebsbogen, Sjælland*, s. 9). A. Strange Nielsen kommer for så vidt meget nær den opfattelse, der er gjort gældende her. Han forklarer navnet Kongebro ved Asserup som „den bro hvorover den kongelige vej, Valdemarsvejen, gik“ (*Fra Kbh.s amt*, 1947, s. 26), men senere skriver han,

at Valdemarsvejen, som han mener stadig førte til Skælskør, også kaldes Kongevejen, fordi den „i hvert fald i flere perioder var forbeholdt kongens færdsel alene“ (Fra Kbh.s amt, 1958, s. 53). Han synes her at bygge på en folkelig tradition, der korrekt har hæftet betegnelsen kongevej på den, men en klar opfattelse af begrebet har han ikke. Fritz Jacobsen er den, der er tættest inde på tanken, men han ledes desværre på vildspor af sin tillid til andre forfattere, bl. a. Poul Nørlund, der betegner Skjoldenæsholmvejen som „hærvejen vestpå til Storebælt“ fra Roskilde over Haraldsted forbi Bringstrup og Fjenneslev (Min Hjemstavn, nr. 2, Midt-sjælland, s. 52), hvilket nok er en del af sandheden, men ikke hele sandheden. Men Jacobsen ved, at kongevejen har gået over Mørup, og han forsøger sig så med den tidligere omtalte teori om to parallelle kongeveje på egnen. (Jacobsen, s. 7 ff). Arthur G. Hassø hævder, at vejen over Haraldsted var alfarvej og den østligere over Osted, den nuværende hovedvej, kongevej (Gamle landevejskroer, s. 261).

Med kongevejens nedlæggelse er vejen igen blevet alfarvej, som den var det på Zesterfleths tid, men den trådte nu ganske i skyggen af den østligere alfarvej over Glim, Osted og Benløse. Vejens afsides beliggenhed skulle sådan set give gode muligheder for, at man her kunne få et indtryk af kongevejens udseende, og man kunne henvise til de ret dybe hulveje som tegn på, at vejen ikke har været brolagt. Men i betragtning af, at der er tale om en gammel vej, som delvis er blevet overtaget til kongevej, har denne sikkert ikke haft helt samme udseende som de veje, der blev anlagt fra grunden, og det er et spørgsmål, om ikke nogle af hulvejene hører til de dele af vejen, der blev afsnøret ved udretningen og reguleringen i 1638. Man må sikkert regne med, at også andre steder kan eksisterende veje eller vejstykker være taget i brug, når en kongevej skulle anlægges.

FORLØB

KILDER

ROSKILDE

Asserupgårde

Roskildegård lens regnskab 1642–43, bilag nr. 23: „Paa Ko: Ma: wey till Harested flyd den porrd wed adsserups gaarde“. Stedet ses på Videnskabernes Selskabs kort 1768. Der var en bro over „Adsserups Aae och Wand strømb“ (samme, 29. april 1639). Ved Asser mølle lå „Kongebroo huus“, Videnskabernes Selskabs kort 1768.

Asser mølle

Øst om
Særløse

Ifølge markbogen 1682 hed Særløse fælled „Kongeweis wang“. Den lå til fælles med Tokkerup, Osager, Kastholm og Orup.

Ravnsholte

Samme kilde, jfr. ovenfor.

(Kongedam)

Valsølle mark

Her var bomme (Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag nr. 17 og 18; 1640–41, bilag nr. 15).

Hellebjerg banke

Bom ved „helleberig Banke“ (samme kilde).

Kongens hus i
Haraldsted

Arbejde på huset omtales Ringsted kloster lens regnskab 1640–41, bilag nr. 15 og 16.

Haraldsted mark

Ringsted kloster lens regnskab 1639–40, bilag 17, bom her.

FORLØB

Langs Haraldsted sø til Tidselbro

Ringsted kloster lens regnskab 1640–41, bilag 15, omtaler bomme ved Langesø og ved Tidselbro. Som ved Vårby bro må der også her have været to broer, idet alfarvejen også gik over Tidselbro, jfr. s. 238.

Ørslev under Skovens mark

Bom og bro her (bl. a. Ringsted kloster lens regnskab 1635–36, udgift nr. 31, 34, bilag nr. 41).

Korsevad bro

Jfr. s. 252.

RINGSTED KLOSTER

6. HØRSHOLM-NYRUP

I et brev af 15. marts 1638 til Frederik Urne på Kronborg befalede Christian IV, at der skulle laves en genvej fra Kronborg til København uden om Frederiksborg. Han havde, beretter han, selv undersøgt sagen under en køretur og var kommet til det resultat, at vejen kunne laves fra Ebbekøb ladegård (se s. 247) over Karlebo til Bløvstrød på Frederiksborg-København-vejen. „Da kand mand køre fra Kiøbenhaffn henat Chroneborgh ringere end i fire timer“ (Chr. IV's egenh. breve, IV, s. 176).

I Kronborg lens regnskaber leder man forgæves efter spor af en vej over den nævnte strækning. Derimod finder man en anden vejforbindelse, der øjensynlig blev lavet ved denne tid, nemlig fra Hørsholm, hvortil der jo fra Frederik II's tid gik en vej fra Rude på København-Frederiksborg-vejen, og til Nyrup på Kronborg-Frederiksborg-vejen. Der blev flyttet en bom „aff dend gamell kong Maytts wey wed hørssholmb och dend Igien hensatt Paa dend nye wey“ (Kronborg lens regnskab 1638–39, udgift nr. 23). Nogle år senere opsattes fire bomme på vejen „fra Nyrup och till Hørssholmb“ (samme, 1643–44, udgift nr. 9). Denne vej er således klart dokumenteret, og konklusionen må være, at Christian IV's personlige forslag til vejføringen ikke er blevet gennemført, men erstattet af et mere rationelt projekt. Ved at føre vejen over Hørsholm opnåede man at få en endnu kortere køretid mellem København og Kronborg, og det nye vejstykke, der skulle anlægges, blev ikke længere end efter kongens forslag. Den nye vej skulle forsynes med stolper til angivelse af hele og halve mil (Chr. IV's egenh. br. IV, s. 216).

FORLØB

HØRSHOLM

Usserød mølle

Kronborg lens regnskab 1643–44, udgift nr. 9, på kongens vej mellem Nyrup og Hørsholm, sat en bom ved „Wdtzerøds mølle“.

Jellebro

En bom ved „Gillebro“ (samme kilde).

Øst for Munkegård, gennem Munkegårds vang

Markbogen 1681 viser, at vejen gik gennem en af Munkegårds vange, Kelleris vang, som strakte sig fra Munkegård (bestående af 2 gårde) til Tibberup mark. Munkegård lå ifølge kort fra det 18. århundrede lige nord for den da eksisterende Munkegård sø (nu mose) og syd for nuværende Munkegårds hegn. Kelleris vang dækkede et noget større areal end den nuværende Kelleris skov, idet den altså i vest nåede helt til Munkegård.

NYRUP

KILDER

KILDER



Fig. 37. Vejen i Munkegårds hegn med spor af grøfter. Længere fremme er vejen helt overgroet med krat. Foto Peter Appel, 1972.

Fra de store vejreformers tid findes en række detaljerede kort, hvorpå de nye veje er indtegnet i forbindelse med planlægningen af deres linieføring. Blandt disse er også det tidligere omtalte kort (1:10.000) over denne egn, dateret 1778, hvorpå man ser en vej over strækningen Hørsholm-Nyrup som bærer påskriften „den gamle Konge Vey“. Den går over Usserød, Gellebro, lige vest for Niverød og videre tæt vest for den nye vej, gennem Munkegårds hegn til Nyrup. Kortet er gengivet i Topsøe-Jensens lille bog om anlæggelsen af den nye hovedvej, Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør (1965).

De punkter på kongevejen, der kan fastlægges ud fra lensregnskabet og markbogen bekræfter, så langt de går, den vejføring, kortet viser, og det må antages, at kortets „gamle Konge Vey“ er identisk med den, der blev anlagt i 1638–39, og at der ikke er sket omlægninger af den i mellemtiden. Der er derfor god grund til at tro, at en skovvej i Munkegårds hegn, som

Fig. 38. To udsnit af anonymt og udateret kort over Nordøstsjælland, ca. 1700. Kortet er udarbejdet med særligt henblik på de kongelige gods- og jagtområder og er beslægtet med et ligeledes anonymt kort over samme egn i Det Kongelige Bibliotek (Kort- og billedsamlingen, Sjælland NØ). Begge kort må opfattes som forløbere for Willars kort over det nordsjællandske rytterdistrikt (fig. 29). Det Kongelige Biblioteks kort er måske et direkte forarbejde hertil. Det her gengivne kort er af særlig interesse ved at være det ældste mere detaljerede kort over vejnettet i en større del af Sjælland. Forsvarets Bygningstjeneste. Foto Nationalmuseet.

passer med kortets kongevej, og som på Gurre skovdistrikts nugældende distriktkort ligeledes er betegnet „den gamle kongevej“, virkelig er en rest af Christian IV's vej mellem Hørsholm og Nyrup (jfr. Topsøe-Jensen, anf. arb., s. 14 og note 6. – Se også fig. 38).

Denne ruin af en vej strækker sig gennem hele Munkegårds hegn fra nord til syd, men den sydlige del er i fuld brug som skovvej og er vedligeholdt som sådan og derfor af mindre interesse i denne forbindelse. Den fremtræder som enhver anden skovvej, beregnet til traktorkørsel m. v. Denne intakte skovvej slår imidlertid omtrent midt i hegnet en bue, hvorfra en nu nedlagt, delvis kratbevokset vej kan følges videre mod nord til hegnets udkant (fig. 37). Den har som vejen på kortet fra 1778 retning mod et punkt umiddelbart vest for Nyrup. Den kan følges over en strækning på ca. 200 m. Vejbanen er svagt hvælvet og ca. 4,25 m bred. En nøjagtig måling vanskeliggøres af vejenes tilstand og den omstændighed, at den i begge sider følges af svage, ca. 1,20 m brede forsænkninger, de tidligere omtalte grøfter. I vejens overflade under muldlaget ligger der enkelte større sten, undertiden flere tæt sammen. I øvrigt er de øverste ca. 25 centimeter af overfladen stærkt sandet, hvorefter der følger en rødhorisont, men heri adskiller vejbanen sig ikke fra det omliggende terræn, som den dog nogle steder er svagt hævet over. Den sandsynligste tolkning er, at stykket har været helt eller delvist brølagt, men at de fleste af stenene senere er fjernet. Der er således ikke megen viden at hente på denne stille skovvej – medmindre en mere sagkyndig og omfattende undersøgelse kan bringe andre ting for dagen.

7. KØBENHAVN-ROSKILDE

Anlæggelse: 1641. K. Br. 1. maj 1641 (Kbh. Dipl., V, s. 235), vejen var „afpælet“, og der skulle straks begyndes på den. K. Br. 6. maj 1642 (Kbh. Dipl., V, s. 244), vejen var anlagt.

Vedrørende *forløbet* af denne vej er der den vanskelighed, at anlæggelsen af vejen mærkeligt nok ikke omtales i København lens regnskab. Derimod fremtræder anlæggelsen af den – mindre – del af vejen, der lå i Roskildegård len, på sædvanlig vis i dette lens regnskaber. Om årsagen til denne usædvanlige mangel kan der vistnok ikke siges noget bestemt. Det ses af kongebrevene, at Christian IV var meget utålmodig efter at få vejen lavet, og det kan måske formodes, at han har ladet arbejdet financiere af Øresundstolden, og at der så er opstillet et selvstændigt regnskab for udgifterne. Derimod forekommer der nogle år senere vedligeholdelsesudgifter i København lens regnskaber, og disse sammenholdt med andre kilder gør det muligt at fastlægge vejens forløb.

En af disse andre kilder er det side 177 omtalte forslag til vejføringen vest for Langvadsdam, som findes i Smørum herreds tingbog, og som er udførligt refereret hos Victor Hermansen (Roskilde landevej, s. 44). 8 uvildige dannemænd blev den 12. april 1641 udtaget på tinge til at undersøge, hvor vejen bedst kunne gå inden for København len (Smørum herred). Deres forslag er indført i tingbogen under datoen 3. maj. Da der kun er tale om et forslag, er det vel noget betænkeligt uden videre at gå ud fra, at det også betegner vejens forløb, som den blev i praksis, sådan som Hermansen gør. Men her kommer de nævnte vedligeholdelsesudgifter i lensregnskabet såvel som markbogen til matriklen af 1688 til hjælp, og som det fremgår af nedenstående vejføring, bekræfter disse kilder for-

slaget med hensyn til 7 af de 12 lokaliteter, dette nævner, og der er ikke i andre kilder fundet stedsbetegnelser, som ikke forekommer i bøndernes forslag.

På Johannes Mejers kort over området mellem København og Roskilde (fig. 19) er der to veje mellem de to byer. Den nordlige er alfarvejen over Roskilde kro, mens den sydlige efter Hermansens opfattelse (s. 46) er kongevejen. Der er ingen tvivl om, at det er korrekt, men det må rigtig nok tilføjes, at Johannes Mejers vejføring er ganske uforenelig med tingbogsforslaget. Her hedder det, at vejen skal føres over Klovtofte mark „straks ved byen“. Landsbyen Klovtofte ligger nord for Tåstrup, men Mejer fører sin vej et godt stykke syd for denne by. Selv om man tager hensyn til, at landsbymarkernes udstrækning ikke kendes, er der således ingen mulighed for at opfatte begge de to kilders vejføring som korrekt, og det er endnu engang konstateret, at Johannes Mejer må vige for en sikrere kilde.

FORLØB

Vesterport

Nuværende
Gammel Kongevej

Forbi Ny Hollænderby (Ny Amager)

KILDER

Foran (s. 212) er der gjort rede for de ændringer, der skete med vejene uden for Vesterport i forbindelse med opførelsen af den nye ladegård 1623. Fra sydenden af St. Jørgens sø blev kongevejen nu ført vestpå, muligvis ad den gamle vej til landsbyen Solbjerg, som i 1620 var blevet nedlagt ved ladegårdsmarkens udvidelse. Lige uden for Vesterport var der en stor træbro (Sokkelund herreds tingbog 1676, her efter Valdemar Møller, Fra Sokkelund herred, s. 142). Det er muligvis broen ved sydenden af St. Jørgens sø.

„Kongevejen forbi Ny Amager“ (Kbh. Dipl., VI, s. 752). Efter at kongen havde opgivet ladegårdsdriften, og efter nogle års bortforpagtning af ladegården begyndte i 1651 grundlæggelsen af en ny landsby med hollandske amagerbønder. Byens 20 gårde kom til at ligge på ladegårdsmarken ved Valby bjerg, det gamle Solbjerg, hvor også landsbyen af samme navn havde ligget, d. v. s. nuværende Frederiksberg bakke. Hollænderbyens bygade er bevaret i den nuværende Allégade. Den var afspærret fra kongevejen med en port (tingbogen, Valdemar Møller, anf. arb., s. 142).

I 1662 overtog dronning Sofie Amalie en halvgård i byen. Det var den sydligste på bygadens vestside, ved den nuværende indgang til Frederiksberg have. Her opførtes „prinsessernes gård“, en lystgård for de 4 prinsesser, efter hvis giftermål den i 1680 overgik til kronprins Frederik (IV). Den nuværende Frederiksberg runddel var gårdens ridebane. Der gik en sidevej fra kongevejen til prinsessegården, omtrent fra hjørnet af nuværende Nyvej og Gammel Kongevej. Kongevejen med sidevejen ses på Husmans kort (1677, fig. 28). Endnu i 1880'erne stod der rækker af vejtræer på grundene mod Amicisvej. På flere kort fra 1690'erne og senere ses sidevejen at have fortsat over Gammel Kongevej i retning mod ladegården (fig. 38, 41). Det er måske en gammel markvej over ladegårdsmarken, som på et stykke er taget ind til kongevej til prinsessegården. Efter hollænderbyens brand i 1697 blev der udarbejdet planer og tegninger til genopbygning og delvis udstykning. På flere af disse ses kongevejen tæt forbi byen, bl. a. Heinrich Scheels plan af 4. august 1697 (fig. 40). – En fyldig fremstilling af hollænderbyens og prinsessegårdens historie og topografi findes i Eiler Nystrøm, Frederiksbergs historie, I.

FORLØB

KILDER

Langvadsdam

På dæmningen over sydenden af den nuværende Damhussø var der bom (Kbh. lens regnskab 1650–51, bilag nr. 24). Alfarvejen gik også over denne dæmning (s. 212 f), og der har altså efter 1641 skullet være plads til to veje på den, således at den sikkert må være blevet udvidet i forbindelse med kongevejens anlæggelse.

Vedrørende kongevejens forløb fra hollænderbyen til Langvadsdam skal gøres nogle bemærkninger, idet Nystrøm her har foreslået en vejføring, som bygger på sene kilder, der giver et ufuldstændigt billede af vejens historie. Den vigtigste er det tidligere nævnte kort fra begyndelsen af det 18. århundrede over Frederiksbergs vestlige del (fig. 33), som har en vej markeret med dobbeltstreg fra fasangården til Langvadsdam, mens kongevejen fra København ender blindt, hvor Smallegade nu går over i Peder Bangsvej. Nystrøm mener nu, at de to stykker oprindeligt har hørt sammen, og at kongevejen ved Solbjerg by (nuværende Frederiksberg Bredegade) er drejet mod sydvest gennem den nordlige del af nuværende Frederiksberg have for efter en ny drejning at fortsætte i lige linie til Langvadsdam (anf. arb., s. 58). Der er ingen terrænmæssige begrundelser for så balstyrige sving, tværtimod ville vejen derved komme ud i de fugtige enge, som nu udgør den nordlige del af Frederiksberg have. Og der var ikke noget at komme der efter, i 1641 var der overhovedet ikke tænkt på prinsessernes gård, der var kun ladegårdens marker.

Nystrøms mening hviler øjensynligt også på planen fig. 39, hvor Bredegade støder til kongevejen ved hollændergaden, og hvor der også går en vej fra teglgården forbi fasanhaven til den vestgående vej herfra. Men også denne plan er sen og stammer, som det senere skal vises, fra en tid, da den oprindelige kongevej var opgivet og sløjftet vest for hollænderbyen, samtidig med at prinsegårdens haveanlæg var i stærk udvikling.

En anden tolkning af kortet (fig. 33) er mulig. Den på kortets tid nyanlagte Frederiksberg allé – den nye kongevej direkte til det 1. Frederiksberg slot – ligger nøjagtigt ud for det punkt, hvor vejen til Langvadsdam forlader fasanhaven. Denne vej hører til det nye slots- og haveanlæg og har aldrig været en del af den oprindelige kongevej. Den kan muligvis være stødt til denne længere vestpå, f. eks. i nærheden af det gamle vangehus Rødhus, jfr. fig. 38. Ved hjælp af andre kilder er det muligt at følge udviklingen af vejene omkring prinsegården og det gamle Frederiksberg slot noget mere detaljeret.

I markbogen til matriklen af 1688 findes efter „Ny Amager“ også en opmåling af prinsens gård, som den nu hed, der i langtfra krystalklare vendinger gør rede for anlæggets topografi (Kbh. Dipl., I, s. 789). Fra gården gik der to veje, som begge kaldes prinsens vej. Den ene gik fra gården til fasanhaven, som da var nyanlagt og endnu ikke taget i brug, hvilket fremgår af formuleringen. Den anden prinsevej gik til kaninhaven. Det er altså veje inden for gårdens område. Syd for gården lå et vænge, og „sønden for vænget ved kongevejen“ lå kaninhaven, og „straks derved“ den nye fasanhave. Der er ingen grund til, som Nystrøm foreslår (anf. arb., s. 104), at gøre vold på verdenshjørnerne i disse opgivelser, for kongevejen her er ikke Christian IV's Roskildevej, men den nuværende Pileallé med en fortsættelse vestpå rundt om prinsegårdens terræn til den ovennævnte nyanlagte vej fra fasanhaven eller lidt sydligere til Langvadsdam. Således er markbogens tekst blevet udlagt allerede af F. J.

Meier (Frederiksberg slot, dets ældste historie, 1896, s. 9), og det bekræftes af flere kort og plantegninger over området fra 1690'erne. På planen fig. 39 over prinsegårdens omgivelser ser det ud til, at vejen ikke gik som nuværende Pileallé, men at den var en fortsættelse af skråvejen fra ladegården tværs over Roskilde-kongevejen til prinsens gård. På planen ser man vejens fortsættelse langs prinshavens sydside til lidt syd for fasanhaven, hvorfra der går en vej mod vest, som også er forbundet med den gamle, afbrudte kongevej nord for haven med en vej eller sti.

Ved haveudvidelserne blev dette mønster bibeholdt, men det hele indrettedes med orden og symmetri. Skråvejen reguleredes til Pileallé, der fik en vinkelret fortsættelse forbi det nye slot og videre rundt til fasanhaven. Her reguleredes vejen til Langvadsdam efter anlæggets længdeakse, så den udgik fra et punkt midt for fasanhaven. En rest af dette stykke fra før reguleringen kan ses på kortet fig. 33 som en vejstump, der ender blindt lige syd for fasanhaven. Gammel Kongevej, der lå helt skævt for det nye slot, blev frigivet, da den nye Frederiksberg allé var kommet til omkring 1700 (fig. 41). Således må disse vejes kronologi være. De må ses i nøje sammenhæng med udviklingen af det anlæg, de skabte forbindelse til.

Christian IV's kongevej har da sikkert gået nord om den formodede Solbjergs bytomt, hvor der efterhånden igen blev bygget huse, uden de sving, Nystrøm tilskriver den. På Scheels plan af 1697 med forslag til havens nyanlæg (fig. 40), på hvilken man nøje må skelne imellem, hvad der var faktisk eksisterende, og hvad der var Scheels forslag, ser man en svagt tegnet fortsættelse af kongevejen i lige linie mod vest fra hollænderbyens gade (Allégade). En fuldt optrukket vej fortsætter som nuværende Smallegade, således at der fremkommer et knæk. Smallegades anlæggelse er Scheels forslag, for han har med gul farve tegnet udstykkede grunde ind over den svagt tegnede vej, den gamle kongevej. De lodsejere, som mistede jord ved udvidelsen af prinsegårdens have, skulle have erstatning ved „den smalle gade“ – altså en omlægning af kongevejen på dette sidste lille stykke til nuværende Smallegade. Scheels svagt tegnede vej viser, at Christian IV's Roskildevvej holdt en retning, som må have ført den i en jævn bue uden om alle de nævnte lokaliteter, som ikke eksisterede ved dens anlæggelse. Netop således er den tegnet på Husmans kort i Resens atlas fra 1677 (fig. 28).

(I det følgende gengives tingbogsforlagets formulering – se foran s. 274 – og andre kilder anføres, hvor de foreligger).

Rødovre mark	Her var en port (Kbh. lens regnskab 1649–50, bilag nr. 22; 1650–51, bilag nr. 24).
Hjørnet af Brøndbyøster mark	Tingbogsforlaget.

Fig. 40. Heinrich Scheels plan til regulering af kongevejen og Ny Hollænderby efter branden. Dateret 4. august 1697. Syd er opad. Scheel foreslår her en regulering af kongevejen til nuværende Smallegade, hvilket blev virkeliggjort. Derimod blev hans forslag om nedlæggelse og udstykning af Bredegade (grundene nr. 16–20) opgivet. Nationalmuseet.

FORLØB

KILDER

Hvessinge mark	Efter markbogen 1682 grænsede byens søndre vang til kongevejen og Rødovre mark. Om forholdene i 1682 sammenlignet med udskiftningskortet 1786, da kongevejen var forsvundet, se Poul Høyer, Glostrupbogen, I, s. 72–80.
Glostrup, over alle 3 vange	Port ved Glostrup (Kbh. lens regnskab 1649–50, bilag nr. 22). Hus og bom på Glostrup mark (samme, 1650–51, bilag nr. 24). Vejens forløb over alle 3 vange, som fremgår af tingbogsforslaget, bekræftes af markbogen 1682, idet denne beskriver åsenes beliggenhed i forhold til vejen i Østervang og Nørrevang. Markbogen omtaler også vejevogterens hus: „Huset paa Kongevejen ligger udi den nordre side udi Østre vang.“ Vejen passerede lige nord for Glostrup by, jfr. Poul Høyer, Glostrupbogen, I, s. 49–60, 170–176. Den gik over Glostrup-præstens jorder, K. Br. 17. februar 1643.
Herstedvester mark	Tingbogsforslaget.
Vridsløselille mark	Markbogen 1682 omtaler et par gange kongevejen som skel mellem byens jorder. Den gik lige nord for byen, jfr. Poul Høyer, Glostrupbogen, III, s. 25–28.
Klovtofte mark „straks ved byen“	Tingbogsforslaget.
Tåstrup mark	Port „neden for“ Tåstrup (Kbh. lens regnskab 1649–50, bilag nr. 22).
Kraghave mark	Tingbogsforslaget.
Baldersbrønne, over begge vange	Port på Baldersbrønne mark (Kbh. lens regnskab 1649–50, bilag nr. 22; 1650–51, bilag nr. 24).
Kallerup mark syd for „Heeliditt“ (Hedeledet?)	Tingbogsforslaget. Her slutter Smorum herred, og tingbogsforslaget går følgelig ikke længere. De lokaliteter på det sidste stykke af vejen, der nævnes i Roskildegård lens regnskaber („Munkesø“ og „vejmøllen på heden“) kan desværre ikke identificeres.
ROSKILDE	

Et par kongebreve omtaler endnu en vej, nemlig mellem Frederiksborg og Roskilde. 19. november 1639 sendtes missiver til Frederik Urne på Frederiksborg og Sigvart Urne på Roskildegård med befaling om at lade undersøge, hvor denne kongevej bedst kunne gå. Der var derefter stille om sagen i nogle år, men 16. november 1642 fik Niels Vind, Kø-

Fig. 41. Plan over vejene ved Prinsens gård, ca. 1697. Teksten ved vejene: Ved Frederiksborg allé: „Dette bliffuer den Nye Konge Wey, som Continuerer i lige linie indtil den kommer paa Steenbroen [d. v. s. Vesterbrogade]“. Ved skråvejen: „Dette er den gamle Konge Wey, som kommer fra Ladegaarden og nu kan leges Øde“. Ved Gammel Kongevej: „Dette er den gamle Konge Wey, som nu blieffuer for alle og een huer“. Københavns Stadsarkiv.

benhavn len, ordre til at anlægge det stykke, som det tilkom dette lens bønder at forfærdige. Det tilføjedes, at dette brev udstedtes efter Junkers, d. v. s. prins Christians, befaling.

Der var god mening i disse planer. Ved at dette led føjedes til kæden af kongeveje blev denne sammenhængende fra Kronborg til Korsør uden om København, og det var som nævnt først i 1641, vejen København-Roskilde blev lavet. Det ser imidlertid ud til, at planerne om en kongevej fra Frederiksborg til Roskilde aldrig er blevet ført ud i livet. I lensregnskaberne søger man forgæves efter omtale af vejen, og heller ikke andre af de benyttede kilder giver grund til at antage, at der nogen sinde har gået en kongevej her. En så centralt beliggende vej kunne næppe undgå at sætte spor i kilderne, først og fremmest i lensregnskaberne. Man må slutte, at det for denne kongevejs vedkommende er blevet ved planerne.

Om grunden hertil er det kun muligt at gætte. Roskildevejen blev jo anlagt netop ved denne tid, så nogen generel indstilling af vejbyggeriet, f. eks. på grund af den spændte udenrigspolitiske situation, er der ikke tale om. Men planerne er måske af en eller anden årsag blevet udsat så længe, at Torstenssons angreb i december 1643 satte en stopper for det. Ifølge K. Br. 25. februar 1644 og Antvorskov lens og Sorø lens regnskaber for 1643-44 blev broerne aftaget på kongevejen gennem disse len for at hindre svenskerne i at benytte vejen efter en eventuel invasion på Sjælland. Under sådanne forhold har man sikkert ikke fundet det opportunt at anlægge en ny og vigtig kongevej. Og nu var efterhånden den tid også kommet, da den aldrende konge begyndte at føle, at „de hastige rejser nu meer intet tjener mig“ (Chr. IV's egenh. br., VI, s. 208).

Enevældens kongeveje

1. FREDERIKSBORGVEJEN-FREDERIKSDAL

Frederik III's vej til lystslottet Frederiksdal ved Furesøens sydøstlige bred fik ikke nogen glørværdig historie, om end den i modsætning til den foregående vej fra Roskilde til Frederiksborg nåede længere end til planlægningen. Præsten Anders Hjørrings beretning om anlæggelse af en kongevej fra København til Frederiksdal i 1668 er nævnt tidligere (s. 187), men hvad det topografiske angår kan pastorens ord ikke tages helt for deres pålydende. Der blev nok anlagt en vej i 1668, som efter hele sin karakter må kaldes kongevej, men den gik ikke helt igennem til København. Der er nemlig tale om den nuværende Nybrovej med Nybro over det smalle løb mellem Bagsværd sø og Lyngby sø, og denne vej har tydelig retning mod den gamle kongevej til Frederiksborg, som den må være stødt til i nærheden af Vangede. Nystrøm mener endda, at den kun er gået fra Frederiksdal til tværvejen mellem Bagsværd og Lyngby, idet han antager, at en påtænkt fortsættelse til København, som han forgæves har set sig om efter, blot ikke er blevet til noget (Fra Nordsjællands Øresundskyst, s. 27). Men det er ikke berettiget at tillægge Hjørrings ord en sådan vægt, når det angår kongens planer. Skriftet, hvori ordene falder, handler alene om, hvad der hændte i året 1668, og når Hjørring synes at tale om anlæggelse af en ny kongevej direkte mellem København og den nye gård, må dette blot tages som en tilkendegivelse af, hvad der efter hans mening var hensigten med

det vejarbejde, der blev sat i gang det nævnte år. At kongen skulle have tænkt sig en vej til København, der fra lidt nord for Vangede forløb parallelt med og i ganske kort afstand fra Frederiksborgvejen, er ikke troligt. Alt tyder på, at det fra begyndelsen har været meningen at virkeliggøre den mest naturlige løsning, nemlig en forgrening fra den gamle kongevej til den nye gård. På Willars rytterdistriktkort fra 1720 er der da også tegnet en sådan vej. Den går fra Frederiksborgvejen lidt syd for Vangede gennem denne by over Nybro til Frederiksdal.

Det ser imidlertid ud til, at der ikke blev ret meget kongevej ud af denne forgrening, hvilket skyldes Frederiksdals senere skæbne. Det er endda uvist om vejen blev afspærret på en måde, der er en rigtig kongevej værdig. I Frederiksdals regnskaber for 1668–69 og 1669–70 (Rigsarkivet) omtales opsætning af en del porte, men de synes at have hørt til afspærringen af dyrehaven. Også den port, der spærrede Nybro (Frederiksdals regnsk. 1668–69, udg. til materialer samt bilag nr. 24 og 25: en port til „den ny bro“ over søerne) kan opfattes som et led i denne afspærring, for dyrehaven strakte sig fra Nybro til Kulhus og fra Bagsværd sø til Furesøen (Nystrøm, anf. arb., s. 511), således at vejen fra Nybro til gården gik gennem dyrehaven. Der blev flyttet en port fra kongevejen til landevejen, og der blev lavet en ny port til den gamle kongevej, hvilket må betyde Frederiksborgvejen. Dette kan tolkes på den måde, at man har brugt en gammel kongevejsport til afspærring af Frederiksdals dyrehave og erstattet Frederiksborgvejens tab med en ny og bedre port (regnsk. 1668–69, bilag nr. 34 og 59). I regnskabet for 1669–70 forekommer en udgift til „porten ved kongevejsporten“, men desværre uden nærmere topografisk angivelse.

Vejens afspærring er altså ikke sikkert dokumenteret. Men en del af den forløb i en afspærret dyrehave, og dens forbindelsespunkter – en kongevej og en kongsgård – må klart placere den blandt kongevejene. Hvordan det end forholder sig med afspærring, må i hvert fald dens eksistens som egentlig kongevej have været kort, for Frederiksdal gled hurtigt i baggrunden som mål for hyppige kongerejser. Frederik III døde i februar 1670, uden at byggeriet var bragt til ende, og Christian V overdrog det ufærdige anlæg til sin dronning, Charlotte Amalie. Denne praktiske dame lagde det helt om: arbejdet med de omfattende lystanlæg blev standset, og ladegårde, møller og fiskedamme blev bortforpagtet. Hovedbygningen – det 1. Frederiksdal – er rimeligvis opført eller fuldendt efter dronningens overtagelse, men hun benyttede den ikke meget selv. En tid lod hun den franske ambassadør bo der. Efter hendes død i 1715 gik Frederiksdal tilbage til kronen og blev lagt under rentekammeret (Nystrøm, anf. arb., s. 509 ff; hvad han siger s. 510 om kongevejen på grundlag af Anders Hjørring bør dog sammenholdes med den skepsis, han giver udtryk for på s. 27).

Vejen må altså efter sin anlæggelse som sidevej til en gammel, velmeriteret kongevej karakteriseres som en kongevej; men den har aldrig haft en betydning, der kan sammenlignes med en anden tilsvarende sidevejs, nemlig den der gik til dronningegården Hørsholm.

2. VESTERBROGADE-FREDERIKSBERG SLOT-LANGVADSDAM

I 1704 blev en ny bygning på den gamle prinsegårds grund i Ny Hollænderby taget i brug. Slotshaven var blevet udvidet og lagt om, den nye hovedbygning var opført på bakkens top, og samtidig – omkring 1700 – blev den nuværende Frederiksberg allé anlagt som kongevej til dette 1. Frederiksberg slot. Den førtes fra ridebanen ud for prinsens gård over den gamle ladegårdsmark og endte i en runddel nær alfarvejen mod Roskilde, nuværende Vesterbrogade. Vejen gik foreløbig ikke længere. Den sluttede ved ladegårdsskellet, og grunde tilhørende byen København lå i vejen for en tilslutning til alfarvejen, hvortil der kun gik en markvej. Først i 1734 blev denne udvidet til en vej på 37 alens bredde, hvilket var mindre end den øvrige del af alleen havde.

På Häussers opmåling fra 1741 (fig. 42) ser man resultatet af den tidligere (s. 277, 279) omtalte udvikling. På vejen lige vest for slottet er en port, og her begynder „Königs Weg nach dem Fasan Hoffe und Rotschild“. Som kongevej gik den kun til Langvadsdam, hvor den stødte til alfarvejen ved dæmningens østende. – Hollænderbyens gade, nuværende Allégade, har hele tiden været offentlig vej, og „kongevejen til falkonergården“, som omtales i det 18. århundrede, er ikke, som hævdet af Nystrøm (anf. arb., s. 176), identisk med nuværende Allégade-Falkonerallé. Det er kongevejen til Islev forbi falkonergården og Kalthuset, der kaldes sådan. I Holger Jacobæus' rejsebog fra 1670'erne omtales Jægerhuset, der lå „extra portam septentrionalem“, uden for Nørreport. Jægerhuset er et andet navn for falkonergården, som det ses af kort fra det 18. århundrede, hvor jægerhuset er afsat på falkonergårdens plads (Nystrøm, anf. arb., III, s. 104). På kortet over Københavns omegn fra ca. 1700 (fig. 38) kaldes den falkonergården og dens beliggenhed ses at være mellem Islevvejen og ladegårdsåen, jfr. også det nuværende gadenavn Falkonergårdsvej mellem Rolighedsvej og Ågade.

Vejforholdene omkring Frederiksberg slot ændredes i 1776, da den nye Roskildevej blev ført igennem fra Langvadsdam over bakken forbi slottet til Vesterbrogade. Her kunne det lille stykke af kongevejen ved slottet, mellem nuværende Søndre Fasanvej og Pileallé, indgå i den nye, offentlige vej.

3. HØRSHOLM-FREDENSBORG

På 4 tegninger fra 1726 af Hirschholm slot (Hørsholm egns museum) ser man, at stedet allerede på dette tidspunkt var et vejknudepunkt. Der er angivet veje til København, Frederiksberg, Fredensborg, Gyldenlund og Rungsted, hvortil kommer kongevejen til Nyrup og Kronborg. Efter dronning Sofie Magdalenes overtagelse af slottet i 1730 fuldførtes nybygningen af det, og det nye slot, der lå centralt mellem hovedstaden

Fig. 42. Häussers plan over Frederiksberg slot med omgivelser, 1741, udsnit. Øst er opad. Lige vest for slottet ses en port for vejen, og her begynder „Königs Weg nach dem Fasan Hoffe und Rotschild“. Fra fasangården går „Königs Weg nach Rotschild“ mod vest, og langs denne vejs sydside er indtegnet en alfarvej „Für die bauern und Friedrichsberg dorff Einwohnern“. Rigsarkivet.

og de nordsjællandske slotte ved den gamle kongevej, blev et af de kongeliges mest benyttede opholdssteder. Vejnettet udbyggedes yderligere (jfr. s. 204 f), og de sidste kongeveje blev anlagt.

Vejen fra Hørsholm til Fredensborg synes at være blevet kongevej i 1736. To år tidligere foregik der reparationsarbejder på vejen, idet der blev kørt store mængder sand på (se s. 205), hvilket kan betyde, at en eksisterende vej nu blev omdannet til kongevej. I 1735 blev der givet befaling til at stille en slagbom op „ved den ny vej fra Udserød til Fredensborg“ (Kopibog over dron. Sofie Magdalenes resolutioner . . . , 14. sept. 1735), men den afspærring, der her er tale om, var noget nyt og er et udtryk for, at kongevejsbegrebet er i færd med at omdannes. Da ovennævnte slagbom var færdig i begyndelsen af 1736 hedder det: „Siden slag bommen for dend nye kongewei nu er færdig, vil det være fornøden at derved og bliver tilsyn; altså ville hr. forvalter faa en mand dertil antaget, som kand oppebære passage pengene og derfor aflægge reining hver kvartal, saaledes som han kand forsvare og have en goed samvittighed, da han for saadan sin umag skal blive fornøjet og nyde hvad billigt er, indtil man kand faa en mand dertil, som vil svare der af en vis afgift årlig.“ Også ved Nivå var der en bommand, som havde opkrævningen i forpagtning (samme 24. aug. 1735; 3. feb. 1736). Det er bompengesystemet, der her introduceres. Det blev benyttet flittigt efter anlæggelsen af de nye store hovedveje, hvoraf den første gik over Hørsholm til Fredensborg. Ideen kendes fra gammel tid i udlandet, især Frankrig, men det er altså ikke som antaget de franske vejingeniører, som blev indkaldt til at lede reformerne, der har bragt den med sig (Topsø-Jensen, Ad hjulspor og landeveje, s. 150 ff). Den kan sagtens være kommet fra Frankrig, men i så fald tidligere, og i kongevejsbommene havde man et udgangspunkt for opfindelsen.

Den nye vej til Fredensborg kaldes altså kongevej (således også i Efterretninger om købstæderne og amterne . . . , Hirschholm amt, pkt. 12: „... de øvrige kongeveje, som gaar igennem Amtet fra Rudersdahl til Hirschholm og Fredensborg“). Men den falder uden for definitionen: afspærrede veje forbeholdt kongen, og er snarere en forløber for den senere hovedvej, hvilket også gælder forløbet:

FORLØB

KILDER

HØRSHOLM

Usserød Den udgik her fra Hørsholm-Nyrupvejen. Kopibogen, se ovenfor.

Auderød Amtsforvalterens brev, se s. 205.

Hesselrød Samme kilde. – Ved Lønholt nord for Hesselrød krydsede vejen alfarvejen Hillerød-Helsingør. Dette vejkryds ville være et egnet sted for opkrævning af bompeng for færdsel ad „kongevejen“.

(Ebbekøb) Dermed er vejen kommet nær til den tidligere (s. 247) omtalte sidevej fra Frederiksborg-Kronborg-vejen til ladegården Ebbekøb, og det er sandsynligt, at de på dette sidste stykke har været identiske. Ebbekøb hørte nu under Hørsholm (H. C. Rosted, Fra adelsborg til kongeslot, s. 154).

FREDENSBORG

I 1756 førtes der en sidevej fra Fredensborgvejen over Ullerød til Kokkedal (amtsforvalterens brev af 22. juni 1758, C. Christensen, Hørsholms historie, s. 107) og muligvis videre til Rungsted (overvejelser herom, kopibog over dron. Sofie Magdalenes resolutioner . . . , 14. sept. 1735). Materialer til byggearbejder på slottene udskibedes ved Rungsted (samme kilde, 23. maj 1732), og det er muligt at vejen især er lavet med henblik på disse transporter.

I den tidligere nævnte indberetning fra amtmanden som svar på forespørgslen af 1743 om amternes tilstand nævnes Hørsholm amts kongeveje: Rudersdal-Hørsholm, Hørsholm-Fredensborg, Hørsholm-Frederiksborg, Hørsholm-Helsingør og et stykke af vejen København-Frederiksborg, som var den eneste, der havde milepæle. Af disse er tilbage at nævne vejen Hørsholm-Frederiksborg. Det er ikke, som betegnelsen kunne antyde, en direkte vej, men i overensstemmelse med tidens sprogbrug en, der skulle forkorte turen mellem de to steder. Den gik fra Hørsholm nord om Sjælsø over Sjælsmark til kongevejen ved Blovstrød (C. Christensen, anf. arb., s. 106).

Den fantastiske manifestation af kongemagten, som kongevejsbyggeriet er, hører altså først og fremmest til tiden før enevældens indførelse. Bortset fra Nordsjælland var behovet dækket – eller efterhånden snarere mere end dækket – med de allerede anlagte veje. Dette må ses i sammenhæng med, at København i stigende grad blev residensby, hvor hoffet holdtes, og hvor centraladministrationen havde sit sæde. De stadige rejser rundt i riget, som endnu kongerne i det 16. århundrede foretog, skabte behovet for kongeveje på de vigtigste ruter, som de til stadighed passerede, og det så meget mere som rejserne efterhånden næsten udelukkende blev gjort til vogns. Frederik II's og Christian IV's sjællandske kongeveje udgik fra København, og med denne bys voksende betydning bortfaldt forudsætningerne for en yderligere udbygning af dette vejnet i andre egne af riget. Enevoldskongerne kunne farte omkring til deres slotte og jagtpladser uden at finde det nødvendigt at anlægge andet end nogle jagtveje i skove og dyrehaver i Nordsjælland, foruden at de nye slotte naturligtvis skulle tilsluttes kongevejsnettet.

Københavns voksende betydning som rigets centrum kan også ses af det kongelige rettertings placering her. Mens rigens kanslers ret helt til reformen i 1661 kunne sættes, hvor som helst kansleren i øjeblikket opholdt sig, skete der en udvikling med den anden afdeling af rigets øverste domstol, den der normalt beklædtes af kongen og rigsrådet. Den holdtes som tidligere nævnt endnu i det 16. århundrede ofte i forbindelse med kongens rejser rundt i landet, men efterhånden knyttedes den mere og mere til de almindelige herredage eller til andre mindre fuldtallige rigs-

rådsmøder, og i det 17. århundrede holdtes den praktisk taget altid i København.¹ Da rettertinget i 1661 afløstes af højesteret, var det en selvfølge, at den nye kongelige domstol – hvor kongen i øvrigt snart ophørte med at være til stede – fik sit sæde i København.

Med denne udvikling skete der en voksende differentiering i de eksisterende kongevejstrækningers betydning. I 1682 modtog stiftsbefalingsmanden over Sjællands stift en ordre til at gå i gang med at overveje, hvordan de 4 alfare hovedveje på Sjælland kunne forbedres og omlægges, så de gik ligeud og derved blev kortere, og her gjorde kongen en vigtig indrømmelse: „Og er vi allernådigst tilfreds, at kongevejene, hvor det nytteligst eragtes, til den almindelige landevej må bruges“.² Der kom ikke meget ud af overvejelserne, men man ser her en ny indstilling til kongevejene, som sammenholdt med de tidligere omtalte ihærdige forsøg i denne og den følgende tid på at håndhæve færdselsforbudet kun bliver forståelig, når man gør sig klart, at der nu i ganske anden grad end tidligere var blevet forskel på de enkelte kongevejes betydning. Forordningen af 7. april 1685, som indkaldte alle eksisterende kongevejsnøgler og indskærpede forbudet mod færdsel på kongevejene, siger om disse, at de gik „fra residensstaden til Frederiksborg, Ny Hollænderby og Islev mark såvel som andetsteds“, og at disse „endnu aleneste indtil videre anordning holdes ved magt“.³ I udtrykket „aleneste“ ligger udelukkelsen af nogle andre, og hele formuleringen må opfattes som en klar tilkendegivelse af, at Christian V var begyndt at opgive nogle strækninger og at koncentrere kampen mod den hårdnakkede ulovlige trafik omkring de virkelig vigtige veje: dem i Nordsjælland og i Københavns vestlige omegn. At forordningen ikke præciserer frigivelsen af de øvrige veje, men kun nævner de strækninger, der herefter alene skulle fastholdes som kongeveje, svarer meget godt til at der heller ikke i det 18. århundrede nogen sinde kom en formel ophævelse af færdselsforbudet på de sidste kongeveje. Forordningens upræcise formulering – „såvelsom andetsteds“ – gør det påkrævet at overveje, om de strækninger, hvis endemål er nævnt i forordningen, var de eneste, der på det tidspunkt eller derefter faktisk havde status som kongevej. De enkelte kongevejes skæbne efter enevældens indførelse skal derfor kort gennemgås.

Den vej, der lå længst borte fra København, blev opgivet først. Det er

1. Poul Johs. Jørgensen, Dansk Retshistorie, 2. udg., 1947, s. 523 f.
2. Paulsen, bilag nr. 28.
3. Samme, bilag nr. 18.

tidligere (s. 254) blevet nævnt, at den jyske kongevejs hovedstrækning, Haderslev-Kolding, må antages at være givet fri til offentlig færdsel i 1660'erne. I hvert fald kan den ikke have spillet nogen væsentlig rolle for kongen, efter at tanken om at genopbygge Haderslevhus var opgivet. Stykket fra Kolding til Jelling kan have haft betydning noget længere. Efter svenskekrigen 1657–60 var Koldinghus slemt medtaget, men skaderne blev udbedret i de følgende årtier. Frederik IV opholdt sig på slottet en tid i 1711, men de følgende konger kom her sjældnere og sjældnere, og bygningerne kom i stadig større forfald. Skanderborg slot havde sine sidste kongebesøg i 1733 og 1740. Kongevejen må således have mistet enhver betydning, længe før vejreformerne nåede til disse egne. Den blev overtaget af den offentlige trafik, som det fremgår af en sag fra 1770, der kan illustrere en afdanket kongevejs skæbne. Borgmesteren i Fredericia, som på ryttergodsauktionen i 1765 var blevet ejer af dyrehaven nord for Kolding, hvorigennem vejen gik, ærgrede sig over den megen offentlige færdsel på vejen og søgte om tilladelse til at afspærre den. Det fik han tilladelse til, men med den begrænsning, at vejen skulle være åben, når kongen opholdt sig på Koldinghus, når garnisonen i Kolding havde brug for at benytte den, og når amtmanden forlangte den åbnet for alle, fordi landevejen var inpassabel.⁴

Den nuværende hovedvej mellem Haderslev og Kolding har overtaget kongevejens linieføring, men nord for Kolding var det gården Nygård, fjernt fra købstæder eller andre almene rejsemål, der bestemte kongevejens retning, og her er vejen forladt i en sådan grad, at man næppe nok finder en sammenhængende bivej på strækningen.

Kongevejen vestpå fra København over Roskilde til Korsør var den næste, der faldt. Som nævnt siger forordningen af 1685, at kongevejen i den retning gik til Ny Hollænderby, og denne korte strækning – nuværende Gammel Kongevej med sidevejen til prinsens gård – skulle fortsat holdes ved magt. Vest for hollænderbyen havde Christian IV's vej da allerede været opgivet i flere år. I markbogen fra 1682 står der om vejvogterens hus ved Glostrup: „Huset på kongevejen ligger udi den nordre side udi østre vang og beboes af Steffen Svendsen, hvor til ingen jord befindes, samme hus har kong. majst. ladet opbygge, for medelst kongevejen at have opsyn til, den tid den var ved magt.“ Opsynet med Roskildevеjen og dermed også dens eksistens som kongevej må være ophørt mel-

4. Vejle amts årb., 1942, s. 68 f.

19 Alvej og kongevej

lem 1664 og 1682. Et færdselsforbud fra førstnævnte år gjalt kongevejene i Korsør, Roskilde og Ringsted amter.⁵

Strækningen Roskilde-Ringsted-Korsør blev opgivet ved samme tid. Hvordan kongevejenes frigivelse til offentlig færdsel foregik juridisk og praktisk får man et godt indtryk af fra en ganske underholdende og meget oplysende sag, som i 1692 verserede for Antvorskov-Korsør herredsret.⁶ Ejeren af Dyrhovedgård – bygget på Tårnborghus ladegårds tidligere jorder og endnu ofte kaldet Korsør ladegård – Heinrich Hein var sammen med sin tjenestekarl, Mikkell Hansen, anklaget for at have optaget nogle planker på Haneklinte bro på kongevejen. Hein indrømmede, at hans folk havde fjernet et par løse planker, men erklærede, at det var sket for at frelse kornet på hans mark mod den store trafik, der foregik gennem marken og over broen. Et led, som tidligere spærrede broen, var næsten hver dag og nat blevet lukket op og kastet i stranden, hvorfor Hein på egen bekostning havde opsat en port med lås for, „efter velbyrdig hr. amtmand Hugo Lützows befaling, at ingen andre uden kongerejser havde fart over broen“. Men porten var blevet grundigt bortstjålet med lås, jernbolter og træværk, hvorefter gårdens folk havde ment at måtte afbryde broen, „da de ikke vidste rettere, end at broen hørte gården til, som i nogle år ej er passeret nogle kongerejser derover“. Desuden kunne Hein meddele retten, at kongevejen fra Vårby bro til Korsør ladegårds mark var ganske ødelagt af bønderne, „afgravet, aflukt og i vangene overpløjet og besået, at ingen vej mange steder er at kende“, og dæmningerne over stranden var „af idelig fart og utilbørlig tiltagen vej“ så medtagne, at man ikke uden livsfare kunne køre på dem. Hein sluttede sit indlæg med at tilbyde at holde vej og bro fri for utilbørlig færdsel, således at de kunne være parat til kongerejser. Dette snedige forsøg på at udnytte vejens gamle status som kongevej til at hindre uvelkommen trafik blev effektivt imødegået af anklagemyndigheden, repræsenteret ved amtsskriverens fuldmægtig, som i næste retsmøde ikke blot kunne forelægge en hvas skriftlig erklæring fra amtmanden om, at Hein aldeles intet havde at gøre med kongevejen, men også føre en række vidner, som gjorde al tale om kongevej og ulovlig trafik meningsløs. På direkte forespørgsel af fuldmægtigen erklærede flere vidner samstemmende, at så længe de kunne mindes, havde kapellanen i Korsør haft sin rette kirkevej over broen til Tårnborghus kirke, og samme vej var den almindelige og alfare tor-

5. Paulsen, bilag nr. 16.

6. Antvorskov og Korsør amter, jordebogsregnskab 1692–94.

vevej til Korsør for Halseby, Tjæreby, Frølund og Tårnborgh sognemænd. Anklageren ville yderligere vise, at Hein intet havde bekostet på broen, og på hans spørgsmål udtalte vidnerne, at så længe de kunne mindes, havde kongens ridefoged på Antvorskov slot holdt broen ved lige. Det fremgår ikke, om nogen i retssalen var opmærksom på det selvmodsigende i anklagerens påstande. Hvis broen var sognemændenes alfarvejs bro, skulle de vedligeholde den. At kongen bekostede vedligeholdelsen måtte vise, at det var kongevejs bro. Men retten godtog fuldmægtigens påstande og viste dermed, at vejen i praksis havde skiftet karakter.

Blandt vidnerne var et, som her må påkalde sig den allerstørste opmærksomhed. Det drejer sig om en forhenværende opsynsmand ved kongevejen, som på anklagerens spørgsmål oplyste, at vejen tidligere – „som ungefær er ved 20 år siden“ – var forsynet med bomme og porte, „så ingen havde kørsel på samme vej, uden når kongerejser eller rigens råd og slotsherrer kom der“. Men efter den daværende amtsskrivers død var porte og bomme ikke blevet vedligeholdt, og vejen havde siden været Korsør-præsternes kirkevej til annekset og de nævnte landsbyers torvevej. Hein brød her ind og spurgte vidnet, hvor bønderne havde deres vej, da porte og bomme var ved magt, men det lykkedes den behændige fuldmægtig at hindre besvarelsen af dette spørgsmål. Retten fulgte anklageren i synet på vejens karakter, idet den dømte efter Danske lov, 952, art. 8: „Hugger eller opbryder nogen almindelige broer eller tingstok, da er det hærværk.“ Hein blev frifundet, mens tjenestekarlen Mikkell Hansen fik en bøde og dømtes til at betale sagens omkostninger. Da man ikke kan plukke hår af en skaldet, nedsattes beløbet til 6 rdl., som blev betalt.

Under sagen oplyste vidner, at Haneklinte bro var blevet bygget „af ny“ „straks efter svenskens tid“. Man kan formode, at den tidligere bro er blevet brudt op og har lidt grundig overlast i forbindelse med den svenske landgang i Korsør i 1658, og at den blev genopført snart efter. Som nævnt udgik der et færdselsforbud omfattende kongevejen i Korsør amt endnu i 1664. I 1670 stod alle Tjæreby's bønder anklaget for at have „opliret kongl. maj.s port for kongevejen og kastet grøft tværs over vejen i mening at konservere deres korn, som står på marken“ – dæmningen havde hindret vandets afløb – og bønderne dømtes for denne krænkelse af kongevejen.⁷ Dette sammenholdt med vejopsynsmandens erklæring i 1692 må føre til den slutning, at kongens stiltiende opgivelse af denne kongevej fra Ny Hollænderby til Korsør er blevet effektiv i begyndelsen af 1670'-

7. Samme, 1670–71, jfr. Fritz Jacobsen, s. 23.

erne, hvorefter de dele af vejen, som den offentlige færdsel ikke fandt tiltrækkende – f. eks. fra Vårby bro til Dyrhovedgårds marker – forfaldt og blev inddraget i landsbymarkerne, mens andre dele – som fra Haneklinte bro til Korsør – nu blev alfarvej og blev bragt i forbindelse med eksisterende lokale alfarveje, undertiden – som i Heins tilfælde – på bekostning af private jordejeres interesser. Men hovedvejen mellem Korsør og København regnedes stadig at gå sydøst om Korsør nor. Det var den vej, Ole Rømer målte op netop ved denne tid (fig. 17).

Kongevejenes opgivelse ser altså ud til at være sket ved, at kongen simpelt hen har undladt at presse på for at holde sine folk til arbejdet med afspærring og vedligeholdelse. Han har nogle steder valgt stiltiende at afkriminalisere, hvad der ikke længer var behov for at håndhæve. Ud fra lokale hensyn og alt efter indstilling og nidkærhed har de stedlige myndigheder fortsat vedligeholdt – Haneklinte bro – eller undladt at vedligeholde – dæmningerne ved Korsør nor – men afspærringerne, porte og bomme, er effektivt blevet ryddet af vejen af trafikken, og ingen tænkte på at forny dem, undtagen enkelte lokale lodsejere, som kunne ønske sig vejen spærret. Men med dette krav stod de magtesløse. Domstolene betragtede de faktisk opgivne kongeveje som alfarveje, så snart det kunne bevises, at de i nogle år havde fungeret som sådanne.

Af hele den lange kongevej fra København til Korsør var der altså fra begyndelsen af 1670'erne kun stykket København-Ny Hollænderby tilbage. Men vejen lå dårligt for den senere tilkomne lystgård, der måtte hjælpe sig med en sidevej til kongevejen. Det var ikke tilfredsstillende, da Frederiksberg slot erstattede prinsegården, og det sidste stykke af Christian IV's vej blev overladt til den offentlige trafik, da den nye kongevej, Frederiksberg allé, var blevet anlagt direkte til slottet.

Roskildevejen blev ikke alene opgivet som kongevej. Den forsvandt næsten fuldstændigt, og den nuværende Gammel Kongevej er stort set den eneste del af den, som har været i brug som vej hele tiden siden. Det er foran blevet nævnt, at vejen på kort fra det 17. århundredes slutning og den følgende tid stopper med den ved den tid anlagte Smallegade. Længere ude var kun de ubebyggede dele af den gamle ladegårdsmark, og en ny og sydligere vej skabte forbindelse fra slottet til alfarvejen ved Langvadsdam, ligesom der også var forbindelse til alfarvejen ad den nuværende Pileallé. Også vest for Langvadsdam forsvandt den gamle kongevej fuldstændigt, for den offentlige færdsel foretrak fremdeles den hidtidige alfarvej med Roskilde kro midtvejs. Hvem skulle også være sindet at opgive en så elskværdig vej til fordel for den aldeles tørlagte kongevej,

selv om man her kunne komme en smule hurtigere frem. Fart er ikke alt. Den gamle alfarvej er den eneste vej, der på denne strækning er tegnet på Jens Sørensens og Willars kort fra 1720. Men i det 18. århundrede lagdes den nye hovedvej omtrent, hvor kongevejen havde gået og førtes mod øst igennem fra Langvadsdam forbi Frederiksberg slot til Vesterbrogade, for nu var programmet det samme, som da kongevejene blev til: den lige linieføring. I 1772 måtte Roskilde kro flytte hen til den nye vej.

Heller ikke strækningen Roskilde-Haraldsted-Ringsted formåede at tiltrække trafikken, der blev ved at følge den østligere rute over Osted. Det var den, Ole Rømer målte op ved de store vejes milemærkning, og det var her, den nye chaussé senere lagdes. Udviklingen på stykket Ringsted-Korsør er mindre enkel, for her lå Sorø som et center, der truede den gamle alfarvej syd om byen. Vey-Viser for Reysende (ca. 1690) giver som nævnt det indtryk, at man normalt kun rejste gennem Sorø, hvis man havde ærinde i byen, og Ole Rømer målte ved samme tid også den vej, der gik syd om Sorø sø. Men i brevet til Sjællands stiftsbefalingsmand af 1682, hvori de 4 hovedveje gennem Sjælland opregnes, siges alfarvejen fra København til Korsør at gå gennem Sorø.⁸ Det er muligt, at dette skal opfattes på den måde, at kongen nu ønskede, at den faktisk frigivne kongevej skulle benyttes her som et led i bestræbelserne på at skabe mere direkte hovedveje, for det er i det samme brev, han tillader, at det må indgå i overvejelserne om hovedvejenes fremtidige forløb, at kongevejene nu måtte bruges som alfarveje, hvor det var hensigtsmæssigt. Men Sorø havde også tidligere alfarvej direkte mod øst, og der var før kongevejens tid mange, der passerede her. Det var altså et gammel leje, den gennemgående trafik nu snart faldt tilbage i. Willar tegnede i 1720 alfarvejen gennem Sorø, og ved vejreformerne lagdes også den nye vej her, ligesom den fulgte nøje i den gamle kongevejs spor nord og vest om Korsør nor.

Til det fuldt udbyggede kongevejsnet hørte også en række „biveje“ i form af sideveje til ladegårde m. v. De har ikke sat mange spor iilderne, og om deres frigivelse kan intet ses. Det må antages, at de hurtigt er gledet i baggrunden efter ladegårdsdriftens ophør. Kun de nord-sjællandske har muligvis spillet en længere rolle som adgangsveje til jagtdistrikterne. I den forbindelse kan også nævnes Islevvejen, der endnu i forordningen af 1685 omtales som en af de kongeveje, der stadig skulle opretholdes. Enghaven i Islev blev først solgt i 1793, og vejen er formentlig blevet bevaret for kronen helt til vejreformernes tid, selv om vok-

8. Paulsen, bilag nr. 28. Jfr. s. 174 f.

sende bebyggelse og trafik kan have ført til visse indrømmelser som andre steder i hovedstadens nærhed.

Det var i Nordsjælland, den hårdeste kamp om kongevejene kom til at stå. Den 23. september 1735 blev der som tidligere nævnt udstedt et „patent anlangende en patrulje på hans majestæts egne particulære kongeveje på Københavns og Hirschholms amter“. Det er vejene fra residensbyen forbi Dronninggård til Frederiksborg og over Rudersdal og Hørsholm til Kronborg, som Christian VI endnu var parat til at værne mod den ulovlige trafik med ekstraordinære forholdsregler. De gamle afspærringer blev fortsat opretholdt. På Hørsholm blev der i 1734 sluttet kontrakt med en smed om løbende vedligeholdelse af kongevejens låse.⁹

Vedrørende strækningen Frederiksborg-Kronborg er det tidligere blevet nævnt, at den blev målt og afmærket med milehøje af Ole Rømer i 1690'erne sammen med København-Frederiksborg-vejen. Selv om denne nordligste strækning ikke nævnes i forordningen af 1685, er der ikke tvivl om, at også den blev bevaret som kongevej til vejreformernes tid. I 1681, da markbøgerne til matriklen af 1688 blev udfærdiget for denne egn, var den fuldt intakt som afspærret kongevej.¹⁰ Ved vejen lå fra ca. 1720 den kongelige sommerresidens Fredensborg, som senere blev endemålet for den første af de nye chausseer.

I nærheden af København var presset fra den offentlige færdsel overordentlig stærkt, og få år efter udstedelsen af den omfattende 1734-forordning begyndte kongen så småt at give efter på disse sidste vejstrækninger. I 1737 fik de landsbyer og huse, der lå ved kongevejen i Københavns amt, lov til at bruge vejen, og fra 1742 måtte folk, som ville besøge traktørstedet Lunde huset ved Emdrup lund, benytte vejen fra Vibenshus dertil, men til gengæld skulle ejeren af Lunde huset holde denne strækning med småreparationer. I 1756 afslog kongen dog et forslag om at tillade offentlig færdsel på hele det resterende system af kongeveje mod en afgift.¹¹ Sofie Magdalenes bompengesystem var endnu ikke en idé, man ville anvende generelt. Det var oprindeligt også meningen, at vejreformernes nye hovedveje skulle have været rigtige kongeveje, altså forbeholdt kongen alene, men det blev dog hurtigt opgivet.¹² Frederik II's og Christian IV's nordsjællandske veje blev altså i realiteten fastholdt som konge-

9. Kopibog over dron. Sofie Magdalenes resolutioner . . . , 22. marts 1734.

10. Markbog nr. 45, Tikøb sogn og by. I udredningen af Tikøb sogns grænser nævnes »porten paa Konge Weyen«.

11. Topsøe-Jensen, Ad hjulspor og landeveje, s. 77.

12. Abitz, s. 139.

veje, lige til den første af de nye hovedveje blev færdig i 1775. Den gik fra Vibenshus over Lundehuset, Rudersdal og Hørsholm til Fredensborg, altså i den gamle kongevejs spor, og da den blev erklæret for åben for offentlig færdsel, var hele det gamle kongevejsbegreb definitivt ude af billedet.

Kongevejenes frigivelse begyndte altså så tidligt som i 1670'erne.¹³ Forordningerne af 1725 og 1734 nævner kun politimesteren i København og byfogederne i Helsingør og Hillerød i forbindelse med regnskaberne for indkomne bøder for ulovlig kørsel, og kun Frederiksborg, Kronborg og Københavns amter som de steder, hvor betjentene skulle have fortegninger tilsendt over bevilgede nøgler,¹⁴ og forklaringen herpå er den enkle, at der i praksis nu kun fandtes kongeveje i Nordsjælland og i Københavns vestlige omegn. Men for befolkningen er retstilstanden med hensyn til færdsel på kongens veje i denne deres allersidste periode ikke blevet klarere af, at disse års forordninger blot meddeler færdselsforbudet, men ikke præciserer hvor kongevejene gik. Denne uklare retstilstand kommer bl. a. til udtryk i den tidligere nævnte udvanding af begrebet kongevej. Alle rede af retssagen mod Heinrich Hein og hans tjenestekarl kan man se, at ordet ikke længer har den oprindelige betydning for de bønder, der førtes som vidner. De benyttede udtrykket „den almindelige kongevej“ i deres forklaring om vejens benyttelse som landsbyernes „alfare torvevej“. Også i officielle dokumenter blev ordet endnu før vejreformernes tid brugt til blot at betegne større veje, bl. a. nogle, som anlagdes ved den tid. Det ses f. eks. af en memorial fra Hørsholms amtsforvalter fra 1733 om en udvidelse af slottets have, hvorved alfarvejen til Fredensborg var blevet „aflukt og forbuden, og derimod en ny kongevej uden omkring Hørsholm igennem Høsterkøb og Isterød bys marker anlagt“.¹⁵ Her var en ny „kongevej“ altså erstatning for en nedlagt alfarvej. Da vejreformerne fra 1764 støbte landets vejvæsen i en ny form blev kongevej blot den imponante betegnelse for de nye chausseer, mens de gamle – de „rigtige“ – kongeveje hurtigt blev et stykke lidet påagtet historie.

Men kongevejene er ikke blot et kuriosum. De politiske forhold bestemte, at disse gode veje blev unddraget samfundet, der så hårdt behø-

13. Paulsen sætter den begyndende frigivelse til 1737 (s. 55). Andre forfattere har med små nuancer fulgt ham heri. Victor Hermansen har sat Roskildevejens opgivelse som kongevej til senest 1685, Roskilde landevej, s. 50.

14. Paulsen, bilag nr. 21 og 22.

15. C. Christensen, Hørsholms historie, s. 108.

vede dem, og kun kom en lille klike til gode, men kongevejene repræsenterede et betydeligt fond af viden og havde på mange måder fremtidens udvikling i sig. Nok ligger vendepunktet i dansk vejhistorie ved vejreformerne, som det ofte er blevet sagt, men det er utilstrækkeligt alene at stille denne nye epoke op imod de mislykkede forsøg, der især under Christian V blev gjort på at skille hovedvejene ud som en særlig gruppe for at gøre en speciel indsats for at forbedre dem.¹⁶ Først da kongerne modstræbende indså, at deres private veje måtte overlades til samfundet, kunne udviklingen komme videre. De franske ingeniører, der indkaldtes, medbragte en mere fuldkommen teknik end den, der var udviklet her i landet, men i kongevejene var der et grundlag at bygge videre på. Kyndige bønder havde her påvist den mest hensigtsmæssige linieføring, som i næsten alle tilfælde, hvor målene stadig er de samme, er fastholdt i de moderne hovedveje, idet kongevejenes idé om den direkte vej er ført endnu videre med udretninger og reguleringer. De kunstigt anlagte vejbaner, dæmninger med pilotering og vandgennemløb, grøfter til skadelig vands afledning, vejtræer og mile„pæle“ er alt sammen karakteristiske træk ved de nye veje, som er udviklet til større eller mindre fuldkommenhed på de gamle kongeveje, for her var der, i modsætning til hvad der var tilfældet på alfarvejene, penge til rådighed. I den periode, da kongevejene blev til, skete der en udvikling i vejbygningsteknik og krav til vejene, som det vil fremgå af en sammenligning mellem Nyrupvejen og den brede, pompøse Frederiksberg allé. Et iøjnefaldende udtryk for forbindelsen mellem de gamle og de nye kongeveje er, at det første man tog fat på ved vejreformerne var en omskabelse af den nu vigtigste kongevej, den der gik fra København over Hørsholm til Fredensborg. Det er i den forstand korrekt, at de nye veje bevarede navnet. Det var forbedrede udgaver af de gamle kongeveje, der nu langsomt kom til at brede sig ud over hele landet.

Vedrørende de rester af kongeveje, som er omtalt i denne bog, gælder, at et par af dem må siges at være blevet forfremmet fra hypotetiske til sikre. Det har – af lede over megen uvederhæftig snak om kongeveje både her og der – været følt magtpåliggende at få slået fast, hvad der i denne forbindelse er viden, og hvad der er formodning. De brolagte stykker i Nyrup hegn er blevet anset for kongevej. De er kongevej, og milehøjen ved deres forlængelse står ikke blot som et minde over Ole Rømer og

16. Om disse reformbestræbelser, se Roskilde landevej, s. 50 ff og Topsøe-Jensen, Ad hjulspor og landeveje, s. 58 f.

hans opmåling, men også som et vidnesbyrd om vejens karakter. Der kan heller ikke være megen tvivl tilbage om, at vejen i Munkegårds hegn og Skjoldenæsholmvejen faktisk er rester af kongeveje. Brolægningen i Egebæks vang er derimod usikker. Men det må tillige fastslås, at ingen af de nævnte vejrelikter kan opfattes som typiske stykker af kongevejene, rent bortset fra at det er uvist om eller i hvilket omfang, de er ændret siden deres tid som kongevej. De to førstnævnte samt vejen i Egebæks vang er netop bevaret – for så vidt man kan bruge det udtryk om den ilde medhandlede vej i Munkegårds hegn – fordi de er atypiske: de er eller har været brolagte, og derfor har de været blandt de mest bastante dele af vejene. Skjoldenæsholmvejen er en ældgammel vej, som blev taget ind til kongevej. Noget tilsvarende må være sket mange gange ved at markveje og lokale alfarveje over kortere eller længere strækninger er indgået i kongevejene, således at disse er blevet anlagt oven på dem. Men i Skjoldenæsholmvejens tilfælde er der tale om et efter forholdene markant middelalderligt anlæg, hvor man vanskeligt kan udskille de præg, der stammer fra vejens tid som kongevej, og repræsentativ for de store strækninger, der blev anlagt fra grunden, er den i hvert fald ikke. Det er sikkert for optimistisk at håbe, at der andre steder end de nævnte vil kunne påvises spor af disse mærkelige veje.

Kongevejene hører til i en overgangstid. De er et produkt af en kolossal kongelig selvfølelse, men i en tid, da den fulde konsekvens af denne selvfølelse – enevoldsmagten centreret omkring et hof og en administration i residensbyen København – endnu ikke havde gjort nogle af dem overflødige. De er et ekstremt eksempel på et parasitisk forbrug af samfundets kræfter, imponerende som udtryk for et radikalt brud med tilvante forestillinger, groteske i deres afspærrede og ensomme majestæt.

Sammenfatning og konklusion

Ved denne undersøgelse er der konstateret to karakteristiske træk ved færdselen på de danske veje i den periode, der er behandlet: Vognkørsel var nu så dominerende til alle formål over anden færdsel, at den blev bestemmende for regeringens vejpolitik, og trafikken som helhed var stigende i periodens løb.

Vognfærdselens fremtrængen, som Troels-Lund og andre tidligere har konstateret, kommer til udtryk i brobyggeriet og i regeringens bestræbelser på at skabe overensstemmelse mellem vogntyperne, således at vejene kunne blive bedre egnede til den nye trafik. Broerne havde en fremtrædende plads i Christian III's recesser, og byggeriet må være begyndt noget tidligere. Ved midten af det 16. århundrede var det nået så vidt, at de fleste mere befærdede veje var forsynet med broer, om end samfundsmæssige og tekniske svagheder bevirkede, at disse undertiden forfaldt og var ubrugelige i længere eller kortere tidsrum. Under Christian III kom også de første spæde forsøg på at skabe overensstemmelse mellem vejenes hjulspor og de nye vognes aksellængde, og disse tilløb fortsatte under Frederik II, men der måtte en endnu større vognfærdsel og dermed et stadig mere presserende behov – og måske også en energisk Christian IV – til, før denne reform kunne blive ledet med en sådan kraft, at den virkelig kan karakteriseres som regeringens helt dominerende vejpolitik.

Personbefordring med vogne var således ikke noget nyt på Frederik II's tid, men der er adskillige tegn på, at færdselen i det hele taget var stærkere stigende fra slutningen af 1500-tallet end tidligere. En udvikling i retning af øget trafik har sikkert været i gang noget før, og brobyggeriet og tilløbene til en vognreform, herunder interessen for nye vogntyper, skal sandsynligvis ikke blot opfattes som udtryk for, at færdselen havde skiftet karakter, men også for at vejene var af voksende betydning. Men at udviklingen tog fart fra slutningen af det 16. århundrede ses af den vækst, der fandt sted inden for de to erhverv, der direkte levede af færdselen på landevejene, nemlig befordringsvæsenet og gæstgiveriet. På begge disse felter spores en voksende tendens til, at professionelle folk kom til at spille en større rolle, hvor bierhverv tidligere havde været det

almindeligste. Mens der omkring det 16. århundredes midte kun fandtes vognmænd i nogle af købstæderne på hovedruterne, mente lovgivningen det i 1661 berettiget at stille krav om, at de skulle forefindes i samtlige købstæder. Det har endnu ikke kunnet lade sig gøre, men det måtte være det endelige mål for den udvikling, der var stærkt på vej. Tydeligst ses væksten i trafikken af krovæsenets forhold. Mens præstegårdsherbergerne og de professionelle gæstgiverier i 1500-tallet selv i residensbyerne kun kunne klare sig med betydelige subsidier fra regeringen, var der i årtierne ved midten af det 17. århundrede basis for, at der kunne opstå et stort antal offentlige herberger rundt om i landet. 1620'erne og fremefter er den del af perioden, da kilderne melder om langt det største antal nyoprettede kroer. Det er vel nærliggende at sætte denne tidsmæssige koncentration i forbindelse med fredsperioden efter kejserkrigen, men man må sikkert regne med, at oprettelsen af de mange kroer er en noget forsinket reaktion på en jævn og støt forøgelse af færdselen, som har stået på i nogen tid, før den gav sig udslag i, at de nye muligheder blev udnyttet af folk, der havde lyst til at forsøge sig i krofaget.

Samtidig skete der efterhånden også en omlægning af den del af den voksende trafik, som stod i forbindelse med forsyninger til konge og hof og ekspeditionen af administrationens breve og befordringer. På Sjælland øgedes denne trafik. Bønder med vogne blev trukket til fra mange dele af øen og samlede sig omkring bestemte strøg, ad hvilke der bragtes store og regelmæssige transporter til de kongelige residenser, i ganske særlig grad til København, hvis rolle som residensby var medvirkende til dens kraftige vækst.

Om en enkelt af de kildegrupper, som har været benyttet ved denne undersøgelse, kan der være grund til nogle sammenfattende betragtninger. Det er kortmaterialet især fra sidste halvdel af det 17. århundrede, hvoraf der har været refereret til en del i det topografiske afsnit. Så kyndige folk som Hugo Matthiessen og Eiler Nystrøm har tidligere givet udtryk for den opfattelse, at kortene helt frem til begyndelsen af det 18. århundrede er ringe kilder, og dette indtryk er blevet bekræftet ved denne undersøgelse for vejenes vedkommende, også ud over det udvalg, der er blevet omtalt og gengivet. Det gælder naturligvis ikke i nær samme grad kort og planer over små områder som f. eks. et slots nærmeste omgivelser, hvor tegneren har kunnet skaffe sig overblik og foretage opmålinger, men det gælder mere eller mindre for alle de kort, som dækker et noget større område, af hvilke der foreligger et ikke ganske ringe antal, især vedrørende Køben-

havns omegn. Det er ofte ret tilfældigt, hvilke veje der er kommet med, også når kortet ikke er tegnet netop med henblik på et formål, der naturligt måtte begrænse udvalget, og vejforløb blandes sammen, så det ikke er til alene ud fra kortet at udrede sammenhængen. Denne tendens når en elegant kulmination i nogle af Erik Dahlberghs arbejder, men det er en generel svaghed ved hele kortmaterialet fra denne tid. Årsagerne hertil ligger lige for. Det var sjældent folk med særligt egnskendskab, der skabte kortene, i mange tilfælde var det udlændinge, og den mangelfulde teknik kunne kun i ringe grad bøde på savnet af overblik. Selv et så gennemarbejdet og tilforladeligt kort som det anonyme over Nordsjælland fra omkring 1700 (fig. 38) har skæbnsvangre skavanker på sine veje. Alfarvejen fra København mod Roskilde holder op i Valby, og folk kan herfra kun komme videre til Køge. Alene kongevejen fra ladegården forbi prinsens gård i Ny Hollænderby fører til Langvadsdam, hvor den i virkeligheden stødte til alfarvejen fra Valby (jfr. fig. 33). Man kan komme slemt på afveje, hvis man alene følger sådanne kort. Hvor det overhovedet er muligt, må de kontrolleres og suppleres med sikrere materiale. En del af de misforståelser vedrørende vejenes forløb, som florerer i dele af den lokalhistoriske litteratur, skyldes letsindig omgang med gamle kort. Det er omkring århundredskiftet, der begynder at optræde korttegnere med så meget hold på faget, at deres resultater har selvstændig værdi. Jens Sørensen, som foruden sit stridbare sind og sin vældige energi også var udstyret med en selvkonstrueret milevogn, fik gengivet landets kystlinie med betydelig nøjagtighed og kortlagde flere kystegne, hvor han gennemkørte og opmålte nogle af vejene. A. Chr. Willars kort over rytterdistrikterne – København-Frederiksborg-Kronborg, Antvorskov, Trygge-vælde, Vordingborg, Koldinghus, Dronningborg og Skanderborg (1720–23) – har endnu større interesse, for så vidt som de dækker større områder, men de giver et mindre klart billede af vejene. For Nordsjællands vedkommende er der nogle steder afbilledet alfarveje, andre steder kongeveje, og man må vide besked fra andre kilder for at kunne skelne. Desværre foreligger disse kort ikke i en anvendelig udgave, således som Johannes Mejers produktion, der til gengæld ikke er meget bevendt.

Blandt det 16. og 17. århundredes sjællandske alfarveje er der nogle, som topografisk falder ret nøje sammen med det 20. århundredes hovedfærdselsårer. Det gælder Strandvejen fra København til Helsingør, Køgevejen og Roskilde-Kalundborg-vejen, der alle tre har det tilfælles, at deres forløb er dikteret af kystlinien. Især Strandvejen er desuden i høj grad

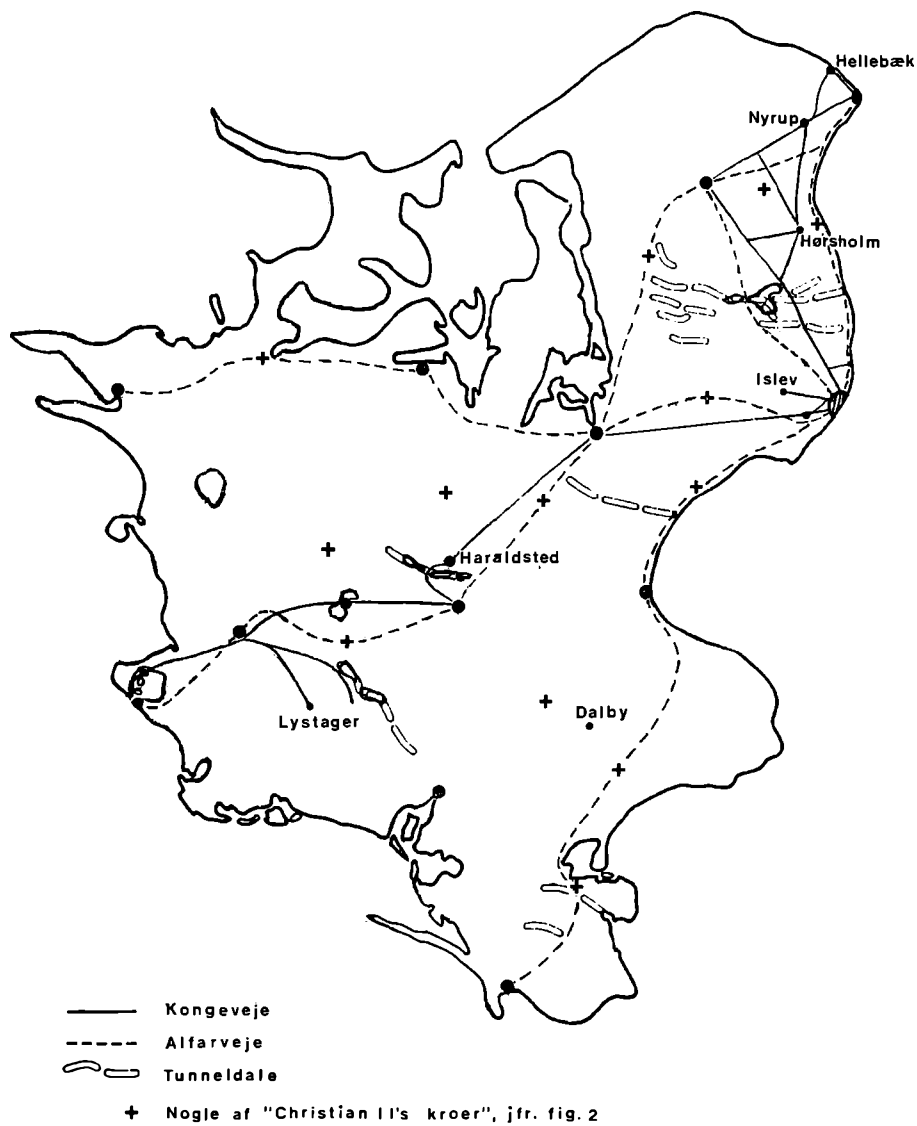
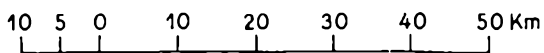


Fig. 43. Kongevejene og nogle vigtige alfarveje på Sjælland i det 16. og 17. århundrede.

morfologisk bestemt, idet den for en stor del er placeret på litorinahavets hævede strandflade, der danner en terrasse mellem den gamle kystklint og det nuværende hav og er som skabt til færdselen langs kysten. Vejen fra Roskilde til Kalundborg har til alle tider måttet tage hensyn til fjordarmene, der fra Kattegat strækker sig mod syd, og på den anden side har de store moser ved Løvenborg og Kundby indsnævret mulighederne i den retning. Christian II's krofortegnelse foreslår kroer i Rungsted, ved Moseklint og i Særslev.

Hvor naturforholdene har spillet en mindre afgørende rolle, og hvor der derfor var flere muligheder for trafikken, har hovedfærdselsårens placering i tidernes løb været langt mindre stabil. Mellem Roskilde og Slagelse omtales tre veje. På Christian II's tid gik der en vej over Munke Bjærgby-Stestrup og en anden over Lyng-Ringsted-Osted, men i kilderne fra Frederik II's og Christian IV's tid omtales den førstnævnte overhovedet ikke, ingen rejsende fulgte den, ingen broer ses at være bygget eller vedligeholdt på den. Men endnu var der to veje, der blev benyttet: mellem Ringsted og Roskilde kunne man enten følge vejen over Osted, eller man kunne rejse over Haraldsted – indtil sidstnævnte vej i 1638 toges i brug som kongevej og blev afspærret for offentlig færdsel. Det blev i det lange løb den østligste vej, der overlevede, af den fordums kongevej er der nu kun usle rester tilbage, som snart vil forsvinde helt, mens Munke Bjærgby-Stestrup-vejen i århundreder har ført en lidet påagtet tilværelse som fredelig bivej, der hovedsagelig betjener landsbyerne.

Om årsagerne til disse trafikale omskiftelser på en af landets vigtigste hovedruter er det vanskeligt at sige noget med sikkerhed. Afgørende er det naturligvis, at de morfologiske forhold fra begyndelsen har åbnet netop disse tre muligheder. Den store midtsjællandske tunneldals vandfyldte lavninger – Gyrstinge sø, Gørlev sø og Haraldsted sø – danner en barriere, som enten må omgås mod øst eller mod vest eller forceres i passet ved vestenden af sidstnævnte sø, hvor en morænemasse bringer niveauet op på ca. 30 m. Men hvad der på et tidligt tidspunkt har fået den gennemgående færdsel til helt at opgive den vestlige vej uden om søerne til fordel for de to østligere, hvoraf den mest direkte, Ostedvejen, måtte sejre i det lange løb, skal øjensynlig søges i lokale centres skiftende økonomiske og befolkningsmæssige betydning, hvor vanskeligt bestemmelige disse end er. Måske kan man her pege på de middelalderlige storgodser, der som regionale „kraftcentre“ efterhånden blev afløst af købstæderne. Hvideslægten havde store godsbesiddelser omkring de to veje,

mellem Sorø og Ringsted ved den østlige vej, og omkring Stenmagle, Munke Bjærgby og Bromme ved den vestlige.¹ Senere, da købstæderne vandt frem på godsernes bekostning, har Ringsted været en stærkere magnet for færdselen, og den vestlige vej mistede sin betydning, fordi der her ingen købstæder var, der kunne afløse de gamle godser som trafikskabende centre. Denne proces er naturligvis foregået ganske langsomt, og i lang tid har derfor begge vejene eksisteret side om side som betydelige færdselsårer, således som tilfældet endnu var på Christian II's tid. Denne hypotese rækker imidlertid langt ud over den her behandlede periode, og spørgsmålet om dens holdbarhed for en nærmere prøvelse med de middelalderlige kilder må stå åbent.

Også vejen over Haraldsted eksisterede i middelalderen, men i modsætning til de to andre er den i hvert fald delvis kunstigt anlagt. Som vej til det gamle Skjoldenæsholm havde den udspillet sin oprindelige rolle med borgens ødelæggelse, men den havde stadig en funktion, idet den kunne tjene som forbindelsesvej mellem Roskilde og Ringsted.

Et klart eksempel på, hvorledes et lokalt „kraftcenter“ har ændret vejforløbet i Nordsjælland, er allerede tidligere omtalt (s. 237). På Christian II's tid gik vejen fra Roskilde til Helsingør over Slangerup og Karlebo og videre ud til Strandvejen, formodentlig ved Nivå. Også ved Nivå blev der udskibet byggematerialer til Frederiksborg slot.² Men da slottet og Hillerød trak færdselen til sig, fulgte denne andre af de gamle landsbyveje og kom fra Slangerup til at gå over Gørløse, Hillerød, Grønholt, Skæremølle bro til Strandvejen ved Sletten eller måske også Humlebæk. Den tredje og sidste vejforskydning nordpå fandt sted i 1700-tallet, da den mere direkte kongevej blev frigivet og efterhånden trak al den gennemgående færdsel til sig, hvorefter de to sydligere veje begge fik den status som biveje, de stadig har.

I det sydlige Sjælland har de to veje mellem Køge og Vordingborg øjensynlig haft en noget forskellig skæbne. På krolisten hedder det, at der mellem Køge og Vordingborg skulle være kroer i Faxe og Præstø, og det er den samme vejføring, vi genfinder et århundrede senere. Trykkevælde ås dal, som vejen følger i kort afstand, har uden tvivl medvirket til at fastholde denne linie. Mellem Køge og Næstved gik vejen i 1520'erne over Haslev, mens man ved århundredets slutning rejste over Dalby. Mellem

1. Poul Nørlund, *Jorddrotter på Valdemarstiden*, Festskrift til Kr. Erslev, s. 141–163; Erik Ulsig, *Danske adelsgodser i middelalderen*, s. 23 f, 39–41.
2. Sandsten og tømmer blev sejlet til Sundby færgehavn, Nivå eller Sletten. Jan Steenberg, *Gamle Skæremølle bro*, Nationalmuseets arbejdsmark, 1966, s. 33–38.

disse to byer ligger søerne omkring Bregentved, og færdselen havde altså nu valgt at omgå denne hindring ad østligere veje. Om de to Vordingborgvejes opståen og indbyrdes forhold kan man kun gisne. Vejen over Præstø har været noget kortere og er da også blevet benyttet mest, men måske formåede Næstved at spille en rolle i den lokale sydsjællandske trafik, der har smittet af på fjerntrafikken. Ved postruternes fastlæggelse i 1624 blev der taget så meget hensyn til Næstved, at det lollandske bud skulle gøre en afstikker hertil efter at have besøgt Tryggevældegård. I 1653 blev ruten lagt om over Præstø, men ved hele denne nye ordning var det postens hurtige fremførelse, der blev lagt vægt på, og det er uden tvivl på tempoets alter, Næstved ved den lejlighed blev ofret, og ikke fordi Præstø nu havde større betydning. Færdselsforholdene her i det sydøstlige Sjælland minder meget om dem, Hugo Matthiessen har konstateret vest for Viborg. Også mellem Viborg og Holstebro var der to veje, en direkte over Hagebro og en længere over Skive (jfr. s. 37).

Foruden at der således flere steder har været to selvstændige hovedruter mellem samme mål, kan det også påvises, at nogle af disse hovedveje ikke har bestået af en enkelt, veldefineret vej, men at færdselen over nogle strækninger på dem har fulgt forskellige konvergerende veje. Den svenske hær gik over Endeslev i stedet for at følge vejen langs Tryggevælde å på dette stykke, længere sydpå kom den østrigske gesandt gennem Lestrup og er altså rejst noget vestligere end andre rejsende, som opgiver deres rute her, og mellem Slagelse og Ringsted gik turen enten gennem Sorø eller via Lyngelængere mod syd. Af krolisten fremgår det desuden, at der på dette tidspunkt også var to veje på en del af strækningen mellem Kalundborg og Slagelse, som nævnes to gange, den ene gang for at anordne en kro i Drøsselbjærg, den anden for at placere et lignende etablissement i Rye. Det ser imidlertid ud til, at trafikken i perioden har fulgt andre veje, nemlig over Havrebjerg og Ulstrup, men det er vanskeligt at afgøre, hvorledes vejene har gået mellem disse forskellige landsbyer. Også mellem Ringsted og Holbæk gav Ejlstrup-broens forfald anledning til, at andre eksisterende veje blev benyttet – over Have mølle og langs Ringsted ås vestlige bred eller over et af åens vadesteder mellem Ringsted og Ejlstrup.

I to af de ovennævnte tilfælde er kilden til disse vejforhold udlændinges rejserute, og man kunne formode, at de ved en fejltagelse eller af andre grunde var kommet bort fra den rette vej, men ingen af de øvrige eksempler lader sig forklare på lignende måde. Ydermere bekræfter kongebrevene, at færdselen mellem købstæderne ikke holdt sig til enkelte,

gennemgående veje. Mellem Odense og Middelfart var der på en strækning to alfarveje, og de skulle begge istandsættes.³ Mellem Odense og Assens var der ligeledes to veje i Båg herred, hvis forløb gennem landsbyerne beskrives, og bøndernes klage over besværet med at holde dem begge gav anledning til, at der blev udtaget 12 mand til at undersøge, hvilken af vejene, der var nærmest og lettest at vedligeholde. Bønderne slap derefter med kun at holde denne vej.⁴ Også færdselen mellem Nyborg og Svendborg benyttede på en strækning to veje, hvoraf den ene i 1642 blev lukket om sommeren for at imødekomme en lokal godsejers krav.⁵

Det er tidligere (s. 242 f) blevet nævnt, at de ældste kort, der giver et dækkende billede af vejnettet, nemlig Videnskabernes Selskabs kort fra 1700-tallets sidste halvdel, efterlader et indtryk, der nøje svarer til disse kilders udsagn. Ikke blot på de originale målebordsblade, men også på de kort, der er tegnet efter disse, og hvorpå der yderligere er sket en udvælgelse, således at mindre betydelige veje er udeladt, er det i mange tilfælde ikke muligt at udpege en enkelt vej mellem købstæderne, så snart man kommer uden for de mere befærdede strøg. Det er veje mellem landsbyer, der afbildes, undertiden et indviklet system af landsbyveje, ad hvilken færdeselen mellem købstæderne må have krydset frem mod målet. Som et iøjnefaldende eksempel fra Sjælland kan nævnes kortenes vejnet i egnene mellem Næstved, Ringsted, Slagelse og Korsør. Selv hovedvejen gennem øen er stadig bundet til landsbyerne. Omkring Lyngø mellem Ringsted og Slagelse er det svært at se på kortet hvilke af landsbyvejene, der har hørt til den gamle hovedvej her (fig. 44). Også ved benyttelsen af Johannes Mejers kort stilles man over for disse problemer. På de fleste af dem søger man forgæves efter gennemgående hovedveje, man bevæger sig ud og ind mellem landsbyerne, og billedet forvirres yderligere af de almindelige unøjagtigheder i disses placering. Kun på de mest befærdede ruter er enkelte gennemgangsveje stærkt fremhævet, især på kortene over Sorø-egnen, men her er „hærvejen“ til gengæld anbragt forkert, efter hvad der vides fra andre kilder, og dér hvor den skulle være, nemlig syd for Ulve-mosen gennem Lyngø, ser man kun landsbyveje, der på ingen måde giver en entydig rute.

De samstemmende vidnesbyrd fra rejseruter, kongebreve, til dels Johannes Mejers kort og desuden de fuldstændige og meget pålidelige kort fra

3. K. Br. 1. maj 1594 (s. 261 f).

4. K. Br. 14. dec. 1636; 4. april, 29. maj (s. 161) og 16. okt. (s. 278) 1640.

5. K. Br. 29. okt. 1641 (s. 640); 31. juli 1642 (s. 216); jfr. s. 57.



1700-tallet synes at føre til en opfattelse af vejnettet i det 16. og 17. århundrede, som i nogen grad afviger fra den, man vil være tilbøjelig til at anlægge ud fra moderne forestillinger om et lands vejnet. Det ser ud til, at alfarvejen mellem to købstæder i mindre grad var en enkelt, fikseret vej, end det blev forudsat i indledningen til denne bog. At søge alfarvejen mellem købstæderne er ikke altid en entydig opgave, for i nogle tilfælde var der ikke tale om en enkelt vej, men om et par veje, og ydermere lå disse færdselsårer ikke ganske fast, idet den gennemgående trafik benyttede forskellige systemer af veje mellem landsbyerne, ikke ulig en flods indlandsdelta med arme, der skilles og mødes. Kun på de mest trafikerede ruter, f. eks. mellem København og Roskilde, var der klart fastlagte enkeltveje. Også på „mikroplan“ finder man det samme billede – at den samme vej nogle steder bestod af flere parallelle kørespor, som den vejfarende alt efter deres tilstand kunne vælge imellem eller selv bane nye (jfr. fig. 31).

For at forstå hvorledes dette vejnet er blevet til, må man øjensynlig forestille sig, at det var de gamle veje mellem landsbyerne, der var det bærende element i vejnettet helt frem til de store vejreformer. Jyske Lov omtaler de fire adelsveje, som skulle gå til hver landsby, og i dette omfattende system af landsbyveje er der sikkert ikke sket særlig store indgreb efter købstædernes opkomst. Der er ikke, som Lundbye tilsyneladende forestiller sig, blevet anlagt veje mellem disse efter deres grundlæggelse, men den færdsel, der efterhånden opstod imellem dem, har benyttet de eksisterende landsbyveje og fulgt forskellige strøg gennem disse, idet der til stadighed er sket mindre ændringer, ved at trafikanterne har banet genveje og således selv reguleret vejen, nogle steder ikke uden strid med de lokale grundejere. Allerede på Jyske Lovs tid var nogle veje mere benyttet end andre, nogle var ikke blot sogneveje, men også „hele herredets vej“, og nogle hørte til kongens hærstræde og skulle sikre forbindelsen mellem landsbyerne af hensyn til ledingsvæsenet (jfr. s. 10). Disse vigtige veje har uden tvivl også spillet en rolle for købstædernes placering, således at vejene i det store og hele er kommet først, byerne sidst og hovedsageligt som et resultat af færdselsforholdene. Men disse hovedveje skal man næppe forestille sig som egentlige gennemgangsveje på samme måde

Fig. 44. Videnskabernes Selskabs kort, 1972, udsnit. Den eksisterende hovedvej gennem Ringsted, Sorø og Slagelse snor sig stadig frem gennem landsbyerne, mens den projekterede nye hovedvej er indtegnet som en direkte vej mellem købstæderne. Reproduceret med tilladelse (A. 88/73) af Geodætisk Institut.

som nutidens større veje. Der har snarere været tale om landsbyveje, der ved brug efterhånden er fæstnet som sammenhængende veje. Denne proces har formet sig forskelligt, alt efter terrænforhold og færdselsintensitet. Nogle steder gav naturforholdene anledning til, at hovedvejen straks blev placeret på sin blivende plads, så snart behovet for færdsel opstod (Strandvejen, til dels den store rute gennem Jylland langs vandskelinien), andre steder har trafikken alene fikseret bestemte allerede eksisterende landsbyveje som et gennemgående strøg. Denne udvikling henimod færdselskabte hovedveje har taget lang tid og er i perioden kun fuldbyrdet på de ruter, hvor trafikken var allerstørst. Hertil hører først og fremmest den vej, færdselen allerede fra omkring år 1200 dannede mellem Roskilde og „Købmændenes havn“ ved sejløbet mellem Sjælland og Amager, nær Skånemarkedet og selv en handelsplads, hvor fremmede købmænd „kom i forbindelse med en købedygtig landbefolkning“ (Arup). I andre egne har færdselen derimod været så beskedent, at den endnu i 1700-tallet ikke har formået at fæstne et bestemt strøg gennem landsbyvejene som hovedvej. Men udviklingen synes at være gået i retning af større enkelthed. Brobyggeriet og oprettelsen af kroer og ligeledes bøndernes klage over, at deres vejarbejde blev forøget, hvor der var flere veje, har virket i retning af at udvælge bestemte ruter som hovedveje, således som der ovenfor er nævnt eksempler på fra perioden, bl. a. i Båge herred, hvor bøndernes klage førte til nedlæggelse af den ene gren af den store hovedvej mellem Odense og Assens.

Noget ganske nyt i forhold til denne udvikling var kongevejens anlægelse. Her blev der for første gang skabt et vejnet, som var et resultat af central planlægning ud fra den grundlæggende idé, at vejene ikke skulle være bundet til landsbyerne, men danne direkte forbindelse mellem fjernere mål. Der måtte endnu gå nogen tid, før denne planlægning og organisering af vejnettet kunne komme samfundet til gode, og det var ikke alle kongevejene, der i så høj grad havde mål fælles med alfarvejene, at de helt eller delvis kunne indgå i det nye vejnet, hvor de overhovedet fandtes. Men der er på en række punkter en så klar forbindelse mellem kongevejene og de nye kunstigt anlagte hovedveje (jfr. s. 296), at det må fastholdes, at den nye tid i Danmarks vejhistorie begynder med kongevejene.

Det tidligere (s. 35) stillede spørgsmål om kontinuitet i vejnettet forud for vejreformerne kan nu besvares, men svaret er ikke ganske entydigt. I henseende til selve vejenes eksistens har kontinuiteten været umådelig stor, for når det for en stor del er de gamle landsbyveje, der danner grundlaget for vejnettet helt frem til vejreformerne, strækker den sig fra lands-

bygrundlæggelsen til 1700-tallet. Hvis man derimod tænker på de ruter, færdselen faktisk fulgte, må kontinuiteten siges at have været langt mindre, end Lundbye og andre har antaget, for færdselen har skiftet mellem de eksisterende landsbyveje, opgivet nogle og taget andre i besiddelse alt efter det behov, der opstod, når nye økonomiske og befolkningsmæssige centre dannedes og gamle mistede deres dragning. Lundbye og Vilh. la Cour har således nok ret, når de hævder, at nogle ældgamle veje er blevet benyttet langt op i tiden, men det er Hugo Matthiessen, der har formuleret sagens afgørende aspekt: de enkelte gamle vejes betydning for de skiftende tider (jfr. s. 33). Hovedvejenes placering har ikke været noget engang givet, men er fremgået som resultat af en langsom proces, hvis mest virksomme kræfter har været samfundets skiftende struktur, den tekniske udvikling med indførelse af vogne til personbefordring og deraf følgende brobyggeri, de naturgivne forhold, menneskets vanemæssige tilbøjelighed til at følge kendte veje og – som en vigtig faktor – selve den forøgelse af trafikken på vejene, som fandt sted i det 16. og 17. århundrede.

Summary

CHAPTER I. *Introduction.* The subject is the roads in Denmark c. 1500–1650. The aim: to elucidate their technical character, the legislation and administration as well as their most important functions. Some of these questions can only be studied on the basis of the topography of the roads and in association with their function as connecting links between areas, each with their local characteristics, or as sectors of longer routes leading out of the country. Thus the investigation has been concerned with the road system in Zealand, which at that time occupied a central position among the possessions of the Danish King and housed important routes, such as the routes from Copenhagen towards Funen, Jutland and the Continent. It is also possible thereby to supplement the previous investigations of the topography of the Jutland roads in the Middle Ages undertaken by the Danish cultural historian, Hugo Matthiessen (fig. 1). This book thus falls into two parts, a general and a topographical. The first part deals with the whole country, in so far as the individual subjects permit, whereas whenever local conditions play a part material is taken from the second section, in which an attempt has been made to reconstruct the Zealand road system as it was at that time. However, the two parts are the outcome of one and the same investigation, and the topographical section has been limited to Zealand solely for practical purposes.

The investigation comprises only the most important roads, which means in most cases the roads between the towns. In the sources the most usual term for these roads is *alfarvej* or *alvej* (public highway). In the period in question the Zealand road system is exceptional, however, in that there are two sharply divided systems: not only the public highways but also the King's private roads, all of which latter were finally made public in the 17th and 18th centuries, thereafter to disappear or become absorbed in the ordinary road system. The King's private roads or *kongeveje* are dealt with in Chapters VII and IX.

The Zealand landscape consists predominantly of faintly undulating

moraine flats alternating with moraine hills and dead-ice landscapes. In only a few places is it possible on the basis of the morphological conditions to deduce with certainty the course of the roads over longer stretches. The most important obstacles in the way of the traffic have been the tunnel valleys, these in some cases containing lake basins. The most important of the tunnel valleys that have played a part when siting the main roads are marked on the map, fig. 43. There is nothing in the sources to indicate the existence of any barge traffic along the Zealand waterways during this period apart from the mouths of the small rivers, where in some cases the goods have been loaded on to ships. Thus there cannot be any question here of correlating the highways with the transport of goods on the waterways.

CHAPTER II. *Literature.* This chapter provides a survey of the books and articles dealing with the history of roads. A complete account of the history and topography of the Danish roads in past centuries has yet to be published, and most of the authors mentioned have either dealt with separate aspects of the subject, particularly with road legislation, or have described the roads in a more restricted area. The works of Troels-Lund, Hugo Matthiessen and Torben Topsøe-Jensen may be mentioned as being amongst those with the greatest topical interest.

CHAPTER III. *Methods and sources.* The following account of the general circumstances of the roads is based upon the contemporary sources. The topographical investigation necessitates considering to what extent we may regard the structure of the road system as having remained more or less constant throughout the centuries right until the new main roads were laid down at the time of the big road reforms from the end of the 18th century. If, like several of the authors mentioned in Chapter II, we dare presume this great stability of the road system to be a fact, there is some sense in using sources from the entire long period in order to establish the road system of a more restricted period; the more plentiful material from the 18th century provides good possibilities for this, moreover. The question is thrown into a different light, however, if we do not accept this great continuity.

This problem is only illuminated to a very slight extent in the literature. Hugo Matthiessen has given several examples from Jutland of the roads having changed course as a natural consequence of the development of the towns or of forest clearing. This impression of the course of the roads

having evolved is to some extent confirmed by a source from 1521: a draft for a more elaborate legal provision concerning the establishment of inns for travellers along the *alfarveje* on Zealand. The proposal mentions the villages where inns were to be erected, each road being designated by the towns it connected (fig. 2). It is doubtful whether any of these inns were in fact established, but the list from 1521 shows us the places where an inn would fulfil a purpose, thus giving us an idea of which roads the traffic between the towns followed. By comparing the list of inns with the situation at the end of the 18th century when the first trigonometrical charting of Denmark took place, it appears that considerable changes have taken place, amongst others, on the main route through the island. In 1521 an *alfarvej* used to run between Slagelse and Roskilde via Munke Bjærgby and Stestrup, but two and a half centuries later the traffic had completely abandoned this route in favour of the road through Ringsted. Such a change has naturally not taken place suddenly, but as a result of a development the phases of which can only be followed by means of a more detailed study.

Therefore, when investigating the Zealand road system in the 16th and 17th centuries, the source material must for methodical reasons be confined to the contemporary sources. Only thus is it possible to obtain a reliable picture of the situation in the period. It is not until well into the 16th century, however, that the sources become somewhat plentiful, so that in actual fact the investigated period is sooner c. 1550–1660. The result obtained can thereafter be compared with the maps from the 18th century, just as the above mentioned list of inns from 1521 provides the basis for a broad comparison. Thus the present investigation simultaneously assumes the character of an attempt to judge to what extent the road system remained stable or changed during the course of these centuries.

Generally speaking, accounts of the state of the roads as regards course and traffic may be encountered in the *sources* in most varied contexts, the chief source being the outgoing letters from the Chancellor's office (*Danske Kancelli*), some of which mention road administration and maintenance, bridge-building and the building of inns, etc. Other important sources are the accounts and court records of the local administration (preserved from the last part of the period) and descriptions of journeys by both Danes and foreigners. The contemporary maps of Zealand are not very useful. Of chief importance are the maps of the royal cartographer, Johannes Mejer, of which c. 20 of those covering Zealand have been preserved. These are from c. 1638–1669, and on several of them the roads have been drawn in

(fig. 19, 21, 27, 32). But although this cartographical work published by N. E. Nørlund in 1942 may seem quite astonishing considering the technical means at Mejer's disposal, it is so inaccurate that as far as determining the course of the roads is concerned it can only be utilized with the greatest caution. The villages are very often inaccurately placed, and frequently it is impossible to see whether the roads are drawn through the actual villages they passed through or whether, in order to avoid the rather confusing course they would thereby acquire on the map, they have been straightened up so as to run more directly between their termini. Thus the maps ought only to be used when all other more reliable sources fail.

Nor are the actual remains of historical road systems, still to be found especially in forests, particularly helpful. These remains are few and far between, and in most cases it is impossible to date them. Even in the few cases where the road is seen to be connected with the remains of datable buildings, or where discoveries of coins or horseshoes on the road provide something concrete to go on, it is impossible to judge the importance of the road at different periods. The attempts to incorporate the archeological sources have only helped to confirm the conception that the reconstruction of an old road system can only succeed when it is found on the reliable evidence of contemporary, written sources. But it goes without saying that when the course of a road is reconstructed in this fashion as a row of points, in many cases it is possible from a detailed study of the morphological and hydrological state of the terrain to add new points that may be deemed either probable or certain. This demands a great deal of local knowledge, however, and could only be performed here in isolated cases.

CHAPTER IV. *The character of the roads. Bridge and ford.* It was nearly always the traffic itself which created the roads, sometimes in the face of opposition on the part of the local land-owners. Usually the right of way took precedence over ownership when the road had been established in the terrain as the result of long usage. In the event of road-blocks or ploughing up the local court usually sent out a committee of peasants to determine whether the road was an *alfarvej*, a mill-road, market road or church road, and if it fell under one of these categories and, furthermore, had the right of prescription, it had to be opened up again. Only in the towns do there appear to be any examples of compensation having been given in the few cases of road regulation. This was the rule, however, when the King's private roads were laid out.

The sources indicate quite clearly that the roads were predominantly

simple and non-surfaced, and there is plenty of evidence that they were extremely bad: it was frequently impossible to make progress because of the tendency for vehicles to stick in the mud, and many spots were dangerous to pass in bad weather, etc. These numerous statements originate from a time when wheeled vehicles had become the common means for conveying persons. In the Middle Ages the waggon was used for transporting goods, and most journeys took place on horseback. The peasants always used to be greatly troubled by the bad roads, as may be seen, for example, in Saxo. In the 16th century the upper classes also began to encounter the difficulties associated with transport by wheeled vehicles on roads that had been highly suitable for riding, and this progress as regards means of transport appears in the sources as if it were a decline in road standards.

An additional traffic problem was the fact that the new types of vehicle had a different axle length from the old types still used by the peasants and townsmen, and thus did not fit the same roads. The question of the accordance between the wheel-tracks created by past traffic and the introduction of new vehicles, especially the big military waggons (*rustvogne*), forms the cardinal point of the road policy that was introduced by Christian III, carried on by Frederik II and pursued with special vigour by Christian IV. The aim was for all peasants and townsmen to see that the internal distance between the boarded sides of their waggons was uniform (about 4 ft.). There was a steady stream of letters on the subject, and various measures of control and penalty clauses were put into effect. The reform made slow progress. Even in 1634 it was still necessary to station a guard at the gate in Copenhagen in order to investigate whether the sledges and waggons had the required width.

The roads usually consisted of several wheel tracks running parallel, a new track being laid by the side of the old one as soon as the latter was worn too deep. Paving was well known and used on smaller stretches. In a few cases, particularly around Copenhagen, longer stretches were paved, but usually this only applied to especially vulnerable spots, such as the approaches to bridges, which latter were sometimes also combined with causeways.

The groundwater level had previously been considerably higher, and the lack of regulation and cleaning of the waterways had turned the valleys into big swamps. Whenever the streams carried their maximum amount of water in the spring and autumn extensive floods used to occur. The building of bridges and a persistent effort to maintain them was therefore essential for the free passage of wheeled vehicles. But the floods often

used to destroy the bridges, and there are examples of travellers having once again to manage with the old fords for many years until the bridge was re-built. Wooden bridges were the predominant type (fig. 5). Fig. 6 shows one of the comparatively few stone bridges. As for the *kongeveje*, however, the richer sources show that various procedures, such as driving piles in the ground under the causeways, building stone passages for channelling running water and constructing wood and stone reinforcements against erosion by water and ice were all well-known at the time.

Frost greatly facilitated the transport, especially of heavy goods, but the winters were characterized by great changeability in the passibility of the roads due to the alternation of thaw and frost. There is evidence to suggest that the general cold spell in the 16th and 17th centuries, “the little Ice Age”, brought with it a fair amount of traffic on the ice, as, for example, on the Sound.

CHAPTER V. *Administration and maintenance.* The laws of 1547 and 1558 provided instructions for the execution of the road work, and control was introduced to the effect that the peasants were to maintain the roads and bridges, any negligence being subject to statutory punishment. The underlying principle was that the peasants who used the roads ought also to maintain them, although an increasing part of this use consisted of cartage in the service of the land-owners. It seems that the government gradually managed to get the tenant farmers of the nobility included under the maintenance clause. This maintenance work was divided between the parishes in proportion to their estimated use of the separate roads and bridges. In some cases the peasants paid money instead of taking part in the road work, as, for example, when they lived far from the place of work.

In many cases the peasants responsible for maintaining a particular bridge paid instead a fixed duty in corn (*brokorn*) to a person – often to a royal official, a burgomaster or big land-owner – who then undertook the maintenance. These tenancies (*broforleninger*) were much sought after and evidently constituted a profitable business, even though it might sometimes prove difficult to make the peasants hand over the corn. There also appear to be some isolated cases of private people having built a bridge at their own expense and thereafter raising interest on the invested capital by receiving the dues from the peasants. There are also a few instance of bridge-money being demanded from the travellers.

There appeared to be great difficulties in getting the useful instructions

of the law converted into practical road work. The orders had constantly to be enjoined and complaints were numerous. The physical and technical conditions of the roads described in Chapter IV were greatly responsible for the poor result. Another important cause was that the building and maintenance of the numerous bridges were often more than the peasants could afford. The way in which the work was organized reflected the political power of the land-owners, and the increase in bridge-building that followed upon the development of the wheeled traffic became an integral part of the exploitation. Whereas the central government was energetic and issued a stream of letters enjoining the provisions of the law, the local administration to some extent failed in its supervisory duty and thus contributed to the poor result.

CHAPTER VI. *Communications and goods transport. – Types of vehicle.*
The common Danish waggon (fig. 8, left, 9, 10) was very small: 100 bricks, 1 or 2 barrels of corn or 160 kg lead constituting a load. Alternatively it could seat one or two passengers. With such waggons the transport needs of practically the entire country were covered.

The peasants' labour service, particularly in the form of cartage, was on the increase. To this the building of the many big castles and manor houses of that period contributed, as well as the increasing tendency of the Kings to hold Court at particular castles, where previously they had been constantly on the move, using the income from whichever part of the country they happened to be. This tendency culminated when the Absolute Monarchy was introduced in 1660 with Copenhagen becoming a royal seat. To the royal castles streamed an ever-increasing supply of food and firewood transported by the King's peasants from most parts of Zealand. Some was carried by ship from other parts of the country, transport by sea and land together constituting a whole. All over the country the local agricultural production brought with it large-scale transport jobs, both on the estates of the nobility and of the Crown. Some of the Crown estates, moreover, were situated in places where the supply routes from many parts of the country converged into one great and continual stream of goods to the royal castles. On some of the Crown estates in Zealand the peasants, whose duties consisted of the conveyance of mail and persons, consisted the biggest group. Every Danish peasant was also a transport worker.

The types of vehicle mentioned include the big – *military waggon (rustvogn)* – whose German parallels may be seen in fig. 11, and, from about 1550, the – *coach* – (fig. 8, right), a vehicle used for transporting persons

and sometimes possessing a body suspended by straps (fig. 13). The experiments in suspending the coach body, which also took place in Denmark, led in the beginning of the 17th century to the – *carriage* – (fig. 10).

Part of the conveyance of goods and persons was taken care of by professional – *waggoners* – in the towns. In 1518 the waggoners in Copenhagen framed the laws of their guild. At the end of the century waggoners were to be found in the towns on the most frequented routes, and in 1661 a statutory order decreed that this should be the rule in all towns. This, however, was scarcely put into immediate effect. Throughout the entire period the towns were committed to take care of the transport of travellers, and the King's messengers who arrived with the royal signature were to be transported without payment by both the towns and the Crown peasants. Postal conveyance with these messengers was extremely irregular. In 1624 a public – *postal service* – was established, whose most important route was Copenhagen–Hamburg. On this the messengers were at first transported by the peasants, but from 1626 by waggoners. The remaining routes were served until 1650 by messengers on foot. In 1653 the postal service was extended and taken over by a private person and carried on as a private business.

– *The inns.* – There exist no reliable accounts concerning proper inns for housing travellers before the end of the 15th century, and even in the last half of the 16th century their number was fairly small. Throughout the period it was customary that private citizens – clerics, burgomasters and apothecaries – housed the travellers, even in large towns. Country clerics occasionally obtained economic concessions for that reason.

In the 17th century various public inns were established, many of which were in places where there had not previously been any. This was most likely caused by increased and, to some extent, regular traffic on the roads. In some places there even arose the possibility of competition. The public inns were in some cases given economic concessions by the government.

The Kings established a system of inns intended exclusively for their private use, some of which were traditionally in vicarages. Gradually, as the Kings began more and more to stay in particular castles, especially on Zealand, the system was extended there, while royal inns in other parts of the country were abandoned.

– *Speed of travel.* – On pages 155–159 there is a list of the single day journeys actually accomplished on Zealand in this period. The road lengths are measured out on the main routes established in the topographical sec-

tion, and in order to correct for the twisting of the road 10 per cent is added, this having been estimated from the original material employed in the charting of Zealand in the 18th century. All the journeys mentioned took place in wheeled vehicles. A survey of the result is to be found on page 160. It appears from this that by far the greatest number of day journeys has been evenly distributed between 20 and 80 kilometer (c. 13–53 miles). The Kings were obviously accustomed to travelling the farthest. There is no evidence of the traffic having increased in speed from the 16th century, when wheeled vehicles were commonly adopted for conveying persons, until the end of the 18th century, when the roads first underwent a radical improvement. That there are pretty big variations in the length of the single day journey and that it is impossible to establish a norm must, amongst other reasons, be seen in conjunction with the previously mentioned fluctuations in the passability of the roads.

CHAPTER VII. *The kongeveje*. Frederik II was responsible for laying out the roads, Copenhagen–Frederiksborg–Kronborg and Antvorskov (near Slagelse)–Ringsted, as well as the only stretch outside Zealand, Haderslev–Kolding–Jelling. Christian IV connected up his father's roads by means of the stretch, Ringsted–Roskilde–Copenhagen, and he continued the mid-Zealand *kongevej* to Korsør. To this was added the various smaller sections leading to castles and royal manors. The last *kongeveje* were laid out in Christian VI's time in association with the North Zealand castles (fig. 43). The sources are partly the same as for the *alfarveje*, but, since the *kongeveje* were artificially laid out, well-defined roads that were bound up with the terrain to quite a different degree than the *alfarveje*, maps from their final days around 1700 can also be used as sources. For the same reason it has also been possible to point out various remains of the *kongeveje*, whose layout was in some places quite striking. A short cobbled road in Nyrup Hegn west of Elsinore (fig. 15 and 16) is the best established example.

When a *kongevej* was to be laid out a committee of peasants determined upon the most suitable tracing, so that the road should lie as straight as possible between the termini, and the work was then carried out by the Crown peasants. At exposed places the road was paved, but mostly it consisted of loose material (sand), apparently with a layer of stones at the bottom. Thereby a firm road surface was created at the same time as the worst bumps were counteracted by the layer of sand. The straight tracing demanded many bridges and causeways. The roads were supplied with

mile-posts. In some cases the existing roads were confiscated and converted into sections of the *kongeveje*.

So that the *kongeveje* should remain in good condition they had to be barred with locked gates and bars. Wherever a *kongevej* crossed an *alfarvej* the *kongevej* was barricaded so that traffic might pass freely on the *alfarvej*. Only very few keys were supplied for the locks, and trespassers were liable to punishment. In addition permanent watchmen were appointed who lived by the side of the roads, such as the armed road inspectors in the reign of Christian IV whose job it was to shoot down the horses of illegal travellers. But it appears from the accounts that the locks were continually in need of replacement, and despite many different measures it was not entirely possible to prevent illegal traffic. Maintenance was partly undertaken by the peasants, partly by paid smiths, carpenters and paviours, who often undertook the work on contract.

With the death of Christian IV the endeavours to spread this road system over the country came to an end. Thus the fantastic manifestation of royal power represented by the building of the *kongeveje* belongs first and foremost to the time before the introduction of the Absolute Monarchy in 1660. Apart from North Zealand the needs were covered – or more than covered. This must be seen in relation to the fact that Copenhagen was fast becoming a royal residence. In the 1670s and thereafter only the *kongeveje* from Copenhagen to Frederiksborg, Hørsholm and Kronborg and from Copenhagen to Frederiksberg and Islev were maintained, whereas the remainder were handed over to the public, the King merely ceasing to enforce the ban on traffic. Some of the stretches were used thereafter by the public, others disappeared entirely.

In North Zealand the Court's demand for good roads created a very great burden for the peasants. Here a vigorous battle was waged against illegal traffic on the *kongeveje* right up to the time of the road reforms in 1775 when the first of the big main roads was completed; this ran from Copenhagen via Hørsholm to Fredensborg in the tracks of the old *kongevej*.

The *kongeveje* are not merely a curiosity. Political conditions were responsible for these good roads being withheld from the community, but the *kongeveje* represented a considerable font of knowledge. The French road engineers called in in the 18th century brought with them a more perfect technique, but the artificially laid out roadways, pile-driven causeways, and gutters, ditches, wayside trees and mile-posts are all characteristic features of the new main roads of the 18th and 19th centuries, which were constructed to varying degrees of perfection on the old *kongeveje*. In fact

on Zealand the new roads nearly always came to lie in the tracks of the *kongeveje*. It was improved editions of the *kongeveje* that now spread slowly all over the country.

CHAPTERS VIII & IX. *The course of the alfarveje and of the kongeveje.* In these two chapters the most important roads are listed so that the points that can be determined, especially the villages, are on the left of the page and the sources and commentaries in the column on the right. The *kongeveje* and the most important *alfarveje* can be seen on the map fig. 43.

CHAPTER X. *Conclusion.* Two characteristic features of the traffic on Danish roads in the period concerned have been ascertained: all-purpose transport by wheeled vehicles was now so dominating that it determined the government's road policy; and the traffic as a whole increased throughout the period. In fact development began to accelerate from the end of the 16th century, to judge from the two occupations that lived directly from communications: the transport service and innkeeping. In both these fields a clear tendency towards professionalism may be observed, whereas previously these occupations had chiefly been carried on as a side-line. The sources reveal by far the greatest number of newly established inns in the 1620s and thereafter. At the same time a certain diversion of the traffic took place, showing an increase on those Zealand roads along which supplies were transported to the most utilized royal residences of the time, especially Copenhagen.

Amongst the *alfarveje* there were some that correspond pretty accurately with the main traffic lanes of the 20th century (fig. 43): Copenhagen–Elsinore, Copenhagen–Køge and Roskilde–Kalundborg, whose courses are dictated by the coastline. In those cases where the natural conditions have played a less decisive part the siting of the arterial roads has been less stable. Between Roskilde and Slagelse three roads are mentioned, but the most westerly of the two mentioned in 1521 is not mentioned at all later in the century. On the other hand quite a different one is mentioned: the route via Haraldsted. But this was confiscated in 1638 for conversion into a *kongevej*; it was the most easterly road that survived. In the Middle Ages there were important large estates lying beside both the westerly and the most easterly roads. Later on, when the towns came to the fore at the expense of the estates, the growth of Ringsted was responsible for the ultimate survival of the most easterly road.

A clear example of how a new local centre has changed the course of a

road may be seen in North Zealand. In 1521 the road from Roskilde to Elsinore ran via Slangerup and Karlebo to the coast road. But when Frederiksborg castle was built and the town of Hillerød arose by the side of it, the traffic was drawn to the latter, and from Slangerup it followed some of the other old country roads. A third shift in the road towards the north took place when the more direct *kongevej* was handed over to the public at the end of the 18th century. Today the main road follows approximately the same course.

Apart from there having been two independent main routes between the same termini in several places, it can also be shown that these roads have not always consisted of single, well-defined roads, but that over some stretches the traffic has followed various converging roads between the villages. Only on the most trafficated routes, such as Copenhagen–Roskilde, did the through-traffic follow clearly established single roads.

This presumably means that it was the old roads between the villages that constituted the principal elements of the road system right up till the time of the road reforms. When the towns grew up, amongst other reasons because of the traffic conditions, the local traffic utilized the existing country roads, certain of which gradually became consolidated into connecting roads; at the same time small regulations were still undertaken, in some places not without disputes with the local land-owners. This development from a network of country roads between villages towards main roads created by the traffic itself took a long time and was not yet complete by the end of the 18th century. Bridge-building, inns and the peasants' complaints about the amount of road work where several roads were involved led to the choice of a particular route as main road.

Entirely new in relation to this development was the laying out of the *kongeveje*. Here, for the first time, a road system was created as the result of planning and deliberation, and these new roads were not dependent on the villages but formed direct connections between more distant termini.

The question previously posed concerning continuity in the road system can now be answered. With respect to the existence of the roads themselves continuity has been extremely great – from the foundation of the villages until the 18th century. But with regard to the actual main roads continuity has been far less, since the traffic has shifted from one existing country road to the other as new economic and population centres arose and the old ones lost their attraction. The siting of the main roads has been the outcome of a slow process chiefly influenced by the following factors: the changing structure of society, technical development embracing

the introduction of wheeled vehicles for conveyance of passengers and the increased bridge-building that followed thereof, the condition of the terrain, the habit people have of following familiar routes and – not least – the actual increase in the traffic itself on the roads during the 16th and 17th centuries.

Kilder og litteratur

1. UTRYKTE KILDER

Rigsarkivet:

Lensregnskaber (Rtk., rev. regnsk., a)

Antvorskov len 1620–24.

Korsør len 1617–24.

Koldinghus len 1616–21.

Kronborg len 1637–41, 1643–45.

København len 1601–03, 1623–24, 1640–46, 1649–51.

Ringsted kloster len 1635–43.

Roskildegård len 1585–86, 1601–02, 1604–05, 1626–29, 1637–45.

Sorø len 1611–13, 1615–16.

Haderslevhus len (Kongens arkiv: Slesvigske og holstenske regnsk., a) 1599–1653.

Amtsregnskab, Antvorskov og Korsør 1692–94 (Rtk., rev. regnsk., jordbogsregnsk.)

Matriklen 1688, 1. markbøger (Rtk., 312.6–1699)

Nr. 3, Hvidovre, Rødovre, Ny Amager.

– 8, Brøndbyvester, Glostrup, Vallensbæk.

– 44, Helsingør by.

– 45, 46, 47, Tikøb.

– 97, Særløse.

– 155, Kirkerup, Tystrup, Haldagerlille.

– 156, Gimlinge.

Efterretninger om købstæderne og amterne, indsendt i henhold til oversekretærens skrivelse 1743 6. april («Jessens relationer») (Danske kancelli, D. 102).

Landsarkivet, Sjælland:

Kopibog over dronning Sophie Magdalenes resolutioner 1730–31, fortsat som kopibog over amtmandens udgåede breve 1731–38 (Hørsholm amt I).

Det Kongelige Bibliotek:

Joh. Dan. Majoris Beschreibung der von ihm gethanen kleinen Spatzier-Reise von Kiel aus nach Norden. (Ny kgl. saml., 365, fol.).

Itinerarium compendiosum [Zesterfleth]. (Ny kgl. saml., 386, 4^o).

Frederik V's atlas, bd. 35 og 36 (Kort- og billedsaml.).

A. Chr. Willars kort over rytterdistrikterne (Kort- og billedsaml.).

Geodætisk Institut:

Videnskabernes Selskabs kort, målebordsblade 1 : 20.000, Sjælland.

Nationalbiblioteket, Wien:

[Den østrigske gesandt, Jakob von Beczec, i Danmark, 1567–70] (Codex ms. nr. 9026 (Hist. prof. 106), fol.; mikrofilm i cand. mag. Harald Ilsøes eje).

2. TRYKTE KILDER

- Om *afløsning* af kongeægter og hoveri på krongodset år 1623–25, Dan. Mag., 3, IV, s. 139–171, 241–262; V, s. 9–16.
- Ansøgning fra bønderne i Roskilde len om arbejdspenge at svare, 1626, Dan. Mag., 3, V, s. 16 f.
- Om ægter og arbejdspenge, 1637, Dan. Mag., 3, V, s. 16–19.
- Arent *Berntsen*, Danmarckis oc Norgis Fructbar Herlighed. 1656. Reprografisk genudgivet 1971.
- [*Jørgen Brahe*] Bidrag til lehnsmanden på Hagenskov, rigsråd og ridder hr. Jørgen Brahes levnetsbeskrivelse med brudstykker af hans egenhændige dagbøger fra 1625 til 1656. Ved Vedel Simonsen. 1845.
- Bo *Bramsen*, Gamle Danmarkskort. 1952.
- [*Eske Brock*] Bidrag til lensmanden på Dronningborg, rigsråd Eske Brocks levnetsbeskrivelse med egenhændige dagbøger for 1608 og 1612. Ved Vedel Simonsen. 1842.
- Bidrag til lensmanden på Dronningborg, rigsråd Eske Brocks levnetsbeskrivelse. Andet hefte indeholdende hans egenhændige dagbog for 1613. Ved Vedel Simonsen. 1843.
- Eske Brocks dagbøger for 1604, 1609, 1619 og 1622, ved L. Moltke. Danske Samlinger, 2, II, s. 256–299, III, s. 193–218, VI, s. 14–41.
- Eske Brocks dagbøger for 1611 og 1617, ved C. F. Bricka. Danske Magazin, 4, V, s. 125–145 og 289–313.
- Udtog af Eske Brocks almanak for 1612. Magazin til den danske adels historie, I, s. 8–30.
- Præsten *Christiern Bruns* optegnelser især fra årene 1572 til 1591. Meddelt af Holger Fr. Rørdam. Samlinger til Fyens historie og topografi, VII, 1878, s. 233–307.
- Christian II's* åbne breve. Suhms saml., II, 1781–84. Suhms nye saml., 1–3, 1792–94.
- [*Christian af Anhalt-Bernburg*] Tagebuch Christian des Jüngerer, Fürst zu Anhalt, niedergeschrieben in seiner Haft zu Wien... und während seiner Reisen und Rasten in Deutschland, Dänemark und Italien. Leipzig, 1858.
- [*Christian IV*] Kong Christian IV's egenhændige breve. Udg. ved C. F. Bricka og J. A. Fredericia, I–VIII, 1887–1947. Fotografisk genoptryk 1969–70.
- Christian IV's kalenderoptegnelser: 1607, 1608, 1621, Schlegel, Samlung zur Dänischen Geschichte, II, 3, 1776, s. 13–92 og II, 1, 1774, s. 26–74. – 1614 og 1616, Suhm, Nye samlinger til den danske historie, II, 3–4, 1793, s. 91–114. – 1617, 1629 og 1639, Danske samlinger, V, 1869–70, s. 49–88. – 1618, 1619, 1620, 1625 og 1635, Magazin for reiseiagttagelser, IV, 1825, s. 401–577. – 1609, 1622, 1624, 1625, 1627, 1630, 1633, 1634, 1636, 1637, 1638, 1640, 1641, 1642, i uddrag, ofte ganske korte, bevaret i et manuskript af Villum Worm udgivet af C. F. Bricka, Danske samlinger, 2, III, s. 365–391.
- Peder *Christensens* almanakoptegnelser 1584–1595, ved Holger Fr. Rørdam. Kirkehist. saml., 3, II, s. 472–522.
- Corpus Constitutionum Daniae*. Forordninger, recesser og andre kgl. breve Danmarks lovgivning vedrørende 1558–1660, ved V. A. Secher, I–VI, 1887–1918.
- [*Erik Dahlbergh*] Erik Dahlberghs Dagbok (1625–1699), för första gången fullständigt efter de i Uppsala och Stockholm bevarade originalmanuskripten utgifven med inledning af Herman Lundström. Uppsala & Stockholm, 1912.
- De svenska härarnas marschruter under Karl X Gustavs fälttåg. Erik Dahlberghs diarium 1655–1660. Meddelanden från Kungl. Krigsarkivet, III, Stockholm 1923, s. 65–158.
- Danmarks gamle love på nutidsdansk, ved Erik Kroman under medvirken af Stig Iuul, II, 1945.
- Danske Kancelliregistranter 1535–1550, ved Kr. Erslev og V. Møllerup, 1881–82.
- [*d'Avaux?*] Et fransk bidrag til Danmarks historie 1644. Meddelt af F. Krarup. Danske samlinger, 2, I, s. 300–09.
- [*Deshayes*] Les Voyages de monsieur Des Hayes, baron de Covrmesvin, en Dannemarc. Enrichis d'Annotations. Par le Sieur P. M. L. Paris 1664.
- [*Jan van Doornik*] Twee dagboeken van Jan van Doornik aangaende zijne reis naar Denemarken in het jaar 1594, en de expeditie naar Cadix in het jaar 1596. Uit een handschrift... medegedeeld door Ferd. von Hellwald (Overgedrukt uit de Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht. XXIV. Jaarg. 1868).

- Caspar Ens, *Rerum Danicarum Frederico II. 1593.* (Det Kongelige Bibliotek).
Die vornehmst. *Europäischen Reisen* wie solche durch Teutschland, Franckreich, Italien, Dänemarck und Schweden vermittelt der dazu verfestigten Reise-Carten, nach den bequemsten Post-Wegen anzustellen, und was auf solchen curieuses zu bemercken. Hamburg 1703.
- [Michael Franck] Michael Francks rejse til Danmark 1590. Meddelt af Troels-Lund. Dan. Mag., 5, I, s. 264–276.
- Kong *Frederik I's* danske registratorer. Udg. ved Kr. Erslev og W. Møllerup. 1879.
- Frederik II's* kalenderoptegnelser for årene 1583, 1584 og 1587, ved Otto Carøe. H. T., 4, III, s. 538–577.
- Sivert Grubbes* dagbog. Meddelt og oversat af Holger Fr. Rørdam. Dan. Mag., 4, II, s. 361–406 og IV, s. 4–83.
- [*Heberer*] *Ægyptiaca servitvs*: Das ist, Wahrhafte Beschreibung einer dreyjährigen Dienstbarkeit so zu Alexandrien in Egypten jhren Anfang vnd zu Constantinopel jhr Endschaft genommen . . . Mit zwo angehenkten Reisen, die er nach seiner Dienstbarkeit in vier Königreich Böhem, Polen, Schweden, Dennemarckt, auch nechstligende Fürstenthumb vnd Seestädt vollbracht. Heydelberg, 1610.
- [Th. *Henshaw*] Discourse given an account of his observations made in Denmark and in his voyage thither. Thomas Birch, The history of the Royal Society of London . . . , III, London 1757, s. 181–189.
- [von *Herberstein*] Selbst-Biographie Siegmunds Freiherrn von Herberstein 1486–1553. Herausgegeben von Th. G. von Karajan. Fontes rerum Austriacarum. Oesterreichische Geschichts-Quellen, I. Abteilung: Scriptorum, I, Wien 1855, s. 67–396.
- [Pierre Daniel *Huet*] Efterretninger om Danmark og Sverige af et øjenvidne i året 1652. Journal for politik, natur- og menneskekundskab, 1824, II, s. 1–17.
- [Alfred *Jouvin*] Le Voyageur d'Europe où sont les voyages de France, d'Italie et de Malthe, d'Espagne et de Portugal, des Pays-Bas, d'Allemagne et de Pologne, d'Angleterre, de Danemark, et de Suède. Par Monsieur A. Jouvin, de Rochefort, Tome 3, Paris 1672.
- Ove Juel*: Dagbog. Meddelt af A. Cronc. H. T., 3, III, s. 417–650.
- Den *Jyske Lov*, text med oversættelse, kommentar og ordbog ved Peter Skautrup. 1941.
- Kancelliets Brevbøger* vedrørende Danmarks indre forhold 1551–1645. 1885–1968.
- [Samuel *Kiechel*] Die Reisen des Samuel Kiechel. Aus drei Handschriften herausgegeben von Dr. K. D. Haszler. Bibliothek des litterarischen Vereins in Stuttgart LXXXVI. 1866.
- Klager* fra bønderne i Hindsgavl over deres lensmand 1648–49. Dan. Mag., 3, V, s. 149–171.
- Samlinger af gamle danske love, udgivet af J. L. A. *Kolderup-Rosenvinge*, I–V, 1821–46.
- Rigsråd *Otto Krag*: Dagbogsoptegnelser vedrørende krigen 1658–59, ved G. L. Grove og K. Rockstroh. Dan. Mag., 5, VI, s. 137–178.
- [*Kristina*, senere dronning af Sverige] Brev fra regeringsrådet til Caspar Markdaner, Koldinghus, med besked om at herberge Kristina og hendes følge, Dan. Mag., V, s. 123–126.
- Christian II's *krofortegnelse*, Danske saml., IV, s. 354 ff.
- Vilh. Lorenzen, Håndtegnede kort over *København* 1600–1660. 1930.
– Håndtegnede kort over *København* 1660–1757. 1942.
- Københavns Diplomatarium*. Udg. af O. Nielsen, I–VIII, 1872–87.
- [*La Hontan*] Des berühmten Herrn Baron de Lahontan neueste Reisen nach Nord-Indien oder dem mittlern. America. Mit vielen besondern und bey keinen Schribenten befindlichen Curiositäten. . . . Hamburg & Leipzig 1711.
- [*Lassota*] Tagebuch des Erich Lasotta von Steblau. Nach einer Handschrift der von Gersdorff-Weicha'schen Bibliothek zu Bautzen herausgegeben . . . Halle 1866.
- [*Loménie*] *Lvdovici Henrici Lominii Briennæ comitis regi a consiliis, actis, et epistolis, Itinerarium*. Editio altera auctior et emendatior. Curante Car. Patin, D. M. P. Parisiis 1662.
- Kurfyrstinde *Magdalena Sibylla* og kurprins Johan Georg af Sachsens rejse til Danmark 1663. Meddelt af Chr. Bruun. Dan. saml., 2, II, s. 144.
- De danske landbrug fremstillet på grundlag af forarbejderne til Christian V's *matrikel* 1688, ved Henrik Pedersen. 1928.

- Erik Johan *Mecks* Dagbok 1644–1699, utgiven av Fredrik Arfwidsson. Lund 1948.
- Johannes *Mejers* kort over det danske rige, I–III, ved N. E. Nørlund. 1942.
- [*Josias Mercier*] En dagbog fra en rejse i Danmark i året 1588, ved C. Behrend. Fra Arkiv og Museum, V, s. 294–310.
- Missiver* fra kongerne Christian I's og Hans's tid. Ved Will. Christensen, I og II, 1912–14.
- Robert *Molesworth*. An Account of Denmark as it was in the year 1692. London 1694.
- [*Monrad*] Etatsråd og landkommissær Johan Monrads selvbiografi (1638–1692), udgivet efter originalhåndskriftet af S. Birket Smith. 1888.
- [*Fynes Moryson*] An itinerary containing his ten yeeres travell through the twelve dominions of ... Denmarke, ... , written by Fynes Moryson gent. Vol. 1–4. Glasgow 1907–08.
- Biskop Jens *Nilssøns* visitatsbøger og reiseoptegnelser 1574–1597. Udgivet af Yngvar Nielsen. Kristiania 1885.
- N. E. *Nørlund*, Danmarks kortlægning. 1942.
- Jon *Olafssøns* oplevelser som bøsseskytte under Christian IV nedskrevet af ham selv. I oversættelse ved S. Bløndal, udgivet af Julius Clausen og P. Fr. Rist. Memoirer og breve, I, 1905.
- Samuel von *Pufendorf*, De rebus a Carolo Gustavo, Sueciæ rege gestis commentariorum libri septem. Nürnberg 1696.
- [*Rebolledo*] Emil Gigas, Grev Bernardino de Rebolledo, spansk gesandt i København 1648–1659. 1883.
- Peder Hansen *Resen*, Atlas Danicus. 1677.
- Samling af kongens *rettertings domme* 1595–1604 og 1605–1614, ved V. A. Secher. 1881–86.
- Udvalg af gamle danske domme afsagte på kongens *retterting* og på landsting, IV, 1848, ved J. L. A. Kolderup-Rosenvinge.
- Paul *Röber*, Sieben Adeliche Ehren Seulen ... In vornehmer Hochansehnlicher Zusammenkunfft des Dennemärckischen und Deutzschen Adels, so auff dem Hochfürstlichen Beylager des Erwehlten Prinzen in Dennemarck Herren Christiani V &c ... versamlet; Gehalten zu Copenhagen in Dennemarck bey Christadelichem Begräbnüs des Wohledlen, Gestrengen und Vesten Ulrich von Grünrods ... Durch Paulum Röbern. Wittenberg 1635.
- Hans Theophilisen *Sadolins* dagbog fra det 17de århundrede. Historiske samlinger og studier udg. af Holger Rørdam, I, 1891, s. 516–554.
- [*Christian Schütz*] Eine Reise vor 250 Jahren. Nach einer alten Handschrift im Archiv von Schloss Schierensee. Herausgegeben von M. von Mesmer-Saldern. Hamburgischer Correspondent, 1909, nr. 281, 4. Beilage, s. 294, 333.
- [*Johan Skytte*] Petrus Jansonius, Itinerarium oder aussführlicher Bericht, welcher gestalt Ihre Königl. Mayest. von Schweden vnlengest Abgesandter ... Herr Iohan Skytte auss Schweden nach Dennemarcken, von dannen nach Hollandt, endlichen nach Engellandt verreisest ... neben gründlicher Beschreibung der Orthen, Städt vnd Flecken, was in denselben sonderlich zu sehen, vnd wie weit sie von einander gelegen etc. ... Hamburg 1619.
- Dronning Sofies* Kopibøger 1588–1617, ved Svend Thomsen. 1937.
- [*Jens Sørensen*] Johs. Knudsen, Danske søkort af Jens Sørensen, 1646–1723. 1916.
- Tegnelser over alle lande for 1535. Dan. Mag., 3, IV, s. 177–220.
- [*de la Thuilleries*] Fra den franske gesandt de la Thuilleries's ophold i Norden 1644–45, ved Holger Fr. Rørdam. Historiske samlinger og studier, udg. af samme, II, 1896, s. 475–504.
- Tingbøger*, udgivet af Udvalget for udgivelse af kilder til landbefolkningens historie:
- Åsum herreds tingbog 1640–1648. 1956–62.
 - Herlufholm birks tingbog 1616–1633. 1954 og 1959.
 - Skast herreds tingbog 1636–1640. 1955–66.
 - Sokkelund herreds tingbog 1621–1622, 1625–1635. 1957–69.
- Udspisningsregistre* for Ringsted kloster, 1570–71 (uddrag), 1576–77 (uddrag), 1585–86 (uddrag), 1607–08, 1610–14, 1617–20. Udg. af C. Rise Hansen, Hoveriet på Ringsted kloster 1570–1620. Landbohistoriske skrifter, II, 1968.

- Vey-Viser* for reysende igennem Danmark, Norrig oc Sverig. U. å. (ca. 1690).
Videnskabernes Selskabs kort over Danmark og Slesvig, 1766–1836.
 Danske *vider og vedtægter*, I–V, ved P. Bjerger, Th. S. Søgaard og A. F. Schmidt. 1904–38.
Vognmændenes laug og foreninger, 1478–1901 [lavsskråer o. l.], udg. af Københavns Vognmandsforening, 1901.
 [Werdum] Af Ulrik von Werdums rejsebeskrivelse (1677). Meddelt af Xaver Liske. H. T. 4, VI, s. 329–40.
 [Westen] Kanslären Friedrich von Westens anteckningar under grefve Edzards resa till Sverige (1558). Konung Gustaf den Förstes Registratur, utgifvet af Riksarkivet, XXVIII 1558, s. 651–659. Stockholm 1914.
 [Wunderer] Johan David Wunderers Reisen nach Dennemarck, Russland und Schweden 1589 und 1590. Frankfurtsches Archiv für ältere deutsche Litteratur und Geschichte. Herausgegeben von I. C. von Fichard, 2. Theil. Frankfurt am Main 1812, s. 169–255.

3. LITTERATUR

- Abitz, E. A.*, Vejenes retsforhold, særlig med henblik på landdistrikterne og købstædernes forstadsområder. 1950.
d'Avenel, Georges, L'évolution des moyens de transport. Voyageurs, lettres, marchandises. Paris 1919.
Bang, Gustav, Nogle bemærkninger om Ejler Brokkenhus's historiske kalenderantegnelser. H. T., 6, V, s. 681–695.
Berg, Gösta, Transportdon till lands. Nordisk Kultur, XVI B, 1934, s. 266–282.
 – Sledges and Wheeled Vehicles. Stockholm 1935.
Bergsøe, J., Vort postvæsen i ca. 300 år. Jysk Månedsskrift, 1911, II, s. 316–31.
Bidstrup, Jul., Vejenes tilstand mellem København og Nakskov 1797. Fra Arkiv og Museum, I, 1900, s. 144–154.
Bruun, Carl, Kjøbenhavn, I–III, 1887–1901.
Böcher, Steen B., Træk af vejudviklingen i Danmark belyst gennem beliggenheden af vigtige vadesteder og broer. Geografisk Tidsskrift, 1966, s. 129–176.
Christensen, Aksel E., Dansk torve- og markedsvæsen i middelalderen. Nordisk Kultur, XVI B, 1934, s. 181–190.
Christensen (Hørsholm), C., Hørsholms historie, 1879.
 – Agrarhistoriske studier, I, 1886.
Christensen, Villads, Af Dronninggårds forhistorie. Gården Tange i Søllerød sogn. Hist. medd. om Kbh., VII, 1919–20, s. 66–69.
 – Hedehuskroen. Hist. medd. om Kbh., VIII, 1921, s. 293–313.
Danske Kroer, med indledning af Peter Linde, 1. og 2. hefte, 1935.
Danske Veje, Turistforeningen for Danmark, årbog 1964.
Eliassen, P., Kolding fra middelalder til nutid, 1910.
 – Nygård. Vejle amts årb., 1909, s. 154–170.
Ellekilde, Hans, Kong Valdemars vej. Holte Juleblad, 1929, s. 5–8.
Erslev, Kr., Danmarks len og lensmænd 1513–1596. 1879.
 – Danmark-Norges len og lensmænd 1596–1660. 1885.
Fussing, Hans H., Herremand og fæstebonde, 1942.
 – Stiernholm len 1603–1661. Studier i krongodsets forvaltning. 1951.
Gravlund, Thorkild, Herredsbogen. Sjælland. 1926.
Green-Larsen, Børge, Bidrag til Vindbyholt kros historie. Årb. f. hist. samf. f. Præstø amt, 1947–1952, s. 297–331.
 – Køge kro. Fra Københavns amt, 1952, s. 41–60.
 – Haraldsted kongehus. Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1958, s. 90–101.
Hallendorff, Carl, Karl X Gustav på Sjælland 1658. Stockholm 1908.
Hannerberg, David, Att studera kulturgeografi. Stockholm, København, Helsinki 1961.
Hansen, C. Rise, Hoveriet på Ringsted kloster 1570–1620. Landbohistoriske skrifter, II, 1968. Indledning til udspisningsregistre.

- Hassø, Arthur G.*, Ringsted købstads historie. 1921.
- Heilskov, Chr.*, Dansk provinstopografi. 1920.
- Blade af en gammel landevejskros historie. Roskilde kro gennem tiderne. Fra Københavns amt, 1925, s. 12-35.
 - Landevej og herberg. [Artikelserie i] Sund Sans, Tidsskrift mod tvangsstyre - for personlig frihed. 1939-40. 1939, s. 39 f, 239, 251, 274 f; 1940, s. 11, 22 f, 47, 59, 82 f, 107, 119, 130 f, 142 f, 153 f.
 - Den kongelige gæstegård i Vindbyholt. Årb. f. hist. samf. f. Præstø amt, 1943-46, s. 195-202.
- Helsted, T. J. og E. Egebo*, De danske veje gennem tiderne. Ingeniøren, 1946, B, s. 77-83.
- Heltoft, J.*, Af Jelling sogns historie. Vejle amts årb. 1922, s. 102-115.
- Hemmingsen, Chr.*, Nogle gamle danske veje. Udgivet manuskript, 70 maskinskrevne sider, 1952. Hærstabens militærhistoriske sektion.
- Hjorth-Nielsen, H.*, Den svenske post gennem Danmark og den dansk-norske post gennem Sverige i tiden før 1735. 1936.
- Hvidt, Kristian*, Gamle færdselsregler. Hist. medd. om Kbh., 1968, s. 118-128.
- Høirup, J.*, Træk af de fynske vejes historie. Fynske årb., V, s. 416-464; VI, s. 186-224.
- Høyer, Poul*, Glostruphus. Glostrupbogen, I, 1948-52, s. 49-60.
- Vessinge jorder før udskiftningen. Samme, s. 72-80.
 - Glostrup jorder. Samme, s. 170-176.
 - Brøndbyvester jorder. Glostrupbogen, II, 1953-57, s. 62-70.
 - Herstedøster jorder. Samme, s. 157-162.
 - Vridsløselille jorder. Glostrupbogen, III, 1959-62, s. 25-28.
 - Herstedvester jorder. Samme, s. 77-81.
- Ilsoe, Harald*, Udlændinges rejser i Danmark indtil år 1700. Bibliografi med indledning. 1963.
- Jacobsen, Fritz*, Kongeveje i Sorø amt. Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1942, s. 3-34.
- Postbesørgelsen Antvorskov-København i gamle dage. Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1961, s. 41-44.
- Jensen, Henrik*, Svinninge vejle. En oversigt over udtørningsarbejdets historie. Fra Holbæk amt, 1937, s. 21-48.
- Johansen, Axel*, Kongevejen og adelsvejen mellem Kolding og Haderslev. Vejle amts årb., 1928, s. 218-232.
- Kongevejen Kolding-Nygaard. Samme, 1942, s. 67-72.
- Junge, J.*, Den nordsjællandske landalmues karakter, skikke, meninger og sprog. 1798, udgivet 1915 af Hans Ellekilde.
- Jørgensen, Karl A.*, Vor nordsjællandske kongevej. Elevforeningen for landboskolen ved Lyngby, årbog 1933, s. 15-40.
- Jørgensen, Poul Johs.*, Dansk retshistorie, 2. udgave, 1947.
- Kejlbo, Ib*, Historisk kartografi. 1966.
- Kjersgaard, Erik*, De sorte ekvipager. Nationalmuseets arbejdsmark 1966, s. 71-84.
- Klem, Knud*, Nordsjællands samfærdsel. Hjemstavnsbog for Frederiksborg amt, udg. af Frederiksborg amts historiske samfund. 1943, s. 260-274.
- Af det ældre danske vejvæsens historie. Fortid og Nutid, 1945-46, s. 183-199.
- Klitgaard, C.*, Lidt om de vendsysselske kroer. Vendsysselske årb., 1923, s. 132-143.
- Vendsysselske veje. 1936.
- Knudsen, Gunnar*, Lidt om stednavne i Vestsjælland. Turistforeningen for Danmark, årbog 1931, s. 111-134.
- Vårby å. Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1914, s. 77-97.
- Knudsen, H.*, Historisk-antiquarisk beskrivelse over Snodstrup og Ølstykke sogne i Frederiksborg amt. Annaler for nordisk oldkyndighed, 1838-39, s. 341-377.
- Knudsen, Johs.*, Af søkortdirektør Jens Sørensens papirer. 1921.
- la Cour, Vilh.*, Sjællands ældste bygder. 1927.
- Anmeldelse af Hugo Matthiessen, Hærvejen. H. T., 10, I, s. 353 ff.
- Lauridsen, P.*, Kartografen Johannes Mejer. H. T., 6, I, s. 239-402.
- Lebech, Mogens*, Frederiksberg gennem 300 år 1651-1951. 1951.

- Liisberg, Bering*, Kongens gæstegårde og stadens værtshuse. Bidrag til de københavnske herbergers historie. Hist. medd. om Kbh., VII, 1919–20, s. 81–109.
- Lomholt, Asger*, Landmåling og fremstilling af kort under bestyrelse af Det Kongelige Danske Videnskabernes Selskab 1761–1843. Det Kgl. Danske Videnskabernes Selskab 1742–1942, samlinger til selskabets historie, IV, 1961.
- Lorenzen, Vilh.*, Problemer i Københavns historie 1600–1660. Belyst ved samtidige kort. Hist. medd. om Kbh., 2, IV, 1929–30, s. 145–240.
- Lundbye, J. T.*, Vejenes udviklingshistorie i Danmark. Fortid og Nutid, II, 1919, s. 129–143.
- Vejenes udviklingshistorie i Himmersyssel. Fra Himmerland og Kjær herred, 1920, s. 417–45.
 - Vejenes udviklingshistorie på Lolland og Falster. Årbog f. hist. samf. f. Lolland-Falster, 1920, s. 1–16.
 - Studier over vejenes udviklingshistorie i Præstø amt i oldtiden. Årb. f. hist. samf. f. Præstø amt, 1923, s. 76–92.
 - Studier over vejenes udviklingshistorie i Vardesyssel i oldtiden. Fra Ribe amt, 1923, s. 52–66.
 - Studier over vejenes udviklingshistorie i Vendsyssel i oldtiden. Vendsysselske årbøger, 1923, s. 97–118.
 - Valdemarsvejen ved Skjoldenæsholm. Fra Kbh.s amt, 1924, s. 78–82.
 - Studier over vejenes udviklingshistorie i Århus og Skanderborg amter. Århus stifts årbog, 1925, s. 129–147.
 - og *Victor Hermansen*, Roskilde landevej gennem tiderne. Fra Kbh.s amt, 1926, s. 5–118. Udkom som bog 1927.
 - Danmarks veje i oldtid og middelalder. Nordisk Kultur XVI B, 1934, s. 200–216.
 - Samfærdselshistorie. Håndbog i hjemstavnsforskning og hjemstavnskultur, ved Regnar Knudsen. 1939, s. 209–23.
- Madsen, Emil*, Jylland i det 16. århundrede. 1914.
- Matthiessen, Hugo*, Torv og hærstræde. Studier i Danmarks byer. 1922.
- Middelalderlige byer. Beliggenhed og baggrund. 1927.
 - Hærvejen. En tusindårig vej fra Viborg til Danevirke. 1930.
 - Viborg-veje. Studier og vandringer. 1933.
 - Anmeldelse af N. E. Nørlunds udgave af Johannes Mejers kort. H. T., 10, VI, s. 519–23.
- Mejer, F. J.*, Frederiksberg slot, dets ældste historie. 1896.
- Milthers, V.*, Det danske istidslands kabs terrænformer og deres opståen. Danmarks Geologiske Undersøgelse, III, nr. 28, 1948.
- Mortensen, V.*, Karlslunde sogn. Fra Kbh.s amt, 1938–39, s. 265–456.
- Müller, Sophus*, Vei og bygd i sten- og bronzealderen. Årbøger for nordisk oldkyndighed, 1904, s. 1–64.
- Møller, Vald.*, Fra Sokkelund herred. 1924.
- Tingbogen fortæller. Kulturhistoriske småtræk fra Holbækegnen i 1660'erne. Fra Holbæk amt, s. 5–33.
- Naturparken* mellem Farum og Slangerup. Udg. af arbejdsudvalget for naturparken i Nordsjælland. 1965.
- Nielsen, A. Strange*, Langs gamle Ringsted landevej gennem Glim, Rorup og Allerslev sogne. Fra Kbh.s amt, 1947, s. 21–30.
- Alfarvejen over Sjælland, fra Vasemader bro til Ringsted. Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt, 1958, s. 17–43.
 - Alfarvejen over Sjælland, fra Osted til Vasemader bro. Fra Kbh.s amt, 1958, s. 53–68.
- Nielsen, N. P.*, Det gamle Højelse. Udgivet af Køge Museum. 1919.
- Nielsen, Oluf*, Historiske efterretninger om Vester Horne herred (Ribe amt). Danske saml., II, 1866–67, s. 55–59.
- De jyske barfred. Saml. til jysk historie og topografi, II, 1868–69, s. 201–03.
 - Kjøbenhavns historie og beskrivelse, I–VI, 1877–92.
 - Bidrag til Jelling og dets mindesmærkers historie. Årb. for nordisk oldkyndighed og historie, 1895, s. 252–270.

- Nyborg, O.*, *Udviklingen i dansk vejlovgivning og dennes administration. Aktuelle motorproblemer*, 1941 (34 s.).
- Nygård, S.*, *Anvisninger til at drive historisk-topografiske studier. Meddelelser fra Dansk Historisk Fællesforening*, I, 1909–13, s. 66–92.
- Nystrøm, Eiler*, *Fra Nordsjællands Øresundskyst. Gentofte, Lyngby og Søllerød sogne i fortid og nutid*. 1938.
- *Problemer i Københavns historie. Festskrift til Hugo Matthiessen*, 1941, s. 1–16.
- *Frederiksborgs historie, I–III*, 1942.
- Nørlund, N. E.*, *Opmålingen af Danmarks veje. Geografisk Tidsskrift*, 1953, s. 232–241.
- Olsen, Fr.*, *Det danske postvæsen, dets historie og personer indtil dets overtagelse af staten 1711*. 1889.
- Paulsen, C. L.*, *Forsøg til en historisk beretning om vejevæsenet i Danmark. 1823. Udgivet håndskrift i Rigsarkivet (Rtk. 249. 2, Vejkontoret 1808–41)*.
- Pedersen, Jul*, *Rødovre sogn*. 1948.
- Pedersen, Laurits*, *Helsingør i sundtoldstiden 1426–1857, I, II*. 1926 og 1929.
- Pedersen, P. B.*, *Bidrag til det danske postvæsens historie indtil dets overtagelse af staten 1710. Tidsskrift for Postvæsen*, 1877, s. 153–66, 169–78, 185–95. 1878, s. 17–23, 33–36, 49–55.
- Petersen, Anders*, *Køge bys historie*. 1888.
- Petersen, Carl S.*, *Rejser i Danmark indtil Frederik IV's død. Fortid og Nutid, I*, 1915, s. 45–60.
- Quistgaard, Erh.*, *Kongens hus i Haraldsted. Årb. f. hist. samf. f. Sorø amt*, 1939, s. 71–87.
- Ramsing, H. U.*, *Christian IV's mageskifter og erhvervelser i anledning af ladegårdens anlæg, samt hans vej- og vandarbejder. Hist. medd. om Kbh., 2, IV, 1929–30*, s. 277–332.
- Rasmussen, Søren*, *Hydrologi. Københavns Universitets Geografiske Institut*. 1964.
- Reumert, Johs.*, *Den handelsgeografiske betydning af Københavns beliggenhed. Geografisk Tidsskrift*, 1929.
- Rockstroh, K. C.*, *Sydsjælland under svenskekrigen 1657–60. Årb. f. hist. samf. f. Præstø amt*, 1912, s. 3–37.
- Rosted, H. C.*, *Fra adelsborg til kongeslot. Hørsholms historie indtil 1730*. 1957.
- *Fra fæstebonde til selvejer*. 1961.
- *Træk af bondens historie på Hørsholm gods. Museumsforeningen for Hørsholm og omegn*, 1963.
- Schmidt, August F.*, *Hellige kilder i Holbæk amt. Fra Holbæk amt*, 1926, s. 5–33.
- *Stenkast i Danmark. Danske Studier*, 1929, s. 40–55.
- Schou, Axel*, *Atlas over Danmark, I, Landskabsformerne*, 1949, med atlas.
- Schrecker, Gertrud*, *Das spätmittelalterliche Strassennetz in Holstein und Lauenburg. Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte*, bd. 61, 1933 og bd. 63, 1935.
- Schüch, Adolf*, *Sveriges vägar och sjöleder under forntid och medeltid. Nordisk Kultur*, XVI B, 1934, s. 229–55.
- Smidt, C. M.*, *Egnen før og nu [afsnit i] Sorø, skrevet af gamle soranere, I*, 1924.
- Stade, Arne*, *Erik Dahlbergh och Carl X Gustafs krigshistoria. Carl X Gustaf-studier 3. Stockholm* 1967.
- Steen, Sverre*, *Veiene og leden i Norge. Nordisk Kultur*, XVI B, 1934, s. 217–228.
- Steenberg, Jan*, *Gamle Skæremølle bro. Nationalmuseets arbejdsmark*, 1966, s. 33–38.
- Steenstrup, Johs.*, *Har Suså i den historiske tid været en sejlbær strøm til Sjællands midte?* *H. T.*, 7, VI, s. 108–15.
- Stiesdal, Hans*, *Den gamle Værebros. Fra Frederiksborg amt*, 1952, s. 25–43.
- Stolpe, P. M.*, *Dagspressen i Danmark, dens vilkår og personer indtil midten af det attende århundrede, I*. 1878.
- Straus, Ralph*, *Carriages and Coaches. Their History and their Evolution*. London 1912.
- Struck, Joh. A.*, *Kongevejen København-Hillerøds historie. Fra Frederiksborg amt*, 1945, s. 54–60.
- Sundbo, Arne*, *St. Jørgens mark, Solbjerg by og Nyby ladegård. Københavns gamle grænse mod Frederiksberg. Hist. medd. om Kbh., 2, III, 1927*, s. 160–198.

- Øvre Værebro mølle. Fra Frederiksborg amt, 1949, s. 65–105.
- Tarr, László*, Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens. Budapest 1970.
- Topsøe-Jensen, Torben*, Træk af vejlovgivningens historie i Danmark i tiden før vejforordningen af 1793. Dansk Vejtidskrift, 1943, s. 230–240.
- Af kongevejenes historie. Dansk Vejtidskrift, 1945, s. 2–12.
- Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør. Museumsforeningen for Hørsholm og omegn, 1965.
- Ad hjulspor og landeveje. 1966.
- Fem mil langs Øresund. Strandvejens historie. 3. udg., 1969.
- Trap*, Danmark. 4. og 5. udgave.
- Troels-Lund*, Dagligt liv i Norden i det sekstende århundrede, 6. udg. v. Erik Kjersgaard, 1968–69; Rejse i Norden, I, s. 159–203.
- Wad, G. L.*, Anmeldelse af Fr. Olsen, Det danske postvæsen. H. T., 6, II, 119–137.
- Webb, Sidney og Beatrice*, English local Government: The Story of the King's Highway. London 1920.
- Weibull, Curt*, Tåget över Bält. Scandia, XIX, 1948–49. s. 1–47.
- Welblund, Aage*, Gamle sjællandske landevejskroer. Sund Sans, Tidsskrift mod tvangsstyre – for personlig frihed, artikelserie, årg. 1929–34, 1937, 1938.
- og *Arthur G. Hassø*, Gamle landevejskroer fra København til Korsør. 1946. (Welblund: Kro- og landevejsliv i ældre tid; Hassø: De gamle landevejskroer fra København til Korsør).
- Witt, Torben*, Rejsens besværligheder. Dagligliv i Danmark i det syttende og attende århundrede. Red. Axel Steensberg. 1969.

Fortegnelse over illustrationer og kort

Fig. 1. Hugo Matthiessens kort over den jyske hærvej. Hærvejen, 1930	34
Fig. 2. Herbergernes placering på Sjælland ifølge forslag fra Christian II's tid ..	36
Fig. 3. Udsnit af Nicolas Sansons kort med Loméniés rute indtegnet. Fra Loméniés rejsberetning, 1662	47
Fig. 4. Udsnit af Erik Dahlberghs generalkort. Samuel Pufendorf, 1696	46
Fig. 5. Rekonstruktion af Skern bro	71
Fig. 6. Skæremølle bro efter restaureringen. Foto Nationalmuseet	75
Fig. 7. Gevninge bros placering i forhold til Horns, Voldborg og Sømme herreder	83
Fig. 8. Indkørselen til København set fra Valby bakke, stik dateret 1587. Braun og Hogenberg, 1588	104
Fig. 9. Bondevogne ved erobringen af Ditmarsken 1559. Caspar Ens, 1593	106
Fig. 10. Bonde- og borgervogne på Nytorv i København. Atlas Danicus, 1677....	107
Fig. 11. Tyske militære transportvogne. Jost Amman, 1565. Kobberstiksamlingen..	129
Fig. 12. Tohjulede rustvogne. Peder Resen, 1680	131
Fig. 13. Abel Schrøders relief af kuskvogn. Foto Nationalmuseet	133
Fig. 14. Hertug Adolf i lukket, uaffjedret rejsevogn. Caspar Ens, 1593	135
Fig. 15. De brolagte vejrester i Nyrup hegn og Egebæks vang. Indtegnet på udsnit af moderne kort, 1:25.000	169
Fig. 16. Vejen i Nyrup hegn, Foto forf. 1966	171
Fig. 17. Ole Rømers kort Alle store Weyes Maaling og Afdeeling, 1697, udsnit. Det Kgl. Bibliotek, Kort- og billedsamlingen	173
Fig. 18. Kolding i Frederik II's tid med kongevej. Braun og Hogenberg, 1598	193
Fig. 19. Johannes Mejers kort over Københavns amt, 1649. Geodætisk Institut	209
Fig. 20. Jens Sørensens kort over Københavns omegn, 1720. Det Kgl. Bibliotek, Kort- og billedsamlingen	211
Fig. 21. Johannes Mejers kort over Sorøegnen. Geodætisk Institut	215
Fig. 22. Fritz Jacobsens kort over vejene ved Vårby bro. 1942	217
Fig. 23. Erik Dahlberghs kort over København, 1658. Pufendorf, 1696	218
Fig. 24. Eiler Nystrøms kort over Ryvangen og Vartov på grundlag af opmåling fra 1622. 1938	219
Fig. 25. Erik Dahlberghs kort over Københavns omegn. Pufendorf, 1696	222
Fig. 26. Videnskabernes Selskabs kort, 1770, udsnit med Ringsted-Køge-Næstved..	225
Fig. 27. Johannes Mejers kort over del af Sydsjælland med Næstved og Dalby. Geodætisk Institut	227

Fig. 28.	J. Husmans kort over Københavns omegn med veje og vandforsyning, 1677. Atlas Danicus	231
Fig. 29.	A. Chr. Willars kort over det nordsjællandske rytterdistrikt, 1720, udsnit med Frederiksborg og Helsingør. Det Kgl. Bibliotek, Kort- og billedsamlingen	236
Fig. 30.	Erik Dahlberghs to kort over Kronborgs omegn	249
Fig. 31.	Kort over nogle skansers placering ved Øresundskysten, 1713, udsnit med „Konigsweek“. Forsvarets Bygningstjeneste	251
Fig. 32.	Johannes Mejers kort over den østlige del af Haderslev amt, 1649, udsnit med den jyske kongevej. Casper Danckwerth, 1652	255
Fig. 33.	Kort over den vestlige del af Frederiksberg og Langvadslund med kongeveje og alfarveje. Begyndelsen af det 18. århundrede. Hærens arkiv (BAB 1)....	258
Fig. 34.	Korsør nor med Haneklint og Egeø. Udsnit af målebordsblad, 1:20.000....	261
Fig. 35.	J. T. Lundbyes kort over „Valdemarsvejen“ mellem Særløse og Valsølille sø. 1924	265
Fig. 36.	Skjoldenæsholmvejen syd for skoven. Foto forf. 1966	266
Fig. 37.	Vejen i Munkegårds hegn. Foto Peter Appel 1972	271
Fig. 38.	To udsnit af anonymt kort over Nordøstsjælland, ca. 1700. Forsvarets Bygningstjeneste	272f
Fig. 39.	Prinsens gård og Ny Hollænderby, ca. 1690. Københavns Stadsarkiv	276
Fig. 40.	Heinrich Scheels plan til regulering af kongevejen og Ny Hollænderby, 4. august 1697. Nationalmuseet	278
Fig. 41.	Plan over vejene ved Prinsens gård, ca. 1697. Københavns Stadsarkiv	280
Fig. 42.	Häusers plan over Frederiksberg slot med omgivelser, 1741, udsnit med kongevej. Rigsarkivet (RK. Eksped. ktr. f. domænesager. Alm. dom. sager, 1847, jour. nr. 1875)	285
Fig. 43.	Kort over kongevejene og nogle vigtige alfarveje på Sjælland i det 16. og 17. århundrede	301
Fig. 44.	Videnskaberne Selskabs kort, 1772, udsnit med Slagelse-Sorø-Ringsted ..	306

Register

- Abitz, A. E. 58, 203 f
Abrahamstrup 108, 235
Absalon 59
Adolf, hertug 135, 216
affjedring, se ophængt vognkasse
afløsning af
 gæsteri 109
 naturalieafgifter 117
 vejarbejde 85–88
 ægter 122–128, 139
afspærring, se porte og bomme
afstrømning 67
alfarvej (alvej) 10
Allégade, København 275, 279, 284
Aller 88, 256
Allerslev 45, 224
Allingå bro 94, 100
Alperne 78
Alsted 216, 241
Alstrup 96
Amager 308
Amicisvej, København 275
Amman, Jost 129
Ammitsbøl 189, 256
amtmænd 174, 290
amtskassen 202
Andersen, Niels 23
anlæggelse af nye alfarveje 56, 81
Anna, prinsesse 132
Antvorskov 109 f, 118, 121, 123, 141, 191,
 198, 217, 239, 242, 253, 260, 262 f, 267 f,
 291, 300
arbejdspenge 122–128
arbejdsvogn, se bondevogn
Arup, Erik 308
arvefæste 92
arvefæsteskøder 206
Asminderød 247
Asmindrup ved Holbæk 238
Asmindrup ved Kalundborg 229
Asnæs 230
Assens 141, 152, 217, 239, 305, 308
Asser mølle 268 f
Asserup 268
Asserupgårde 269
Atlas Danicus, se Resen, Peder
Atterup 241
Audebo 240
Auderød 205, 286
August af Sachsen 228
Aure mølle 239
Aurup 239
Avedøre 223
Bagerstræde, København 210, 212
Bagsværd 232, 282
Bagsværd sø 282 f
Bahus 111
Baldersbrønde 281
ballaststen 110
Ballerup 56, 233, 259
barfred 149 f, 152
Bastrup sø 235
Beck, Lave 70
Beczec, Jacob von 223 f, 304
befordring 113, 115, 119, 123, 127, 130,
 136–139, 229, 298 f
Benløse 38, 87 f, 214, 269
Berntsen, Arent 119–122, 125
Beyer, Seyer Mahling 253
Bienesbo 214
Bille, Anders 73
Bircherød, Jens 43, 162
Birkende 229
Birkerød 247
Bisserup 242
Bjerger herred, Fyn 90
Bjerger herred, Jylland 116
Bjerner 254
Björlin, Gustav 44
Blekinge 103, 110 f
Blouvstrød 201, 247, 270, 287
Bolborg bro 253
Bolborghus 253
Bollerslev 143
bomme, se porte og bomme
bompeng 286, 294
bondeopstand, Hørsholm 206
bondevogn, borgervogn 59–61, 102–112,
 128, 130 f, 155

- Borrevejle 228
 Borum 97
 Boserup 226
 Brahe, Jørgen 70, 96
 Braudel, Fernand 115
 Braun og Hogenberg 104, 191, 193, 210
 Bredal 148
 Bredsted 159
 Bregentved 304
 Bregnerød 232
 Brejninge 229
 Bremerholm 200, 202, 224
 Bretten, Heberer von 156, 219–221
 Bringstrup 87, 252, 269
 Broby 241
 Brock, Eske 135, 148, 157, 192, 214, 221, 229
 Brockenhuus, Ejler 43
 broer, brobyggeri 56, 62 f, 68, 70–75, 80, 82, 86, 88–101, 191, 217, 237, 239, 298, 308 f. Broer af sten 72–74, 101, 234
 broforleninger, brofæste, se brokorn
 brokar, se stenkar
 brokorn 81, 86, 89, 91–98, 100
 brolægning 63, 74, 86, 90, 98 f, 171, 175, 181–187, 212 f, 251 f, 266
 Bromme 303
 bropenge 97 f, 241
 Brun, Christian 77, 145
 Bruun, Carl 165
 brænde 110 f, 116, 118, 126
 Brøndbyvester 223
 Brøndbyøster 279
 Brøndsted, Johannes 15
 Brønshøj 232
 Buddinge 144, 232
 Burre sø 65, 235
 Buske 240
 byfogeder 138, 295
 Bygholm slot 116
 Bygholm å 13
 Bülowsvej, København 257
 Böcher, Steen B. 21–23, 26
 bøder 194, 201 f
 bønder
 adelens 84–86, 107, 111, 115, 117, 119, 176
 anlægge kongeveje 176–178, 183, 189
 befordre postbude 138, 140 f
 betale brokorn 91, 93–97
 foreslå kongevejs linieføring 177, 296
 herberge vejfarende 144
 straffes med træhest 178
 vedligeholde veje 81–90, 98–100, 181, 196, 203–206, 226, 305, 308
 Se også afløsning, befordring, bondevogn, broer, selvejere, ægter
 Børnehuset 117
 Bøstrup å 239
 Båg herred 305, 308
 Båring 113
 Canada 78
 Carl 10. Gustav 48, 50 f
 centralisering 108
 Charlotte Amalie 283
 Charlottenlund 220
 chaussé, chausseer 38, 164, 294–296
 Christensen (Hørsholm), C. 165, 175, 177, 181, 199, 246
 Christensen, J. V. 253
 Christian II 91, 137, 143, 147, 220
 Christian II's kroliste, se kroliste
 Christian II's love 56, 82, 91
 Christian III 60, 108, 134, 140, 149 f, 175, 216, 240, 298
 Christian III's recesser 57, 70, 74, 81–85, 89, 98, 298
 Christian IV 43, 60–62, 68, 70, 73, 78, 95, 100, 108 f, 111 f, 114, 116, 122 f, 126–128, 131, 134–136, 139, 141 f, 148, 152 f, 157–160, 163 f, 176 f, 180, 182, 188 f, 191, 194 f, 198–200, 210, 214, 216, 221, 223 f, 233 f, 237, 240, 247, 250, 253, 257, 259, 263, 267 f, 270, 274, 282, 287, 298
 Christian V 256, 283, 288, 296
 Christian VI 246, 294
 Christian, prins 87, 282
 Christian af Anhalt-Bernburg 59, 105, 158, 220
 Christina, dronning 136
 Civitates orbis terrarum, se Braun og Hogenberg
 Clementsen, Niels 91
 Cordier, Louis 48
 Cour, Vilhelm la 17, 35, 233, 235, 309
 Dagelykke slette 235, 237, 303
 dagløn 125
 Dagmar, dronning 264
 Dahl, J. C. 71
 Dahlbergh, Erik 44–46, 48–52, 218 f, 221–224, 239, 242, 248–250, 300
 Dalby 226 f, 303
 Daler kirke 103
 dam 212 f. Se også dæmninger
 Damhuset 213
 Damhussøen 212 f. Se også Langvadsdam
 Danckwerth, Caspar 255
 Danmarks Geologiske Undersøgelse 65
 Danske atlas 149, 234

- Danske lov 291
 Danstrup 247
 Dejbjerg-vognene 105
 Demstrup 120
 Deshayes de Courmenin, Louis 105, 136,
 158, 161
 dispositionsret over bondevogne 128
 Distinget 77
 Ditmarsken 105 f
 Dobler-kroen 226
 Doornik, Jan van 157
 Dorothea, dronning 140
 Dragsholm 108 f, 118
 Dronningborg 140, 300
 Dronninggård 220, 246, 294
 dræning 66
 Drøsselbjærg 304
 Duelund 226
 Dumpedals mølle 247
 Dyrhovedgård 290, 292
 dæmninger 76, 87, 187 f, 191, 212 f, 262,
 277, 290 f, 296
 Dævidsrød 253
- Ebbebro 224
 Ebbekøb 247, 270, 286
 Edzard, greve 228, 230
 Egebjerg 240
 Egebo, Einar 24
 Egebæks vang, vejen i 169 f, 180, 186,
 251 f, 297
 Egen 148
 egeris 238
 Egerup 252, 267
 Egeø 187, 262
 Egøje 224
 ejendomsret 57, 84, 128
 Ejlstrup 87
 Ejlstrup bro 70, 76, 87, 238, 304
 Elfsborg 78
 Elisabeth, dronning 220
 Elisabeth, prinsesse 155, 160, 223
 Ellebroen 214
 Ellegårds vad 214
 Ellekilde, Hans 264
 Ellemose å, se Odense å
 Elverdam å 229
 Emdrup 245
 Endeslev 45, 224, 226, 304
 enevælden 204, 282, 287, 297
 Engelholm bro 73
 Engelstoft, C. T. 238
 Engelstrup 262 f
 England 57
 Ens, Caspar 105 f, 135
 enspændere 111, 139 f
- Erdrup 242
 Erik Emune 234
 Eriksen, Niels 148
 Errested 254, 256
 erstatning 58, 177
 Esbønderup, Lille 247
 Espe 148
 Espergærde 251 f
 Esrom kloster 237
 Estrup 238
 Etzlaub, Erhard 46
 Even bro 73, 224
 Evendrup 242
- Fabritzius, livlæge 192
 fadebur 84, 96, 107, 111–113, 119, 121 f,
 126
 Falkenberg 141, 146
 Falkenberg bro 73
 Falkenstein skov 263
 falkonergården 284
 Falkonergårdsvej, København 284
 Falster 45, 58, 160
 fanden 234
 fang 262
 Farrisskovene 37
 fasangården 277, 279, 284
 Favrbo 229
 Faxe 108, 223, 303
 Femern 228
 Fensmark kirke 103
 Fiil sø 65
 Fincke, Caspar 197 f
 Finderup 37
 fisk 108, 110, 131
 Fiskebæk 174, 232
 Fjenneslev 216, 253, 269
 Fjenneslevmagle 216, 253
 Flakkebjerg herred 263
 Flensborg 140
 Flensborg fjord 66
 fodbude 142
 Fodby 241
 fodgængere 191
 Foldingbro 95, 141
 Forlev 188, 260
 formynderregeringen 199
 forordninger 200 f, 204
 Framløv herred 97
 Franck, Michael 44, 105, 156
 Frankrig 286
 franske vejingenører 286, 296
 Fredensborg 200, 284, 286 f, 294–296
 Frederik I 91
 Frederik II 43, 60, 100, 108 f, 111 f, 127,
 134, 140, 144, 146, 150, 152, 156, 160,

- 162–164, 172, 175–177, 186, 194, 199, 216,
223 f, 240, 244, 252, 256 f, 263, 287, 298
- Frederik III 254, 282 f
- Frederik IV 275, 289
- Frederik V's atlas 167
- Frederiksberg 258, 260, 284
- Frederiksberg allé 277, 279, 281, 284, 292,
296
- Frederiksberg bakke, se Valby bakke
- Frederiksberg Bredegade 212, 277, 279
- Frederiksberg have 212, 275, 277
- Frederiksberg runddel 275
- Frederiksberg slot 200, 277, 284, 292 f
- Frederiksborg 12, 56, 74, 79, 108, 111,
117, 126, 140, 214, 221, 232, 234 f, 237,
246 f, 250, 260, 270, 282, 288, 294, 300,
303. Kroen ved Frederiksborg 147
- Frederiksborg amt 200, 295
- Frederiksborg len 109
- Frederiksdal 187, 200, 246, 282 f
- Frederikssund 235
- Frenderup 226
- Friis, Albert 253
- Friis, Christian, Borreby 140
- Frode, Frodebjerg 234
- fruevogn 132
- Frølund 291
- Fuglevad mølle 245
- Fuldbro 257
- Furesø 12, 174, 246, 282 f
- Fussing, Hans H. 85, 93, 103, 115 f, 120,
125
- Fussingø 37
- færdsel på isen 77–79
- færdselsforbud, kongeveje 185, 190, 194,
200 f, 203, 244, 254, 288, 290 f, 295
- fæstebreve 92
- fæstningsværker 210, 259
- Fårevejle 240
- Gadbjerg 37, 150
- Gail, Jørg 239
- Gammel Dronninggårds allé, Holte 246
- Gammel Kongevej, København 177, 210,
212, 259 f, 275, 279, 281, 289, 292
- Gammel Landevej, Glostrup 213
- Ganløse 253
- Gedser 146, 228
- Gellebro 270 f
- Gelstrup 240
- generalbygmesteren 200
- Generalvejkommisionen 206
- gengangere 54, 264
- Gentofte 52
- Gentofte sø 245
- Gerdrup bro 234
- Gerebro 234
- Gevninge 83, 228
- Gielderup 150
- Gimlinge, Gimlingetorp 263
- Gisselfeld 50, 226
- Gjordsen, Klaus 91
- Glim 38, 214, 269
- Glostrup 177, 213, 281, 289
- Glückstadt 136
- godstransport 59, 78, 102–131, 139
- Godthåbsvej, København 259
- gravhøje 17, 19 f, 26, 33, 35, 233
- Gravlund, Th. 13, 54, 268
- Green-Larsen, Børge 223
- Grenå bro 93
- Griese, landmåler 254, 256
- Grimstrup 242
- Gronsager, Laurits 151 f
- Grubbe, Eiler 132
- Grubbe, Sivert 77
- grundvand 64–67
- grøfter 67, 184, 189, 194, 271, 274, 296
- Grøndal 259
- Grønholt 235, 237, 303
- Gudbjerg 20
- Gudenå 13, 76
- Gundestrup 240
- Gundsømagle 234
- Gurre 237, 248, 250, 264
- Gurre slot 172
- Gurrevang 247 f
- Gyldenlund 284
- Gyrstinge 87
- Gyrstinge sø 12, 302
- gæsteri 97, 108 f, 143, 145, 149
- gæsterihavre 232 f
- Gødstrup 226
- Gørlev sø 12, 238, 266, 302
- Gørløse 235, 303
- Gørslev 50
- Gåbense 141
- gående rejser 121, 124
- Haderslev 140, 256
- Haderslevhus 254, 289
- Hads herred 94
- Hagebro 37, 91, 304
- Hagedrup 229
- Hagenskov len 114
- Hald len 92
- Haldagerlille 263
- Haldagermagle 263
- Halland 88, 103, 110 f
- Halleby å 239
- Halmstad 86, 111, 117, 141

- Hals bro 69
 Halseby 261, 291
 Halskov 262
 Halsnæs 160, 240
 Hamborg 44, 132, 136, 138, 141 f, 217, 230
 Hammarsjø 13
 hammermøllen, Hellebæk 250 f
 Hammersmølle 263
 Haneklint 187 f, 261 f
 Haneklinte bro 290–292
 Hanneberg, David 39–41
 Hans, konge 112
 Hans, hertug 134
 Hans Flander-øre 43
 Hansen, C. Rise 121
 Hansen, Mikkel 290 f, 295
 Hansen, Sigurd 65
 Hansted bro 93
 Haragger herred 95
 Haraldskær (Harritzkær) 253, 256
 Haraldsted 88, 152, 192, 214, 266 f, 268 f, 302 f
 Haraldsted sø 12, 55, 70, 174, 238, 266, 268, 270, 302
 harested (rastested) 151
 Harrested (Øster Flakkebjerg herred) 241
 Harrested, se Haraldsted
 Harrestrup å 87, 212
 Harresø 37
 Harritzkær, se Haraldskær
 Haslev 303
 Hassø, A. G. 24, 269
 Hatting herred 116
 Havdrup 238
 Have mølle 70, 214, 238, 304
 Haverup 194, 253
 havne 242
 Havrebjerg 239, 304
 Hebro 91
 Hedegårdenes mølle 213
 Hedehusene, Hedehuskroen 213
 Heden 28, 281
 Hedeselskabet 64
 „Heelidett“ 281
 Heide 135
 Heiligenhafen 228
 Heilskov, Chr. 24, 29, 143, 223
 Heimbach, Wolfgang 136
 Hein, Heinrich 290, 292, 295
 Helene kilde 56, 235
 Helgeå 13
 Hellebjerg banke 269
 Hellebæk 170, 237, 247, 250 f
 Hellerup bro (Skåne) 95
 Hellested 125
 Helsingborg 73, 78, 109 f, 140, 144
 Helsingør 18, 78, 109 f, 137, 141 f, 145, 149, 161, 172, 197, 220 f, 235, 237, 248, 295, 303
 Helsted, T. J. 24
 Heltoft, J. 256 f
 Hemmeshøj 217
 Hemmingsen, Chr. 25
 Henrik Skovrøver 42
 Henshaw, Thomas 78 f
 herberger (kroer) 36, 38, 143–153, 202, 220, 224, 240, 245, 298 f, 301–304, 308. Kongens herberger 149–153, 192, 257. Herberger ved slottene 147 f. Se også kroer, ulovlige, og præstegårdsherberger
 Herfølge 13
 Herlev 232
 Herlufmagle 240
 Herlufsholm 103
 Hermansen, Victor 16, 28, 31, 165, 210, 233, 274 f
 herredage 287
 herredstings postbesørgelse 141
 herredsvej 10, 307
 Herstedvester 213, 221, 281
 Herstedøster 213, 233
 Hesede 266
 Hesselballe 189, 256
 Hesselrød 205, 286
 Hillerød 52, 174, 232, 235, 237, 295
 Hind herred 91
 Hindsgavl 114, 125
 Hjortebaks løkke, Helsingør 248
 Hjørring, Anders 187, 282 f
 Hobro 69, 92
 Hobro bro 96
 hodometer 190
 hofholdning 108–110, 299
 Holbæk 112, 124, 141, 229 f, 238 f, 304
 Holck, Chr. 92
 holdsvogne 114, 124, 141, 229
 Holland 134
 hollænderbyen, se Ny Hollænderby
 Holløse bro 241
 Holmans herred 117
 Holmegårds mose 12
 Holmstrup 240
 Holstebro 37, 304
 Holsted 226
 Holsten 32 f, 117, 214, 239
 Holte, Gammel 246
 Horns herred 84
 Horsens 13, 93, 116–118, 141, 148
 Horserød 237, 250
 hovedvej 10, 174 f, 288, 292–294, 296, 307 f, 309. Se også chaussé
 Hover 150

- Hoveri 92, 116, 123, 176, 178 f, 204–206
 Hove å 234
 hovspind 109, 117
 Humlebæk 303
 Hundige 223
 Husman, J. 167, 231 f, 245, 275, 279
 husmænd 121, 124
 huspenge 202
 Husum 232
 Hven 77
 Hvessinge 213, 281
 Hvideslægten 302 f
 Hvidøre 147, 220
 Hvinderup 256
 Hvirring 257
 hydrologiske forhold 64–66
 Hyldlev bro 75, 85
 Hyltebroen 232 f
 hærvej 10
 Hærvej, jyske 25, 27, 34 f
 Häusser 284
 Høirup, J. 27
 Højelse 238
 højesteret 288
 Høkelbjerg 254
 Høm 240
 Hørsholm 58, 109, 167, 200, 203–206, 247 f,
 270, 274, 283 f, 286 f, 294–296
 Høsterkøb 58, 246, 295
 Høvdingsborg 150–152
 håndværkere 196 f

 Ibstrup 188
 Ibstrup dyrehave 220
 Il sø, Harald 24, 43, 214
 indfæstning 92 f
 Indslev 113
 Isefjord 12
 Islev mark 56, 208, 233, 257, 259 f, 284,
 288, 293
 Issekule løkke, Helsingør 248
 Isterød 58, 295
 „istid, lille“ 78
 Itzehoe 217
 Iuul, Stig 10

 Jacobsen, Fritz 165, 168, 170, 184, 186,
 188 f, 217, 253, 262–264, 269
 Jacobsen, P. V. 175
 Jacobæus, Holger 230, 284
 jagtveje 200, 287
 Jandrup 121
 Janssonius 45, 48
 Jellebro 270 f
 Jelling 150–152, 254, 257, 289
 Jena 140
 Johan Georg af Sachsen 136, 268

 Johansen, Axel 254
 Jomfruens Egede 226
 Jouvin, Alfred 187, 191, 235
 Jude, Mikkel 146
 Juell, Ove 223
 Jylland 30, 64, 68 f, 108, 110 f, 114, 118,
 120, 230, 308
 jyske kongevej, se under vejstrækninger
 Jyske Lov 10, 63, 82, 84, 91, 180, 307
 Jægerhuset 284
 Jørgen Brændevin 137 f

 Kajerød bakke 247
 Kaldred 229
 Kallerup 281
 Kalthuset 259, 284
 Kalundborg 109, 112, 114, 118, 137, 141 f,
 229 f, 238 f, 240, 242, 304
 Kalvehaven 210
 Kalø 91
 Kancelliets brevøger 41, 166
 Kannikemølle å 96
 Karlebo 206, 237, 270, 303
 karm 134, 136
 Karrebæk 242
 Karrebæksminde 14, 242
 karrosse 107, 136, 162, 176
 Karup 63, 145
 kast 54 f
 Kastholm 269
 Kastrup 262 f
 Kastrup storskov 189, 263
 Kejlbo, Ib 53
 kejserkrigen 117, 126
 Kelleris 270
 Kiechel, Samuel 80, 103, 137 f, 145, 156,
 217, 221
 Kikhavn 240
 kilder 11, 41–55, 166–175, 244, 299
 Kindertofte 216
 Kirkerup 234
 Kirke Stillinge 239
 Kirkeå 97
 Klevehøj gård 213
 klimaændring 78 f
 Klingenberg, Poul 142
 Klitgaard, C. 27, 144
 Klosterport, Kolding 256
 Klovtofte 275, 281
 Knardrup 233
 Knasborg å 68
 Knudsen, Gunnar 13
 Knærød 221
 Koburg 140
 Kocs 132
 Kokkedal 287

- Kolding 62, 117, 140 f, 145, 148, 150 f,
 191, 193, 254, 256, 289
 Koldinghus rytterdistrikt 256, 289, 300
 Koldinghus slot og len 108, 111 f, 116–118,
 123, 130, 150, 253, 256, 289, 300
 Kollerkolle 232
 Kongebro ved Asserup 268
 Kongebro ved Sorø 253
 Kongebrogade, Kolding 256
 Kongedam, Kongedamhus 268 f
 kongens hærstræde 10, 84, 165, 307
 kongerejser 112, 137 f, 149, 152
 kongeveje 11, 23, 164–207, 295, 301, 308
 bredde 179 f
 broer 73
 finansiering 87, 176
 frigivelse 11, 203, 288–295
 lige linieføring 76, 186 f
 rester af 168–175, 180, 248, 251 f, 268,
 271, 274, 296 f
 vedligeholdelse 183, 196–199, 202–207
 vejbælgning 181–186, 296
 Se også bøder, færdselsforbud, grøfter,
 milemærker, militærpatrulje, nøgler, op-
 synsmænd, porte og bomme, ulovlig
 færdsel, vejinspektører. De enkelte kon-
 geveje, se under vejstrækninger
 Kongskilde mølle 216, 262 f
 kontinuitet i vejnettet 21 f, 32, 35, 308 f
 Kornerup 228
 Kornerup å 268
 kortransport 109 f, 118 f, 126
 Korsevad bro 252, 267, 270
 Korsør 11, 52 f, 80, 121, 141, 152, 161,
 217, 238 f, 242 f, 262, 290–292, 305
 Korsør amt 290 f
 Korsør ladegård (Tårnbor) 262, 290
 Korsør len 123, 125, 198
 Korsør nor 12, 174, 217, 238 f, 261 f, 292 f
 kort 46–54, 299 f
 Krag, Otte 220
 Kraghave 281
 Kristiania 142
 Kristianopol 141
 Kristianstad 13, 100, 141
 Kristianstad bro 72
 Kristina af Holsten 156, 159, 162
 Kristoffer af Oldenburg 220, 238
 kritiske temperaturer 79
 kroer, se herberger
 kroer, ulovlige 41, 144, 220
 Krogen 109, 242
 Krosgård 120
 kroliste, Christian II's 36, 38 f, 223, 237,
 242, 301 f, 304
 Kroman, Erik 10
 Kronborg 11, 52, 77 f, 131, 174, 206, 221,
 244, 247, 249–251, 270, 284, 294, 300.
 Kro ved Kronborg 147
 Kronborg amt 174, 200, 295
 Kronborg len 56, 73, 87, 109–111, 237, 251
 Krumstrup 140
 Kulhus 283
 kulturgeografisk metode 39–41
 Kundby 302
 Kunwald, Georg 20
 kuskvogn 112, 132–134, 136, 155, 162, 176
 Kærbølling 256
 København 12, 18, 21, 31, 45, 48, 51–53,
 62 f, 70, 77, 80, 84, 87, 103–105, 108–110,
 112, 117, 121 f, 124–126, 128, 136–138,
 140–142, 145, 147, 159, 161, 177, 192,
 203 f, 208, 210, 218, 222, 229, 237, 254,
 257, 270, 275, 282 f, 284, 287 f, 294 f,
 297, 299 f, 307 f. Privilegier af 1661 204
 København amt 200, 209 f, 294 f
 København slot og len 58, 84, 108 f, 111,
 113, 122, 127 f, 195, 198 f, 212, 274
 købstæder 113–115, 136–141, 148, 152,
 302 f, 307
 kødforbrug, hoffets 109
 Køge 18, 70, 73, 101, 114, 121, 127, 136,
 141, 221, 223, 226, 228, 238, 242, 300, 303
 Køge kro 146, 153, 223
 Køgekro gård 223
 Køllebæk mølle 226
 Köln 140
 Ladegårde, ladegårdsdrift 108, 110, 122,
 126, 247, 250 f, 262 f, 293
 ladegården ved København 210, 257, 259 f,
 275
 ladegårdsåen 259, 284
 Ladurie, E. Le Roy 78
 Laholm slot 73, 79, 88, 141
 Lahontan, baron de 113
 Lammefjord 240
 landevej 10, 164
 landevejsrøvere 224, 228
 landgilde 114, 116, 177, 232
 landsbygrundlæggelsen 308 f
 landsbyveje 208, 237, 250, 303–305, 307
 Landskrone 95, 110
 Langebeck, Jacob 162
 Langesø, se Haraldsted sø
 Langstrup 235, 237
 Langvadsdam 63, 76, 84, 87, 101, 210,
 212 f, 233, 274, 277, 279, 284, 292 f, 300
 langægter 119–121, 123–127
 Lassota, Erich 220 f
 Lauenborg 33
 Lauremberg, Hans 10, 48, 52, 167, 216
 Lauridsen, P. 52, 54, 216

- ledingsvæsenet 10, 307
 Lejdebur, Jost 77
 Lejre 253, 264
 Lemvig 51
 lenet som transportorganisation 114–118
 lensmænd, lensvæsen 81 f, 86, 89, 92 f, 98–
 102, 110–114, 116–119, 123–125, 138, 144,
 148, 150, 176, 178–180, 182, 190, 192, 194,
 196, 198, 252
 lensregnskaber 42, 87 f, 116, 118, 139,
 164–166, 182 f, 199, 244, 259
 Lestrup 224, 304
 Lillerød 232
 Lilleø 262
 Lilleå 67
 Limfjorden 76
 Lindeballe 150
 Lindenberg å 69
 Linå 148
 litorinahavet 302
 livsbrev, livsfæste 92 f, 146
 lokaladministration 101, 204. Se også
 amtmand, lensmænd
 lokalhistorikere 28, 32
 Lolland 60, 142
 Loménie, Louis-Henri de 47 f
 Lomholt, Asger 19
 Ludwig, Friedrich 162 f
 luftfotografier 244
 luftliniefafstande 163
 luksusvogne 135, 162
 Lund 141
 Lundbye, J. T. 16–21, 26–28, 30, 32, 54,
 172, 175, 177, 233, 264 f, 268, 307, 309
 Lundegård 250
 Lunde haven 248
 Lunde huset 202, 245, 294 f
 Lundenæs len 97
 Lussborg 254
 Lübeck 140
 Lübeck-Travemünde 228
 Lygten 232
 Lykkeby 148
 Lyngby 52, 245, 282
 Lyngby sø 282
 Lyng ved Slingerup 235
 Lyng ved Sorø 214, 216, 302, 304 f
 Lyshede, J. M. 64
 Lysholt, Jens 87, 178, 267
 Lystager ladegård 263
 Lystrup 132 f
 Lützwow, Hugo 290
 Læsten 37
 Løgtved 229
 Lønholt 286
 Løve herred 239
 Løvenborg mose 12, 302
 Magdalena Sibylla af Sachsen 136, 159,
 162
 Maglø 262
 Major, Johann Daniel 162
 Malmø 77, 141, 145
 Malmøhus 77, 110
 Malt herred 86, 95
 Margrethe, dronning 147
 Maribo 58, 141, 228
 markbøgerne til matriklen 1688 167, 177,
 182, 223, 244, 247 f, 268, 277, 281
 Markdanner, Caspar 156
 markeder 77, 79, 214, 240
 Marsvin, Ellen 192
 Mathiassen, Therkel 19
 Matthiessen, Hugo 9, 13, 25–28, 30, 33–35,
 37, 54, 62–64, 68, 161–163, 256, 299, 304,
 309
 Meersch, Abraham van der 161
 Meier, F. J. 279
 Mejer, Johannes 10, 22, 26 f, 48, 52–54,
 167, 187, 209 f, 215–217, 221, 223, 226 f,
 230, 240–242, 253–256, 275, 305
 Mercier, Josias 223
 Merløse 124, 238
 middelalderveje 266, 303
 Middelfart 59, 113 f, 136, 141, 145, 152,
 305
 mil 154 f, 190
 milehøje, Ole Rømers 172–175, 248, 287,
 294, 296
 milemærker på kongevejene 174 f, 189 f,
 194, 296
 militærpatrulje 203, 294
 Molesworth, Robert 187
 Monrad, Johan 132
 Moryson, Fynes 134, 145, 149, 156, 161
 Mosede klint 223, 302
 Munk, Kirsten 148, 190, 192
 Munke Bjærgby 38, 302 f
 Munkegård 247, 270
 Munkegårds hegn, vejen i 170, 180, 189,
 271, 274, 297
 Munkesø 281
 Müller, Sophus 17, 19 f, 35
 Møen 109 f, 126, 130
 Møgeltønder 74
 Mølle Borup 238
 Mørdrup 248
 Mørup 152, 253, 269
 Måløv 233
 Nakskov 84, 141, 228
 Nationalmuseet 15, 55, 190
 naturalieindtægter 109, 117
 Nekselø bugt 240
 Niels, konge 234

- Nielsen, A. Strange 268
 Nielsen, N. P. 238
 Nielsen, Oluf 149–151, 165, 180, 184, 208, 210
 Nilssøn, Jens 155, 162, 214
 Nim 116, 257
 Niverød 271
 Nivå 147, 220, 286, 303
 Nivå bro 73, 220, 237
 Nobis mølle 203, 247
 Nordby, Samsø 230
 Nordsjælland 287, 294 f, 300, 303
 Norge 76, 78, 142
 Ny Amager, se Ny Hollænderby
 Nyborg 57, 128, 137, 141, 217, 239, 305
 Nybro ved København 282 f
 Nybro ved Viborg 94
 Nybro ved Ystad 94
 Nybrovej, København 282
 Nyby ladegård 257, 260
 Nygård 150, 254, 256 f, 289
 Ny Hollænderby 221, 275–277, 279, 284, 288 f, 291 f, 300
 Nykøbing F. 228
 Nykøbing S. 240
 Nyrup 172, 247 f, 250, 270 f, 274, 284
 Nyrup hegn, vejen i 169–172, 175, 180–182, 186 f, 189, 248, 251, 296
 Nyrup sø 248, 250
 Nystrøm, Eiler 165, 208, 212, 219, 221, 245 f, 257, 260, 275, 277, 282, 299
 Nytorv, København 107
 Nyvej, København 275
 Næsby bro 241
 Næsby fed 239
 Næstved 13, 121, 132, 141, 152, 226–228, 240–243, 263, 303–305
 Næstved, Lille 242
 nøgler til kongevejene 177, 191 f, 194, 199–201
 Nørlund, N. E. 52 f
 Nørlund, Poul 21, 269
 Nørre Herlev 235
 Nørreport, København 230, 233, 257, 259 f, 284
 Nørre Snede 141, 146
 Nørresundby 51
 Nørre Vallenderød 238

 Oddesund 76
 Odense 59, 74, 90, 113, 136 f, 141, 148, 217, 305, 308
 Odense å 13, 88, 90
 Oksekopen 145
 Olafsson, Jon 188
 Oldemorstof 143
 Olsbækken 223

 Olsen, Frederik 44, 102, 136
 Olsen, Gunnar 178
 Olstrup 226
 Onde aftens bæk 70
 Ons herred 85
 ophængt vognkasse 102, 132–134, 136, 162, 176
 opsynsmænd på kongevejene 194–196, 201, 203, 217, 289, 291. Se også vejinspektører
 Ordrup 238
 Ormager 263
 Orup 269
 Os (Osnivå) 220
 Osager 269
 Osted 38, 143, 214, 269, 293, 302
 Ottestrup 216
 overjægermesteren 203

 Pachs, Mogens 267
 Palladius, Peder 240
 Paludan-Müller, C. 238
 pas, kongens 113 f, 121, 127, 137, 140, 228 f
 Paulsen, C. L. 15, 25, 28, 199 f
 Peblingsøen 208, 230, 257, 259
 Peder Bangsvej, København 277
 Peder Syv 234
 Pedersborg 166
 Pedersen, Laurits 172, 237
 pengeøkonomi 130
 personbefordring, se befordring
 Petersen, Carl S. 25
 Pileallé, København 277, 279, 284, 292
 pilotering 73, 76, 188, 296
 Pine mølle 13, 239
 porte og bomme 185, 190–192, 194, 197–201, 252, 254, 262, 291 f
 postbønder 138
 postklippere 141, 223
 postvogne 141
 postvæsen 44, 119, 139–142, 217 f, 228, 230, 304
 postægter 116, 123–128
 Prambroen, Pramkroen, Pramskoven, Pramåen 13 f, 223
 pramme, pramsejlds 12–14, 67, 76 f, 110
 prinsessernes gård, senere prinsens gård 275–277, 281, 284, 300
 præstegårdsherberger 144 f, 149–152, 299
 Præstø 50, 73, 141, 224, 226, 228, 303 f
 Pufendorf, Samuel von 48–50, 218, 221 f, 239, 259

 Rahbæks allé, København 210
 Ramsing, H. U. 208, 233, 257
 Randers 13, 37, 141, 148
 Rantzau, Daniel 80
 Rantzau, Henrik 160 f

- Ravnsholte 268 f
 Ravnstrup 240
 Rebollo, Barnadino de 235
 Reerstrup 247 f
 regulering af alfarveje 58
 regulering af vandløb 67
 rejseberetninger 43 f, 167
 rejsehastighed 153–163
 rentekammeret 87, 283
 Resen bro 92 f
 Resen, Peder 107, 131, 149, 167, 231 f, 264
 Resendal 93
 residensby 109, 287, 299
 retterting 109, 287 f
 Reumert, J. 28
 Ribe 141, 145
 Riberhus len 110
 ridefoged 177, 291
 rigens kanslers ret 287
 rigsrådet 287
 Rind 35
 Ringkøbing 37
 Ringsted 10, 12, 18, 38, 48, 50, 70, 80,
 122, 125, 136, 141, 161, 197 f, 214, 216,
 238, 240–242, 253, 264, 266–268, 302–305,
 307
 Ringsted amt 290
 Ringsted kloster og len 70, 88, 121, 124,
 178, 198, 252, 270
 Ringsted å 12, 70, 87, 238, 304
 Rockstroh, K. C. 51
 Rode 226
 rode (længdemål) 189
 Roden 256
 Rolighedshuset 213
 Rolighedsvej, København 259
 Rosbæk gård 147, 152, 219. Se også Var-
 tof, Gammel
 Rosbækken 219
 Rosenkrantz, Palle 136
 Roskilde 18, 38, 44, 48, 50, 53, 121, 125,
 127, 134, 137, 141, 145, 213 f, 221, 228–
 230, 233 f, 238, 259, 264, 266–269, 275,
 281 f, 284, 300, 302 f, 307 f
 Roskilde amt 290
 Roskilde domkirke 221, 238
 Roskildegård len 84, 108 f, 114, 121, 126 f,
 198, 204, 212, 274
 Roskilde kro 143, 146, 210, 213, 217, 221,
 275, 292 f
 Roskilde kær 180
 Rosted 241
 rostjeneste 92
 Rostock 140
 Rostock-Warnemünde 228
 Rothkirch, Wenzel 263
 Rougsø herred 94, 100
 Royal Society 78
 Rudersdal 202, 245, 270, 294 f
 Rude skov 170, 246
 Rugård 113
 Rumperup 229
 Rungsted 147, 205, 220, 284, 287, 302
 Rusland 62, 239
 rustvogn 60, 129–132.
 rustvognskurve 131
 Ry (Århus amt) 152
 Rye (Holbæk amt) 304
 rytterdistrikterne 237, 289, 300
 Ryvangen 219, 245
 Rødby 141, 228
 Røde port, Roskilde 213
 Rødhus 277
 Rødovre 279, 281
 Røes mølle 191, 197
 Rømer, Ole 18 f, 172–175, 190, 229, 247 f,
 292–294, 296
 Røninge 90, 144
 Rønnebjerg herred 95
 Rønneå 13
 Rørtang 237, 248, 250
 Rørvig 160, 240
 Røsnæs 230
 Sachsen 132, 134
 sagn 18, 54
 Sakskøbing 228
 Sallerup 226
 Salling herred 85 f
 salpeterjord 126
 Samsø 230
 Samtinget 77
 Sandbjerg 246
 Sankt Jørgensgård 210
 Sankt Jørgens mark 210, 259
 Sankt Jørgens sø 184, 208, 210, 221, 257,
 259, 275
 Sankt Søren's kildemarked 240
 Sanson, Nicolas 47 f
 Saxo 59, 234
 Scheel, Heinrich 275, 279
 Schrecker, Gertrud 32
 Schrøder, Abel 132–134
 Schück, Adolf 32, 37, 163
 Schütz, Chr. 103, 268
 Seden 90
 Seefeldt, Jørgen 48
 Seeker 254
 Seggelund 254
 „selvejerbroer“ 96
 selvejerbønder 86, 116, 118 f
 Sengeløse 213
 Serridslev 137
 Sidinge fjord 240

- Sigersted 192, 214, 216
 Silkeborg 13, 70, 93, 116 f, 140. Kro ved
 Silkeborg slot 147
 Sjælland 9, 11, 13, 18, 21, 27–29, 31, 38 f,
 42–45, 48, 51–53, 55, 60, 63, 68, 72, 77,
 109–111, 117 f, 143, 145, 153, 155, 164,
 168, 170, 174, 179, 192, 194, 199, 217,
 230, 282, 288, 293, 299, 301, 305, 308
 Sjælsmark 287
 Sjølsø 287
 Sjølund 256
 Skalså 37
 Skanderborg 116, 141, 150 f, 229, 253,
 256 f, 289, 300. Kro ved Skanderborg
 slot 147
 Skast herred 61, 68
 Ske 268
 Skelby 241
 Skensved 238
 Skern 144
 Skern broer 37, 69, 71 f, 97 f, 241
 Skern å 72
 Skibet 150
 skibsfart 111, 115, 117, 130. Se også
 pramme
 Skibsholm havn 239
 Skive 37, 304
 Skiverup bro 94
 Skjern ved Viborg 37
 Skjoldenæsholmvejen 264–269, 297, 303
 Skodsborg herred 91
 Skotterup 251
 Skovgård 119
 Skovrød 247
 Skovsgård 263
 Skovshoved 144, 220
 Skov Vallenderød 238
 Skram, Peder 91
 Skrumsager 120 f
 skubkarren 201
 Skytte, Johan 214, 216, 219
 Skælskør 121, 241 f, 253, 269
 Skånninge 80
 Skæremølle bro 73, 75, 235, 237, 303
 Skåne 28, 77, 103, 110 f, 220
 Skånemarkedet 308
 Skånske Lov 82
 Slagelse 13, 121, 136, 139, 146, 148, 216 f,
 230, 239–241, 302, 304 f, 307
 Slaglille 194, 253
 Slaglunde 233
 Slangstrup 52, 87, 232 f, 235, 237, 259, 303
 Slots Bjærgby 217
 sluffer 188, 262
 sluser 76, 187, 296
 slæder 61, 262
 Smallegade, København 277, 279, 292
 Smerup bro 94
 Smidstrup 205
 Smidt, C. M. 165 f, 216, 241, 252
 Smidth, Hans 76
 Smørum herredsting 177
 Snekkersten 248, 251
 Snekkerup 88, 214
 Snertinge 242
 Snesede 264
 Snogebæk 70
 Snubbekorset 213, 233
 Soesmark 141, 228
 Sofie, dronning 156, 160, 216, 228
 Sofie Amalie, dronning 200, 275
 Sofie Magdalene, dronning 58, 246, 284,
 294
 sognefogeder 196, 202
 Sokkelund herred 99
 Solbjerg 63, 212, 221, 259 f, 275, 277, 279
 Sommen sjø 80
 Sortedam sø 208, 219, 230, 244
 Sorø 10, 121, 141, 148, 167, 174, 184, 187,
 198, 216, 241, 253, 293, 303 f, 307
 Sorø sø 216, 293
 spang 69
 spanske kappe 201
 Sparepenge 192, 247
 Speerschneider, C. J. H. 79
 spindehuset 202
 Spodsbjerg 148
 Sprogø 146
 Spurvehøgsmarked 214
 stabler 198
 Stade 267
 Stade, Arne 44 f, 50 f
 Steen, Sverre 11
 Steenberg, Jan 73 f, 235
 Steensberg, Axel 15, 21
 Steenstrup, Johs. 12
 Steenwinckel, Hans 73
 Stenbæks mose 247
 Stenderup 143
 Stenesknold 233
 Stenholts vang 247 f
 stenkar, stenkister 72, 90
 stenlad 188
 Stenmagle 303
 stenplankebro 234
 Stestrup 38, 302
 Stevns 13
 Stiernholm len 115–118, 130
 Stiesdal, Hans 72, 234
 Stokkerup 52
 Storebælt 77, 80, 155–158, 160, 269
 Store Dyrhave 247
 Storesø 234
 Store Vejle 239

- Store Vejleå-dalen 213
 Storing 96
 Strandvejen, se under vejstrækninger
 strejke 126
 Struck, Joh. A. 165, 178
 Strängnäs 77
 Stubber kloster 91
 Stubbeskov 263
 Sundbo, Arne 208, 257
 Sundby færge 56, 78, 108–110, 117, 235
 Suså 12 f, 241
 Svedstrup 234
 Svendborg 57, 305
 svenske post 44, 142
 Svenstrup 87
 Sverige 59, 77, 80, 163, 221
 Svinninge 229, 240
 Sæbygård len 123
 Sædder 226
 sædekorn 109 f
 Særløse 187, 264 f, 269
 Særslev 229, 302
 Søborg 237
 Søborghus 232
 Søbymagle 241
 Søllerød 264
 Sømme herred 83
 Sønderborg 134
 Sønderup å 68
 Søndre Fasanvej, København 284
 Søndre Kongevej, Kolding 256
 Søren Ræv 43
 Sørensen, Jens 167, 210 f, 221, 223 f, 246,
 293, 300
 søtransport, se skibsfart
- Tange, Tangevang 245 f
 Tappernøje, Gamle 224
 Taps 88, 254
 Tasemølle 263
 teglgården 277
 Teglstrup ladegård 250 f
 Terpminde 256
 Thiele, J. M. 228
 Thome, Heinrich 259
 Thomesen, Chr. 57
 Thommis spang 69
 Thorsager 143
 Thyre Boløkse 228
 Tidselbro 191, 197, 238, 270
 Tikøb 247
 tingbøger 42, 89, 120, 122, 144, 274, 281
 Ting Jellinge 241, 263
 Tinglev sø 65
 Tissø 240
 Tisvilde 235
 Tjæreby 188, 261, 291
- Tokkerup 269
 Toksværd 226
 Tolsted 143
 Tommerup 229
 Topsøe-Jensen, Torben 15, 23, 59, 63, 166,
 168, 176, 181 f, 185, 199, 203, 206, 221,
 252, 271, 286
 Tornemark 242
 Torpet 87
 Torstensson, Lennart 282
 tradition 18, 54, 253, 257, 264, 268 f
 Tranemosen 232
 transport 105–132
 transporthoveri, se ægter
 transportvogne, se bondevogn, rustvogn
 Tredivåarskrigen 117, 126
 Trianglen, København 219, 245
 Troels-Lund 24–27, 59 f, 62, 102, 160,
 163, 179, 181 f, 298
 Trolle, Børge 233
 Trommesalen, København 260
 Troshøj 55
 Tryggevælde 84, 87, 109, 118, 124–127,
 141, 212, 223, 228, 300, 304
 Tryggevælde å 13 f, 72, 223, 303 f
 træhest 178
 Tuborg 219
 Tubæk mølle 100, 224
 Tude å 239
 Tuel sø 195
 tunneldale 12, 233, 235, 302
 Tureby 226
 Tuse 124, 146, 229
 Tuse bro 74
 tvangsarbejde 206
 Tyrstrup 254, 256
 Tystrup-Bavelse sø 241, 263
 Tølløse 238
 tømmer 108
 tørv 111, 131
 Tårnborg 290 f
 Tårnborg ladegård 262, 290
 Tårnby 223
 Tårning 256
 Tåstrup 275, 281
 Tåstrup, Høje 213
- Ubberød 246
 Udesundby, se Sundby færge
 Udlejre 234 f
 udspisningsregistre 121 f, 167, 252
 udtjenere 119
 ugedagstjenere 119, 122–125
 Uldum 257
 Ulfeldt, Corfitz 48
 Ullerød 287
 Ullesø rende 247

ulovlig færdsel 192, 194, 197, 200–203
 Ulrik af Mecklenborg 190, 223, 228
 Ulrik, søn af Christian IV 214
 Ulse 226
 Ulstrup (Gørlev sogn, Holbæk amt) 239, 304
 Ulstrup (Skelby sogn, Præstø amt) 241
 Ulvemosen ved Havdrup 238
 Ulvemosen ved Lynge 216
 Uppsala 77
 Urne, Frederik 186, 247, 270
 Urne, Jørgen, 235
 Urne, Sigvart 281
 Usserød 270 f, 286
 Utterslev 208, 230, 232
 Utterström, G. 78

Vadesteder 20, 56, 68–70, 76, 99, 238
 Valby 84, 184, 210, 212, 221, 300
 Valby bakke 104 f, 184, 210, 212, 275
 Valby hegn ved Helsingø 20
 Valby Langgade, København 210
 Valdemar Atterdag 264
 Valdemar Sejv 264
 valdemarsveje 170, 214, 262, 264 f
 Valkendorf, Henning 90
 Vallensved 241
 Valløby 13, 223
 Valsøllille 187, 264 f, 266, 269
 Vandfuld herred 91
 vandføring, åers 67
 vandskel 17, 19, 67, 308
 Vangede 232, 245, 282 f
 Vangehusvej, København 137
 Varberg 141
 Varde 121
 Varde bro 97 f
 vareudveksling 139
 Varnild, Ib 98
 Vartov, Gammel 137, 219, 245. Se også
 Rosbæk gård
 Vartov, Ny 76, 219, 245
 vaser 75 f, 234, 239. Se også dæmninger
 Vedbysønder 180, 216, 253
 Vedbæk 147, 220
 vedligeholdelse af veje 81–101, 179, 308.
 Se også kongeveje
 Vedskølle 224
 Ved Vesterport, København 212, 260
 vejarbejde, se vedligeholdelse
 vejbygningsteknik 296. Se også kongeveje
 vejinspektører på kongevejene 195 f, 198,
 267. Se også opsynsmænd
 Vejle 114, 116 f, 140 f, 150, 256
 Vejlebro 229
 Vejleby, Ods herred 240
 Vejleby ved Randers 148

Vejlesø, Holte 246
 Vejle å 256
 vejlovgivning 23, 27, 42. Se også Christian III's recesser, forordninger
 vejreformerne 199, 206, 289, 293–295, 307 f
 vejrelikter 20, 62 f. Se også kongeveje
 Vejrum 150
 vejstrækninger

ALFARVEJE

Sjælland:

Korsør–Kalundborg 238 f
 København–Helsingør 147, 219–221, 235
 237, 251, 300, 302 f, 308
 København–Hillerød 230–232
 København–Korsør 10, 38, 84, 208–219,
 239, 292 f, 302–305, 307 f
 København–Køge–Vordingborg 45, 84,
 221–228, 300, 303 f
 København–Roskilde 84, 208–213, 292 f,
 307 f
 København–Slangerup 230, 232 f
 Køge–Næstved 226, 228, 303 f
 Næstved–Ringsted 240
 Næstved–Skælskør–Korsør 242
 Næstved–Slagelse 241 f, 263
 Næstved–Sorø 241
 Næstved–Vordingborg 226, 228
 Ringsted–Holbæk 70, 238, 304
 Ringsted–Kalundborg 242
 Ringsted–Køge 242
 Ringsted–Skælskør 242
 Roskilde–Hillerød–Helsingør 234–238,
 286, 303
 Roskilde–Kalundborg 228–230, 300, 302
 Roskilde–Køge 238
 Roskilde–Slagelse 38, 214–217, 302 f
 Slagelse–Kalundborg 239, 304
 Slagelse–Nykøbing 240
 Sorø–Skælskør 263

Fyn:

Nyborg–Svendborg 57, 305
 Odense–Assens 305, 308
 Odense–Middelfart 59, 305

Jylland:

Bredsten–Kolding–Immervad 35
 Bække–Ribe–Tolsted 37
 Flensborg–Ribe 46
 Haderslev–Kolding 289
 Skjern–Ålum 37
 Viborg–Holstebro 37, 304
 Viborg–Randers 37

KONGEVEJE

- Antvorskov-Lystager ladegård 263
 Antvorskov mod Næstved 262 f
 Emdrup lund-Vartov 245
 Frederiksborg-Kronborg 174, 179, 189,
 247-250, 294 f
 Frederiksborg-Sparepenge 192
 Frederiksborgvejen-Frederiksdal 282 f
 Haderslev-Kolding-Jelling 150, 164,
 168, 189 f, 194, 198, 241, 253-257, 289
 Hørsholm-Fredensborg 205, 284 f, 287,
 296
 Hørsholm-Frederiksborg 287
 Hørsholm-Nyrup 190, 270, 287
 København-Frederiksborg 176, 179 f,
 185 f, 188-190, 194, 196, 202, 244-247,
 260, 287, 294 f
 København-Islev 257-260, 293
 København-Roskilde 177, 180, 182,
 186 f, 189, 274-282, 289
 Nyrup-Hellebæk-Kronborg 248, 250 f
 Ringsted-Korsør 177 f, 183, 190, 194 f,
 216, 239, 252 f, 260-262, 290-293
 Roskilde-Ringsted 178, 187, 195, 264-
 270, 290-293
 Rude-Hørsholm 246, 287, 294
 Vesterbrogade-Frederiksberg slot-Lang-
 vadsdam 277, 279, 281, 284, 292, 296
 Vesterport-ladegården-Vibenshus 260
 vejtal 189 f
 vejtræer 189, 296
 vejvæsen 206, 295. Se også vejreformerne
 Veksebo 248
 Vellinge bro 72, 75
 Vemmelev 217, 260 f
 Vendsyssel 144
 Vesterbrogade, København 210, 212, 221,
 259 f, 281, 284, 293
 Vesterbros torv, København 212
 Vester Egede 226
 Vester Egesborg 226
 Vesterport, København 84, 210, 221, 233,
 259 f, 275
 Veterslev 240
 Vey-Viser for Reysende 103, 216, 293
 via regia 27, 167, 185
 via regis 167, 187
 Vibenshus 202, 245, 260, 294 f
 Vibes kro, Mikkel 210, 221
 Viborg 27, 37, 141, 148, 161, 304
 Videnskabernes Selskabs kort 14, 19, 22,
 38 f, 154, 223-226, 230, 233, 238, 240,
 242 f, 305. Målebordsbladene 243, 250,
 269, 305-307
 vider og vedtægter 56
 Vidå 65
- Vig 240
 Villius, Hans 45
 Vind, Iver 97
 Vindbyholt 152, 224
 vindebroer 193, 253
 Vindekilde 240
 Vindelbo, Jens 195, 198, 253
 Vindelbro 253
 Vinderup 240
 Vindinge herred 90
 Vinstrup 262
 vinterveje 77-80
 Vipperød 238
 Virksund færgested 91
 Vive, Hans 245
 Vodroffsvej, København 259
 vogne 68 f, 98 f, 102, 111 f, 162, 176, 180,
 188, 287, 298. Se også bondevogn, karm,
 karrosse, kuskvogn, luksusvogne, ophængt
 vognkasse, rustvogn
 Vognmandsmarken, København 137
 vognmænd 103, 115, 122, 127, 136-142,
 190, 195, 200 f, 299
 vognreformen 60-62, 298
 Voldborg herred 83 f
 voldgæsteri 143
 voldsted 264, 268
 Vonsyld 254
 Vordingborg 51, 103, 109, 125-127, 136,
 141, 160, 224, 226, 228, 264, 300, 303
 Vridsløse 240
 Vridsløselille 281
 Værebø 69, 76, 234 f
 Værebø å 67
 Værløse 223
 Værnedamsvej, København 210, 212, 221
 Västra Holavåg 80
 Vättern 80
 Vårby bro 217, 260, 270, 290, 292
 Vårby å 13
- Warrebyhus 217
 Webb, Sidney og Beatrice 57, 59
 Wedel, L. M. 242 f
 Weibull, Curt 44 f
 Weimar 140
 Welblund, Aage 24, 42, 161, 163, 226
 Westen, Friedrich von 155, 228, 230
 Wibeckes kro 224
 Willar, A. Chr. 167, 210, 221, 223, 236 f,
 246 f, 271, 283, 293, 300
 Wismar 228
 Witt, Torben 24
 Wittenberg 140
 Wunderer, J. D. 179-181, 184 f
- Ystad 94

- Zesterfleth, Herman von 182–184, 266,
269
- Æbelholt 235
ægter 86, 96 f, 105–130, 137
Ängelholm 13
- Ølstykke 234 f
Øm 214
Øresund 28, 77 f
øresundstolden 176, 199, 274
Ørsholt 250
Ørslev under Skoven 87 f, 122, 183, 267,
270
Øster Bjerregrav 37
Östergötland 80
Østerport, København 219, 244, 260
- Øster Starup 256
Östra Holaväg 80
- Åbenrå amt 53, 167
Ågerup mølle ved Halleby å 239
Ågerup ved Roskilde 234
Åhus 13
Åkær len 116
Ålborg 27, 93, 141, 145, 148, 161
Ålborghus 56
Ålum 37
Åmosen 12, 65, 240
Århus 108, 141, 148
Årøsum 217
Åstorp 254
Åsum 90
Åsum bro 63, 72, 75, 88, 90 f