Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk



Roskilde Landevej

af EGON FUNCH og EJVIND TOFTE

VED SUND OG BÆLT

Roskilde Landevej

af Egon Funch og

Ejvind Tofte

HERNOV

Egon Funch og Ejvind Tofte
Roskilde Landevej
Serien *Ved Sund og Bælt*

Udgivet i samarbejde med Historisk Selskab for Glostrup, Brøndby, Albertslund og Vallensbæk

Redaktion: Erik Wassard
Typografi: Erik Ellegaard Frederiksen IDD

Bogen er sat med 10 punkt Times hos Special-Trykkeriet Viborg a-s der ligeledes har forestået trykningen

© copyright Egon Funch og Ejvind Tofte
Hernovs Forlag, København 1986

ISBN 87-7215-086-6

Billederne er – foruden af forfatterne – stillet til rådighed eller udført af følgende:
Frihedsmuseet
Tandlæge Kirsten Wulff Harck
Jernbanemuseet
Det kgl. Bibliotek
Den kgl. Kobberstiksamling
Kunstakademiet
De lokalhistoriske arkiver i Albertslund, Glostrup, Høje-Taastrup og Rødovre kommuner
Nationalmuseet
Stadsbibliotekar Ove Nielsen
Pressefotograf Bent Petersen (Røde Vejrmølles brand)
Universitetsbiblioteket
Farvebillederne er taget af Egon Funch

I samme serie udkom tidligere:
Erik Wassard: Vestvolden. Fra Fæstning til Naturpark
E. Laumann Jørgensen: Vestskoven. Et Landskab under Forvandling
Alfred Wassard: Københavns ældste Kærne
E. Laumann Jørgensen: Harreskovene, Ryget og Nørreskoven
Alfred Wassard: København mellem Søerne og Amaliehaven

Indhold

Forord 7

Den gamle vej 9

I Sct.Gertruds varetægt 10
Tilflugtssteder undervejs 11
Hvor vejen gik 12
Et møde med Absalon 14
I Vestskoven 15
Fortidens uhygge 16
En kro og et strømpebånd 18
Den lykkelige nedkomst 19
Post og ekstrapost 20
Konger og fyrster 21
Fakler i natten 23
Rømers milepæle 24
Skarpe kommentarer 24

En kongelig privatvej 27

Den nye vej 29

Et stort anlægsarbejde 30
Kedelige timer 34
Manden ved bommen 36
Nye milepæle 37
Fra frokostbordet 37
Halm og mælk 38
Kuglepost og krinoliner 39
Vejen affolkes 41
Trafikken kommer igen 44
Bilerne skriver vejhistorie 46

En tur ad Roskildevej 48

Krohold med besværligheder 50
En bekymret svenskekonge 51
Estrups kongstanke 52
Lykønskning fra Eisenhower 54
Gennem Glostrup 55
Den danske »Moulin Rouge« 58
»Ned ad landevejen« 60
Konger og bissekræmmere 64
»Gid jeg ikke kunne skrive!« 66
Ad Hedehusene til 69
Bøndernes sørgetog 70
Mindernes vej 73

Supplerende læsning 74

Stikordsregister 76

Forord

Bogen om »Roskilde Landevej« af Egon Funch og Ejvind Tofte er sjette bind i serien »Ved Sund og Bælt«.

Med serien ønsker redaktionen at skildre sjællandske landskaber, skov og eng, fortids voldsteder, bypartier og nu landevejen, det ældgamle forbindelsesled mellem fjordbyen Roskilde, domkirkebyen, bispesædet – og overfartsstedet ved Øresund, Havn, hvorfra man kunne sejle mellem de to rigeste provinser i middelalderens Danmark, Sjælland og Skåne.

Denne vejstrækning fra Roskilde til det sted, der skulle blive rigets residens- og hovedstad København, er vel en af de kendteste veje i landet – og som sådan har den også sin egen historie. Den er værd at befare – i ét langt, snorlige stræk, eller i små etaper, alt efter temperament.

Gå selv ad landevejen ud. Redaktionen håber, at denne bog kan give læseren mod på at følge ikke kun landevejen selv, men også friste til små afstikkere ind imellem, hvor vejen og dens omgivelser giver inspiration hertil.

Bogen er gennemillustreret – også med gamle kort. Vejens langstrakte udstrækning taget i betragtning er redaktionen gået ud fra, at læseren selv i givet fald bevæbner sig med et moderne vejkort, hvis bogen – og vejen – giver lyst til et par svinkeærinder lidt bort fra den slagne landevej til huse og gårde, stationsbyer og skovstrækninger, åer og moser og nye villakvarterer, kroer og kirker undervejs, de sidste kan ofte beses – også det indre – efter en venlig henvendelse til det lokale kirkegårdskontor.

Altså ønsker vi: god tur – ud ad *Roskilde Landevej!*

Erik Wassard
redaktør



Et sildemarked i Skanør o.1400, således som maleren Rasmus Christiansen forestiller sig sceneriet.

Den gamle vej

Da Absalon i 1167 af strategiske grunde befæstede en hidtil ret upåagtet ø mellem Sjælland og Amager, måtte beboerne i den lille bonde- og fiskerby Havn føle sig tilsmilet af lykken. Trygheden ved at blive beskyttet af en fast borg, beliggenheden ved nordens vigtigste handelsvej Øresund og ikke mindst den ret centrale placering i det daværende danske rige – alt spåede stedet en stor fremtid.

Lige fra sin fødsel havde København fortræffelige veje ud i den store verden – de våde veje, der blev trafikeret af datidens orlogs- og handelsskibe.

Med vejforbindelsen til det indre af Sjælland lå det tungere. Hvis beboerne i Havn havde ærinde til Sjællands gamle hovedby, Roskilde, måtte de konstatere, at der ikke var nogen direkte vej, der forbandt de to byer med hinanden. Dertil var den lille by ved Øresund for ubetydelig. Der var ikke andet at gøre end at tage staven i hånd og finde frem til en af de primitive vejlinier, der fra ældgammel tid havde forbundet Roskilde med Øresundsområdet. En af disse linier synes at være gået fra Roskilde over Smørum ud til Øresund ved Hvidøre, hvor der længe havde været en kendt anløbsplads for skibene.

Hvorledes disse vejlinier forløb, må vi i nogen grad gisne os til, idet der kun var tale om primitive jordveje, der forlængst er forsvundet. Vejene bestod af hjulspor, det ene ved siden af det andet. På denne måde kunne en vej opnå en meget betydelig bredde, men var der ikke plads til siderne, skar vognhjulene sig dybt ned i terrænet, hvorved hulveje opstod. Nedenstående træsnit er en god illustration af, hvordan en sådan vej så ud.

I løbet af 1100-tallet blev der behov for en direkte vejforbindelse mellem



En hulvej ved Ørholm. Træsnit 1876.

Købmændenes Havn og det stolte Roskilde, der efter danske forhold var en storby med ikke mindre end 11 kirker og 5 klostre. Absalons dobbeltstilling som borgherre i København og biskop i Roskilde nødvendiggjorde talrige rejser mellem disse to steder, men den første Roskildevej blev sikkert ikke fortrinsvis anlagt for at glæde den høje prælat, hvis udsøgte ridehest nok skulle bringe ham frem på rimelig tid, selv om den måtte gøre en lille omvej. Langt større rolle har det utvivlsomt spillet, at nye vejforbindelser netop på denne tid begyndte at tage retning mod den vældige nordeuropæiske markedsplads, som det skånske sildefiskeri skabte hvert år, når sommeren begyndte at gå på hæld. Hvis man skal tro en fransk iagttager, der i 1360'erne aflagde besøg på Skånemarkedet, var 40.000 småbåde, 500 skibe og 300.000 mennesker stimlet sammen her. Selv om der turde ligge nogen overdrivelse heri, må livet ved Skanør og Falsterbo i højsæsonen have været en heksekedel af aktivitet.

Da de store sildemarkeder opstod, har en så vigtig by som Roskilde haft en klar interesse i en praktisk vejforbindelse til overfartsstedet ved Øresund. Tænk blot på efterspørgselen efter saltet sild til fastetiden, hvor kød ikke måtte nydes! Antagelig er færdselen i begyndelsen gået over Smørum, hvorefter den ved Gladsaxe er drejet mod syd mod København. Senere har man valgt en mere direkte linie, der krydsede Store Vejleå ved Vridsløsemagle og Harrestrup Å på det sted, hvor Damhuskroen nu ligger.

Den oprindelige Roskildevej var en typisk vandskelsvej, dvs. en vej, der så vidt muligt undgik at krydse vandløb eller i hvert fald passerede disse i nærheden af kilderne, hvor vadesteder kunne etableres uden større vanskeligheder. Vandløbene var nemlig i hine fjerne tider en alvorlig hindring for trafikken. At krydse en å kunne være noget af et vovestykke, idet grundvandstanden dengang var betydelig højere end nu. Ådalene har gennemgående haft en sumpet, moseagtig karakter, og oversvømmelser har været hyppige.

Stort set var det den middelalderlige Roskildevej, der betjente trafikken helt frem til omkring 1770, da en ny landevej med delvis ændret linieføring blev anlagt. I de mellemliggende århundreder var der naturligvis gennemført visse forbedringer af vejen, men som vi skal se, mindede vejarbejder i gamle dage ofte i betænkelig grad om en march på stedet – eller et lille skridt bagud.

I Sct. Gertruds varetægt

Betegnende for kvaliteten af de middelalderlige veje er det, at da Erik Glipping i 1282 måtte forpligte sig til at holde danehof en gang om året, blev det samtidig bestemt, at der skulle vælges et mødested, hvortil man kunne komme med skib. Rigets stormænd vovede sig nødig ud på rigets veje.

Både fra oldtiden og middelalderen har man fundet rester af sten- eller tømmerbelagte veje, men dette har været absolutte undtagelser i særlig vanskeligt terræn, og den oprindelige Roskildevej har utvivlsomt været en almindelig jordvej, der først i århundredernes løb i beskedent omfang er blevet befæstet med sten og grus.

Tilbragte man en sommerdag ved denne vej, ville man snart konstatere, at færdselen var yderst sparsom. På lang afstand gav trafikanterne sig til kende ved de tætte støvskyer, de hvirvlede op. Man hørte rappe hovslag, når en rytter galopperede forbi. Helt anderledes langsomt og møjsommeligt arbejdede bøndernes spinkle pindevogne, forspændt med heste eller okser, sig hen over den ujævne vejbane med de mange livsfarlige huller.

Et lille øjebliksbillede fra Roskildevejen på Absalons tid giver Saxo i sin



Allerede Saxo Grammaticus havde noget at fortælle om danske veje; muligvis var det netop Roskildevej, han tænkte på. Billedet er fra titelbladet til Saxo-udgaven fra 1514.

danmarkskrønike; i hvert fald er det ret sandsynligt, at hans skildring gælder netop denne vej. Sidst på året 1176 satte frosten pludselig ind med en styrke, der fik alle vande til at fryse til. Da nogle bønder nu kom kørende med proviant til flåden, sad der så tykt med is og ælte om hjulene, at de ikke var til at rokke af pletten. Bønderne måtte da lade vognene stå og læsse varerne på hestene, men det frosne pløre hang nu så fast under støvlerne, at de næppe kunne flytte benene.

Mange farer lurede undervejs, ikke mindst landevejsrøvere, og inden man begav sig ud på rejse, var det derfor tilrådeligt at drikke en skål for de vejfarendes skytshelgen, Sct.Gertrud. Undervejs kunne man holde andagt ved de forgyldte Sct.Gertruds-figurer, der var opstillet hist og her, og kom man forbi et krucifiks eller et madonnabillede, lod man rosenkransen glide gennem fingrene, medens man opsendte det foreskrevne antal bønner.

Endnu mere betryggende end de himmelske magters beskyttelse var dog nok en eskorte af bevæbnede mænd, og det har de rige og fornemme damer, der undtagelsesvis dristede sig ud på vejene, naturligvis haft. Ellers var de nok blevet derhjemme.

Efter reformationen forsvandt krucifikser og madonnabilleder, og glansen gik for bestandig af Sct.Gertrud, da hendes forgyldte billeder blev ødelagt.

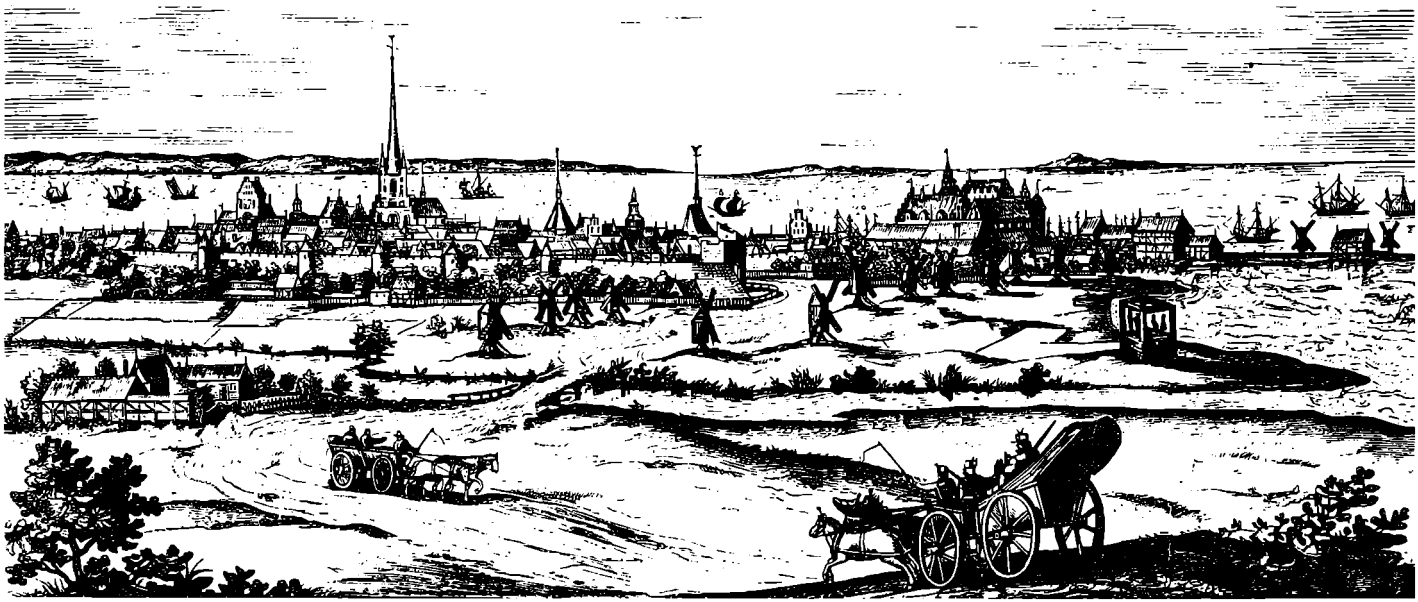
Tilflugtssteder undervejs

Når mørket faldt på, eller når sult og tørst begyndte at melde sig, måtte de vejfarende længe søge husly og forplejning i klostre eller hos private. Selv om en vægtig pengepose kunne åbne mange døre, var langtfra alle i besiddelse af en sådan, og mange sagesløse mennesker var ude for, at rejsende med magt trængte ind hos dem.

Dette såkaldte voldgæsteri gav stødet til, at en række regenter påbød etablering af gæstgiverier langs vejene, men det skulle vare flere hundrede år, før et rimeligt antal var skudt op.



De mange smugkroer var i perioder en landeplage. Marstrands tegning viser Jacob Skomager og Jeppe.



København set fra Valby Bakke i 1580'erne. Vognen til venstre kører på Roskildevejen, der blot består af nogle hjulspor ved siden af hinanden. Efter Braunius.

Det ældste gæstgiveri mellem København og Roskilde var Roskildekroen, hvis historie fortaber sig helt tilbage i den sene middelalder. Denne og de øvrige kroer ved Roskildevejen vil senere blive behandlet.

Med tidligere tiders beskedne trafik var en landevejskro sjældent nogen guldgrube, og regeringen måtte derfor lokke med visse privilegier for at få kroer etableret. Af særlig betydning var en forordning af 4. juni 1689, der gav de privilegerede kroer eneret til brændevinsbrænding på landet, og nu begyndte kroerne for alvor at blomstre op. Snart faldt man i den modsatte grøft: der blev for mange kroer, og for at få antallet reduceret skærpede regeringen bestemmelserne, navnlig ved at forbyde kroerne at sælge brændevin til de nærmestboende. Resultatet var, at smugkroer blev en landeplage. Jacob Skomager havde mange kolleger.

Hvor vejen gik

Uden for Vesterport begyndte landevejen sit løb mod Roskilde. Hvorledes den nøjagtige linieføring har været i de ældste tider, vides ikke med bestemthed, men o. 1600 gik den så nogenlunde ad den nuværende Vesterbrogade, Rahbeks Allé og Valby Langgade til østenden af Damhussøens dæmning.

I det senere så berømte Bakkehus blev der i 1700-tallet drevet et traktørsted, der søgtes af personalet på Frederiksberg slot og af københavnere på udflugt. Selv om Bakkehuset lå ved den gamle alfarvej, kan det dog næppe

gøre krav på at kaldes en landevejskro. I 1782 blev traktørstedet flyttet til den nye Roskildevej og fik nu navnet Slotskroen.

Den landevejskro, der lå nærmest København, var Valby kro, der lå lige ved Tingstedet på hjørnet af Langgade og Skolegade.

Tingstedet var jo her som i andre landsbyer det sted, hvor byens anliggender drøftedes. I Valby kan man sige, at det åbne møde blev holdt på tingstedet og det lukkede i kroen. Her sad man jo mageligere, og drøftelserne gik måske mere fordrageligt, hvis man smurte sig i mundvigene med lidt øl.

Kroen nævnes første gang i 1656, men er sandsynligvis langt ældre. Da den svenske hær i 1658 nærmede sig København, lod danskerne Københavns forstæder afbrænde, og ved denne lejlighed gik også Valby kro op i luer. Den blev dog hurtigt genopbygget.

Folk, som ønskede at nette sig inden ankomsten til hovedstaden, gjorde ofte ophold i Valby kro, og kom man så sent, at Vesterport var lukket, måtte man overnatte i kroen.

Da den nye Roskildevej blev anlagt, kom de vejfarende ikke mere forbi Valby kro. Kromanden led herved afbræk i sin næring, men fik til erstatning udbetalt 200 rigsdaler fra staten. Han fik oven i købet lovning på endnu 200, hvis han ville flytte kroen til den nye landevej, men det havde Valbymanden åbenbart ingen lyst til. Han blev, hvor han var.



I den nuværende Rahbeks Allé passerede den gamle Roskildevej Bakkehuset, hvor der oprindelig var værtshus for de vejfarende.

Efter den tid blev Valby kro et lokalt samlingssted. Som landevejskro var den ude af sagaen, og i 1902 blev den nedlagt.

Fra Damhussøen fulgte den gamle Roskildevej tilnærmelsesvis den nuværende landevej til et sted i nærheden af den langt senere anlagte Vestvold, hvor den drejede mod nord. På et stykke har Dalvangsvej (en sidevej til Paul Bergsøes Vej) omtrent samme forløb.

Lige øst for vejkrydset Dalvangsvej/Erdalsvej lå den forlængst for-



Fastelavnsridning ved Valby kro. Fra C. Rosenhoff: Fastelavn. 1855.

svundne Glostrup kro, også kaldet Glostruphus, hvor de vejfarende kunne få sig en bid brød og en dram – ikke mindst det sidste; der var nemlig grund til at fejre, at man med hele lemmer og tegnebogen i behold var sluppet forbi »Glostrup Hule«, dvs. en skovbevokset lavning omkring den nuværende Glostrup Bypark, hvor landevejsrøvere havde den dårlige vane at udplyndre de rejsende. Inden man forlod kroen, kunne man få skoet sin hest eller repareret en vognaksel, idet kromanden også var smed. Mæt og veltilfreds fortsatte man rejsen.

Fra Dalvangsvej bøjede den gamle landevej igen et stykke mod nord og fortsatte gennem de nuværende veje Sofielunden og Mellemtoftevej over Ringvejen.

Et møde med Absalon

Og på den anden side af Ringvejen genfinder vi den oprindelige Roskildevej, der på en lang strækning har et navn, der vækker minderne til live: Gamle Landevej.

Selv i sin moderniserede skikkelse kalder denne vejstrækning på fantasien i højere grad end nutidens voldsomt trafikerede Roskildevej.

Absalon må ofte være kommet denne vej. Lukker vi øjnene et øjeblik,



Der findes intet samtidigt portræt af Absalon (relieffet på gravstenen er først fra 1500-tallet). Dette er Constantin Hansens opfattelse af den dynamiske biskop.

kan vi let forestille os den energiske prælat passere os på sin statelige ganger. Flygtigt tegner han et velsignende kors i luften over en lille gruppe høstfolk, der er faldet på knæ inde på marken. Instinktivt aner de, hvem manden med det fornemme følge må være, selv om de aldrig har set ham før.

En kavalkade af vejfarende fra mange tidsaldre stiger frem for tanken: konger, krigere og stormænd til hest, adelsdamer til vogns, tiggermunke til fods, handlende med deres knirkende kærrer ... og samfundets udstødte, tiggere og spedalske, der fristeren ynkelig tilværelse i vejkanten.



En tiggermunk (franciskaner). Efter håndskrift.

Spedalske.
Efter altertavle.

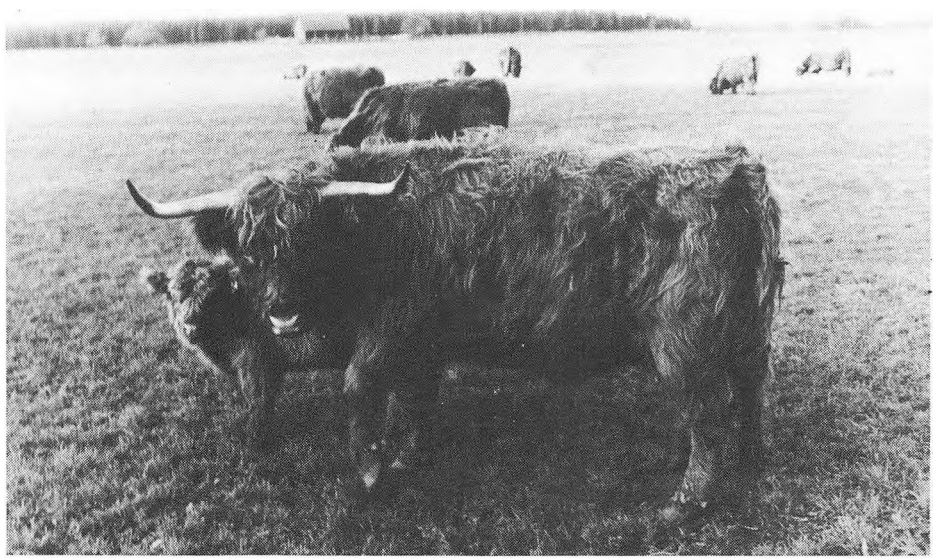


Med staven i hånd stavrer pilgrimme frem mod fjerne mål for at søge fred i sindet: måske mod Rom, måske endog mod Jerusalem. I baggrunden kan vi høre Hans Tausens spottende stemme: »Løb I ej fra Rom indtil Sct.Jacob, fra Sct.Jacob indtil Stjernebjerg, derfra indtil Kippinge, fra Kippinge indtil Rye, fra Rye indtil Aabenraa, fra figentræet til pæretræet, fra pæretræet til æbletræet ...«

I Vestskoven

Ca. 75 m øst for det sted, hvor Gl. Landevej skærer Herstedøstervej, lå Møllehuset, dvs. den senere Røde Vejrmølle kro, der ved den nye landevejs anlæg i 1770'erne blev flyttet ned til denne og senere vil blive omtalt. Den stubmølle, der gav kroen navn, flyttede med. Kroen lå på sydsiden af vejen, og lige over for den lå en tid Smørum herreds tinghus, indtil det i 1683 blev flyttet til Ballerup.

Efter at have krydset Herstedøstervej passerer vi gennem en rød port, der bringer portene til Dyrehaven i erindring. Det er en af de sydlige indgange til Vestskoven – en skov, der skylder en folketingsbeslutning sin eksistens. Man kan næppe tænke sig en prægtigere gave til befolkningen end disse udstrakte skovområder, disse kunstige bakkedrag og disse frodige sletter, hvor gotlandske får og lang-



Skotsk højlandskvæg i Vestskoven.

hornet skotsk højlandskvæg græsser.

Starten på anlægsarbejderne går kun tilbage til 1967.

»Ja, men den er trivedes godt. Hvad der plantes i Kærlighed, det voxer i Herlighed, siger Ordsproget, og det er s'gu sandt,« udtaler gårdejer Jepsen i »En Søndag paa Amager« om den dengang ret nyplantede Kongelund. Det samme kan i dag siges om Vestskoven. Den er dejlig på alle årstider.

Stensøen i Vestskoven ligger lige nord for det sted, hvor Trippendals galge stod.



Fortidens uhygge

Et stykke længere fremme – til højre, lige før vi kommer til Herstedvester radio – lå i perioden 1688-1791 Smørum herreds rettersted, populært kaldet Trippendals galge.

Datidens retspleje var oprørende i sin brutalitet og tilsigtede alene at sætte potentielle lovovertrædere en dødelig skræk i livet. Derfor skulle afstraffelserne foregå offentligt, og derfor skulle retterstedet placeres ved alfarvej, så de vejfarende ikke kunne undgå at se de hængte syndere, de afhuggede hoveder og de lemlæstede legemer.

Navnet Trippendal menes at henvise til galgens udseende (trippen = treben), idet den antagelig var af en ret normal type bestående af et trebenet

Hvor ryttersken befinder sig, var galgen placeret. Til venstre ses en lav pæl, som statsskovvæsenet har opsat med en kort beskrivelse af galgen og dens historie.



Roskilde Landevej ved Damhuskroen


DAMHUSKROEN
Hvidovre
JH25596
KX 49959



Forår i Vestskoven



En cykeltur i Vestskoven



Vestskoven falmer

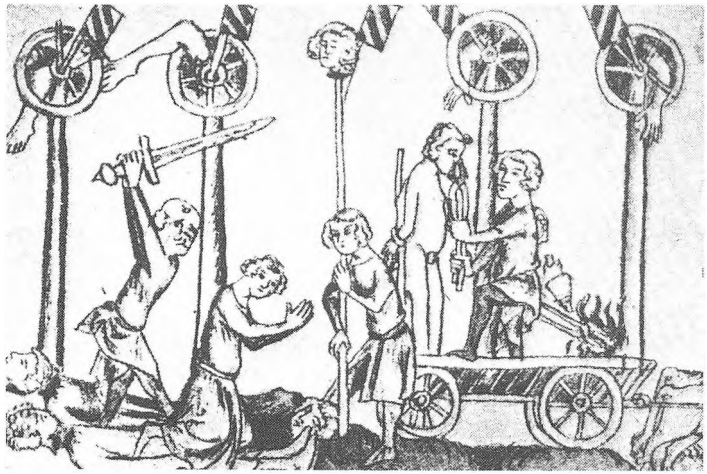


Parti fra Gamle Landevej

stillads, hvis stolper var forbundne ved tværbjælker, som hver havde plads nok til to hængte. Da ligene ofte forblev i galgen, til de gik i opløsning og blæste ned i en storm, skulle galgen være rummelig. Almindeligvis måtte de henrettede ikke føres til nogen kirkegård, men blev begravet i eller ved galgebakken.

Retterstedet lå i Herstedøster sogn, hvis kirkebøger rummer makabre tilførsler om henrettelserne. Vi tager et enkelt eksempel.

Torsdag den 21. februar 1765 henrettedes Ingeborg Larsdatter og hendes datter Sidse Bendtsdatter. De havde været med til at planlægge et mord på datterens mand. Den egentlige drabsmand var hendes fader, men han havde gjort sig usynlig ved at flygte til Skåne. Den myrdede, der var væver i Smørum, blev såret ved et skud gennem vinduet, medens han sad ved sin væv, og blev derefter dræbt med en økse. De sammensvorne gemte liget i tørvehuset, men datteren røbede det passerede, hvorefter de to kvinder blev indsat i Blaataarn (et fængsel ved Langebro, opkaldt efter Blaataarn på Københavns slot). To præster – hr. Trojel og hr. Hagenæs – besøgte dem flittigt i fængslet for at berede dem til den uundgåelige død. Og nu var dagen inde.



Rædslerne på Smørum herreds rettersted illustreres ganske godt af dette billede fra et tysk håndskrift. Man ser halshugning, knibning med glødende tang (en reservetang ligger på bålet ved siden af bødlen) og forskellige legemsdele på stejle og hjul.



Trippendals galge har antagelig været af nogenlunde samme type som denne galge, der endnu er bevaret i den tyske by Beerfelden. Efter Karl Bruno Leder: Todesstrafe.



Vejnavne i Albertslund minder til stadighed beboerne om den forsvundne galge.

Det grusomme optrin bliver levende for os. Knugede af rædsel kommer de to kvinder skrumplende i en kærre i den bitterligt kolde vintermorgen. For øjnene af en nysgerrig tilskuerskare – og mange kom langvejsfra for at overvære en henrettelse – hjælpes de op ad trinene til skafottet, hvor de to præster prøver at bringe dem den sidste trøst. Begge kvinder siges at være bodfærdige og dør i forvisning om et evigt liv.

Bøddelen begynder på dagens arbejde. Moder og datter straffes forskelligt. Efter datidens opfattelse har moderen fået en ret mild dom, idet hun bliver halshugget med sværd, hvilket ikke var så vanærende som at lide døden ved et øksehug (men undertiden tilføjede sværdet ofret langt større lidelser, end øksen ville have gjort). Tilmed er det bestemt, at moderen skal begraves på Herstedøster kirkegård, og at komme i indviet jord er en stor begunstigelse.

Det uhyggeligste er tilbage. Den unge kvinde får lovens strenghed at føle i al dens grumhed. Fem gange bliver hun knebet med glødende tænger. Hendes højre hånd hugges af, og først derefter falder hendes hoved for øksen. Hoved, hånd og krop sættes på stejle, dvs. lange, lodrette pæle.

Adresseavisen meddelte, at den unge kvinde – efter at hun var knebet de fem gange og må have været desperat af smerte – kyssede præsternes hænder og velsignede dem for deres arbejde med hende.

Hvad fik bøddelen for sin blodige gerning denne torsdag? Ja, hvis han har været aflønnet efter taksterne i et kongeligt reskript af 8. marts 1698, har han fået 33 rigsdaler for at pine og dræbe den unge kvinde (heraf 5x2 rigsdaler for at knibe hende med de gloende tænger). Desuden har han fået 10 rigsdaler for at halshugge hendes moder. En indbringende dag for Smørum herreds bøddel.

Lad os tilføje, at den flygtede drabsmand senere blev pågrebet og led samme død som datteren, og at der på stedet flere gange er fundet skeletdele, som er blevet jordfæstet på Herstedøster kirkegård. Har der været nogle fattige knoglerester af Sidse Bendtsdatter imellem, er moder og datter altså omsider kommet til at hvile på samme kirkegård.

Den sidste henrettelse på Trippendal fandt sted torsdag den 3. marts 1791. Delinkventen var en 22-årig skånsk pige, Inger Olsdatter, der havde dræbt sit nyfødte barn. Traditionen vil vide, at pigens kæreste havde været hos kongen og fået udvirket en benådning. Viftende med et rødt tørklæde kom han nu løbende over markerne, men for sent – øksen var allerede faldet.

En kro og et strømpebånd

Gl. Landevej er afbrudt ved Ringvej O 4. På højde med Herstedvester kirke må man derfor dreje til venstre ved de hvide sten, hvorefter gang- og cykelstien mod Taastrup fører under motorvejen. Når vi genfinder den gamle landevej, ser vi Store Vejleå glide mod syd – i dag kun et beskedent vandløb. Lige vest for ådalen lå den gamle Roskildekro.

På stedet ligger i dag et hvidt hus med stråtag, Rolighedshuset. Adressen er Snubbekorsvej nr. 11. I Rolighedshusets have er man ofte stødt på minder fra de tidligere bygninger.

Roskildekroen var et af landets ældste gæstgiverier. Den nævnes allerede i en forordning fra Christian II fra 1521, men et par kakler, der er fundet i haven, tyder på, at kroen er noget ældre, fra slutningen af 1400-tallet. Længe var kroen den eneste mellem København og Roskilde og var derfor centrum for rejselivet mellem disse vigtige byer. Kroen nævnes i Holbergs komedie »Den ellevte Junii«.

Fra den gamle kro fortælles en række træk, der forlener den med et skær af røverromantik. Således hører man (uden garanti for rigtigheden!) om, at adelsdamen Birgitte Parsberg gjorde ophold på Roskildekroen, da hun engang mellem 1671 og 1682 befandt sig på rejse fra sin herregård i Skåne til sin anden herregård, Gl.Køgegård. Stenager skov, hvoraf en rest er bevaret ved den senere kro ved den nye landevej, var tilholdssted for en røverbande. Det lykkedes nogle af dennes medlemmer at drikke fruens kusk fuld, hvorefter en af de skumle fyre iførte sig hans liberi og tog plads på kuskesædet. Da fru Parsberg skulle fortsætte rejsen, bemærkede hun i tusmørket ikke forandringen. Først da røveren styrede vognen hen mod skoven, blev hun klar over faren, hvorefter hun lynhurtigt tog et af sine strømpebånd af, og med det kvalte hun bagfra den falske kusk. Så greb hun selv tøjlerne og kom velbeholden til Køge. Se, det var en Quinde med stort Q!

Under svenskekrigen 1659 gik kroen op i luer, hvorefter krokonen, der havde mistet sin mand, en tid måtte ernære sig kummerligt ved at tappe øl i en jordhytte, indtil hun blev gift pånyog fik kroen genopført.

Til kroen var knyttet en vandmølle ved Store Vejleå. Efter svenskekrigens ødelæggelse blev den ikke genopført. Meget tyder på, at den erstattedes af stubmøllen ved Møllehuset nær Herstedøstervej.

Et gammelt sagn beretter, at man i måneklare nætter kan se en møllersvend bære en sæk korn fra Store Vejleå til Møllehuset.

I 1772 flyttedes kroen til den nye Roskildevej, hvor vi senere vil møde den.

Den lykkelige nedkomst

Ca. 1500 m fra den gamle Roskildekro ser vi ude på marken til højre en gammel bronzealderhøj, på hvis top der er rejst et karakteristisk stenkors – Snubbekorset. Det 3 m høje kors er udført af granit i romansk stil og bærer et kristusbillede i fladt relief samt en lang indskrift, som er værd at læse. Efter traditionen skal det oprindelige kors være rejst af herremanden Eskild Snubbe o.1230 til minde om, at hans hustru på dette sted – åbenbart meget pludseligt – havde født ham en søn. Da den glædelige begivenhed indtraf, var Eskild Snubbe på vej til sin borg Bytteborg (det nuværende gods Katrinebjerg ved Sengeløse). I Sengeløse kirke er endnu bevaret ligsten over medlemmer af familien Snubbe.

For at bevare korset til evig tid skænkede Eskild Snubbe to af egnens gårde til Roskilde domkirke med den forpligtelse, at domkapitlet skulle vedligeholde korset. Det er flere gange blevet fornyet, senest i 1903 på initiativ af digteren Thor Lange og arkivar A. Thiset.

Først i 1589 nævnes korset som rejst af Eskild Snubbe, og beretningen om den lykkelige forløsning støder vi først på så sent som i 1730, så traditionen står på vaklende ben. Men korset er et dekorativt indslag i landskabsbilledet, og at det drejer sig om et vejkors af samme art, som man endnu finder i de katolske lande til markering af en bestemt begivenhed, er hævet over enhver tvivl.

Efter Snubbekorset drejede den gamle landevej mod syd, hvorefter den fra Hedehusene så nogenlunde fulgte den nuværende Roskildevej.

Post og ekstrapost

»En Siæl behøver ikke nær saa lang Tiid til Himmelen, som den agende Post til *Roeskilde*,« skriver Holberg i sin 291. epistel. Vi skal ikke indlade os i nogen diskussion med den store professor om rigtigheden af hans tese, men vil i stedet fortælle lidt om den agendè post, der rullede hen ad Roskildevej.

I 1624 oprettedes et postvæsen, der i begyndelsen kun befordrede breve og på ruten København-Hamborg tillige pakker. Først fra 1653 anvendtes også ridende bude, og postrytteren blev i sin festlige, røde kappe en kendt skikkelse på vejene (den røde farve var dog først obligatorisk fra 1704). Jobbet var så farligt, at en pistol i sadeltasken var et led i udrustningen. Stimænd kunne ligge på lur, og fra et baghold kunne et velrettet skud let strække den enlige rytter til jorden.

Samtidig med indførelsen af de ridende bude begyndte postvæsenet at transportere personer, idet der blev indgået entreprisekontrakter med private vognmænd, som på hovedruterne stillede personvogne til rådighed, oftest åbne og altid umagelige. Det var disse vogne, der kaldtes agende poster. Befordringen var dyr, og der var kun få afgange. At rejsen gik langsomt, var en selvfølge, og det hørte med til ritualet, at de mandlige passagerer måtte ud af vognen på de værste steder for at skyde bagpå.



Før postvæsenets tid var de private brevbude ofte bevæbnede, her med en hellebard. Efter hollandsk krønike.

En postrytter nærmer sig Roskilde. Efter Pontoppidan.





En postrytter.

Længe vedblev private vognmænd at bestride den agende post efter kontrakt med postvæsenet, men i 1777 overtog dette selv denne form for persontransport.

En lille Nisse rejste
med Ekstrapost fra Land til Land,

sang vi i vor barndom uden at ane, hvad ekstrapost var for noget. Ekstrapost kunne man benytte, hvis man ville rejse mere bekvemt end med de agende poster. Vognene var lukkede og ret luksuøst udstyret, men billetprisen var derefter, så den lille nisse må have haft noget på kistebunden.

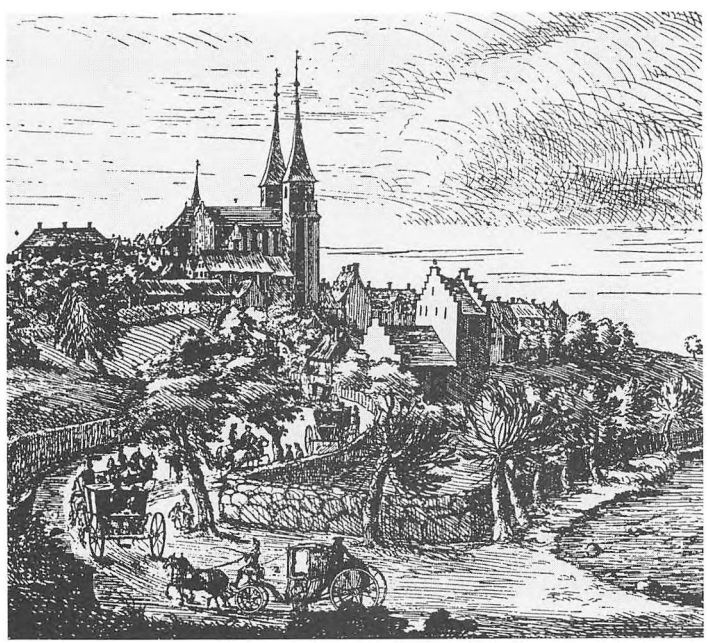
Konger og fyrster

Som den vigtigste forbindelse over land mellem residensstaden og det øvrige Danmark har Roskildevej jævnligt set konger og fyrster drage forbi, undertiden i prægtige optog med fornemt udsmykkede vogne og masser af heste.

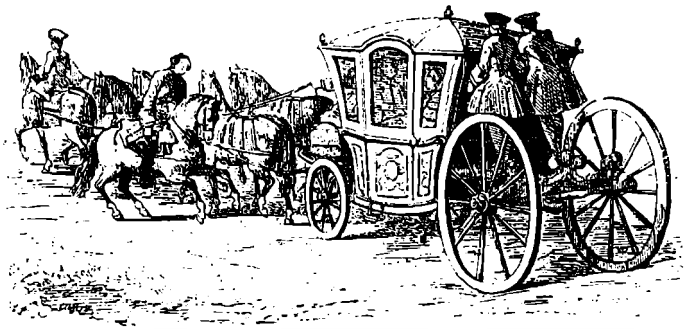
Når kongerne rejste rundt i landet, kunne antallet af ledsagende køretøjer undertiden løbe op i flere hundrede, hvis hele hoffet og det kgl. fadebur (køkken, forråd og personale) skulle



Bøndervogne, der i 1500-tallet er udkommanderede til at køre for kongen. Efter Resen.



Frederik V ankommer til Roskilde 1749. Det kgl. fadebur fulgte ikke med; derfor er følget beskedent. Stik af P. I. Grønvold.



De karrosser, Europas kronede hoveder lod sig befordre i, var fornemt udstyrede. Denne vogn er fransk. Efter Paul Lacroix.

med. De fornemste rangspersoner kørte i deres egne vogne, medens det var bønderne langs ruten, der havde pligt til at transportere de øvrige rejsende og den enorme bagage. Hvad bønderne mumlede i skægget, når de svang pisken over hestene, kan vi måske gætte os til.

En af de flotteste korteger, der nogen sinde er rullet hen ad den gamle Roskildevej, kunne man se den 18.september 1663. Det var kurfyrstinde Magdalena Sibylla og hendes søn, kurprins Johan Georg af Sachsen, der var på vej til København i anledning af sønnens planlagte bryllup med Frederik III's ældste datter, Anna Sophie. De høje gæster havde opholdt sig i Roskilde en dag, så de var udhvilede til det højtidelige indtog i København, hvor den danske konge ventede på Valby Bakke. Det kurfyrstelige følge bestod af 112 personer, 319 heste og 5 muldyr. I følget var adelsmænd, ministre, jægere med hunde, rideknægte, paukeslagere, trompetere, hejdukker (drabanter i ungarsk dragt), lakajer, pager og kammerjomfruer.

De tilskuere, der så det prægtige tog arbejde sig hen ad den ujævne Roskildevej, har gjort store øjne ved synet af de fine liberier, de forgyldte kareter, de fornemme karrosser og de kurfyrstelige håndheste med gule dækkener, hvorpå det kursachsiske våben var broderet. De fem muldyr har også vakt opsigt. De var med for at bære den kursachsiske bærestol (to muldyr ad gangen, de øvrige var reserver).

Det kan ikke overraske, at Frederik III modtog de fornemme gæster med et lige så strålende opbud. Ingen ville stå tilbage.



Bærestole båret af heste eller muldyr var populære i fyrstekredse. Her ses en tysk fyrste på rejse o. 1500.



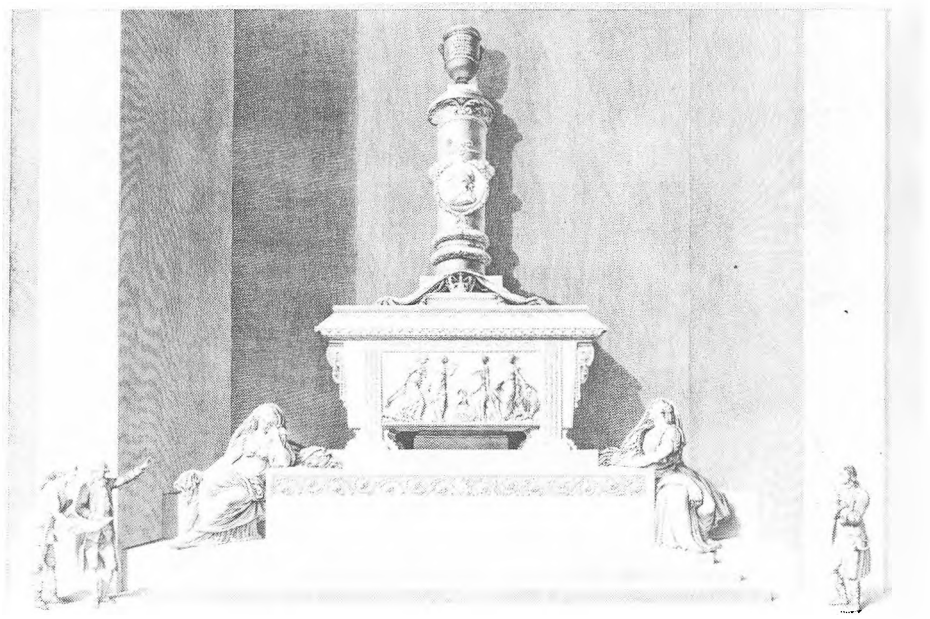
Frederik III, hvis ældste datter blev kurfyrstinde af Sachsen. Medalje 1660.

Fakler i natten

Kongernes sidste rejse til deres hvilested i Roskilde domkirke gik også denne vej, og den foregik om natten. Den sidste konge, hvis båre fulgte den gamle Roskildevej, var Frederik V, der døde i 1766. Sidst på eftermiddagen den 18. marts var der en sørgehøjtidelighed i slotskirken i København med megen musik samt taler på dansk, tysk og latin. Tolv oberster bar derefter båren ud af kirken, og under kanonsalut satte et enormt sørgetog



Frederik V var den sidste konge, hvis ligtog fulgte den gamle Roskildevej. Litografi.



Frederik V's sarkofag ses her i et stik af J. F. Clemens. Gravmælet er udført af Wiedewelt, der står til venstre med oprakt hånd sammen med Clemens. Til højre den postillon, der har kørt de to kunstnere til Roskilde.

sig i bevægelse. Ved begyndelsen af Frederiksberg Allé opløstes processionen, idet bl.a. en del af den ridende eskorte skilte sig ud, medens vognene fortsatte mod Roskilde. Den nye konge, Christian VII, kørte i forvejen og ankom til Roskilde ved 2-tiden om natten, prins Frederik en halv time senere, medens de øvrige vogne først kom til Roskilde ved morgengry.

Selve ligtoget skred langsommere frem. Et malerisk syn må det have været i vinternatten. Forrest red 24 sortklædte staldkarle med fakler og lygter, og derefter kom ligvognen eskorteret af 30 ryttere under anførsel af en major og en løjtnant.

Der var givet ordre til, at der skulle ringes med kirkeklokkerne langs ruten, så længe ligtoget var i sigte. Fra kirketårnene har de stedlige klokkere derfor holdt skarpt udkig mod øst,

indtil man kunne ane det fjerne fakkelskær, og i det øjeblik er de begyndt at trække i klokkerebet. Først når lysskæret forsvandt et godt stykke vestpå, har stilheden igen sænket sig over landskabet.

Kl.11,45 næste dag ankom kongens båre til Roskilde, hvor alle klokker havde ringet fra kl.7 om morgenen. Bisættelsen foregik naturligvis med blændende pragt. Efter højtideligheden holdt Christian VII taffel i palæet for særlig fornemme gæster. Hertil havde de kongelige konditorer anvendt al deres kunst på fremstilling af en fantastisk dessert-opbygning bestående af tre pyramider med alle tænkelige fremstillinger af den hensovede konges dyder og bedrifter.

Rømers milepæle

Under ledelse af Ole Rømer, der i øvrigt hyppigt må være kørt eller redet ad Roskildevejen for at komme til sit observatorium ved Vridsløsemagle, blev landets hovedveje opmålt i årene 1691-97. For hver kvarte mil opsattes en milesten på en lille jordhøj, omgivet af 20 store kampesten. Ganske enkelte af disse høje er endnu bevaret (og også nogle af stenene), men ingen ved Roskildevej.



Ole Rømer, der opmålte landets hovedveje. Litografi.

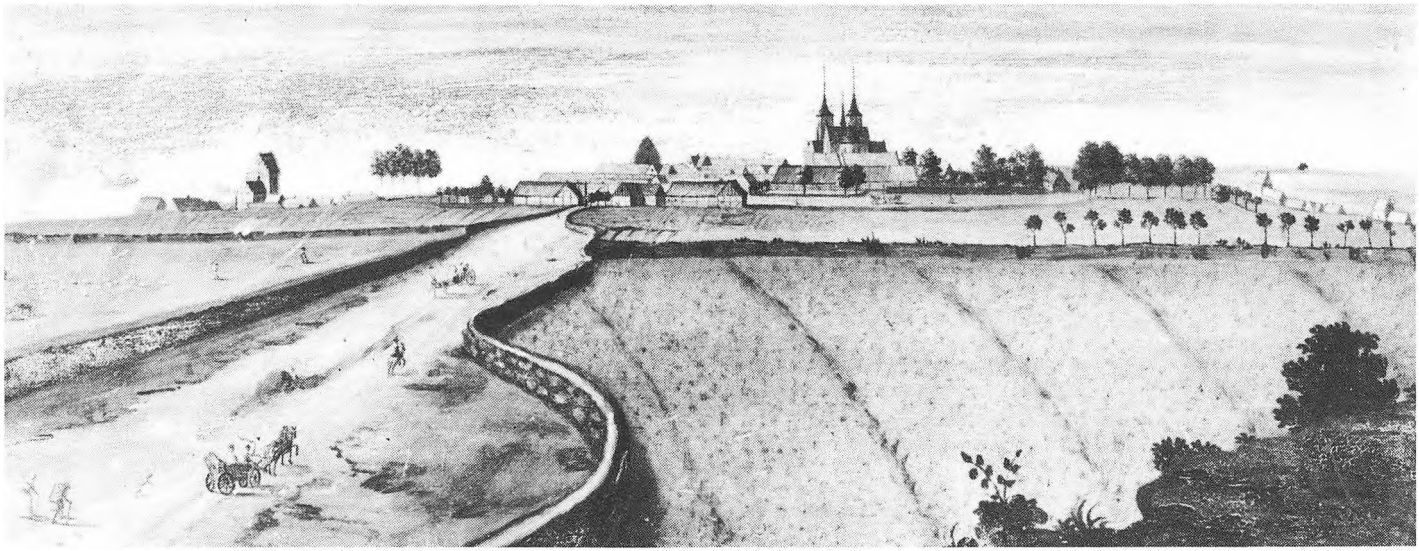
Skarpe kommentarer

Som man vil have forstået, var vejene i middelalderen i virkeligheden slet ikke egnede til at køre på. Det var vanskeligt at forcere det ujævne vejterræn, og ofte var vejen så blød, at hjulene sank i til navet. En rytter havde nemmere ved at klare sig.

Længe hørte det derfor til sjældenhederne at møde en »karm«, dvs. en rejsevogn med et forhæng, der kunne skjule de rejsende for fremmede blikke. Fornemme damer anvendte undertiden denne form for transport, men da vognene var uaffjedrede, fik passagererne nogle ublide knubs undervejs. Enkelte af de kørende var rigtige prinsesser, der må være blevet endnu mere ømme end deres søster på ærten.

Velstående folk lod af og til vognen ledsage af mandskab, der kunne assistere hestene på de vanskelige steder, f.eks. ved at anvende løftestænger, når vognen var kørt fast.

I 1500-tallet så en ny vogntype dagens lys: de såkaldte kuskvogne, hvis vognkasse var ophængt i læderremme, og disse køretøjer anvendtes i stigende grad også af mænd, bl.a. til kongernes rejser rundt i riget. Dette skærpede behovet for bedre veje, og nu begyndte staten for alvor at interessere sig for



Den gamle Roskildevej o.1750. Maleri af Johannes Rach og H. H. Eegberg. Nationalmuseet.

disse. Når vejene alligevel ikke blev stort bedre, skyldtes det i hvert fald ikke nogen mangel på kongelige pålæg om at gøre noget ved tingene. Årsagen var snarere mangel på effektive tvangsmidler til at gennemtrumfe forordningerne.

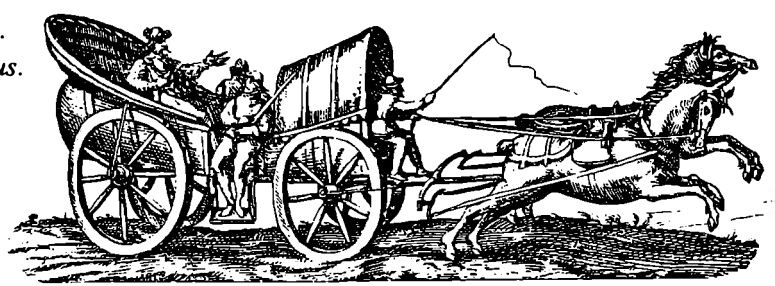
En ulidelig stank udsendtes af de mange døde heste og kreaturer, der lå langs vejene, og som bondealmuen nødig ville have noget at gøre med. Navnlig herskede der en overtroisk frygt for at besmitte sig med hesteådsler.

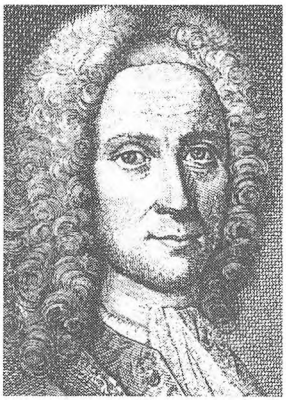
Kongerne brugte meget papir på at give lensmændene af grovfilen for at få vejene gjort i stand, og på trusler om at straffe de forsømmelige »uden al nåde« skortede det ikke. Men lige meget hjalp det.

Mange rejsende gav deres utilfredshed luft i kritiske kommentarer. Holberg klagede over de mange dødsfælder, der lå på vejene i form af løse sten, »endskiønt de fleste ere ikke større end at de ved en eeneste Mand kand bortveltes.«

I teorien var der ingen mangel på arbejdskraft til at vedligeholde vejene, idet de stedlige bønder havde pligt

En kuskvogn. Efter Braunius.





Ludvig Holberg, der var meget utilfreds med vejene. Kobberstik.



Arveprins Frederik, der skal have haft en interessant samtale med den berømte opdagelsesrejsende Carsten Niebuhr.



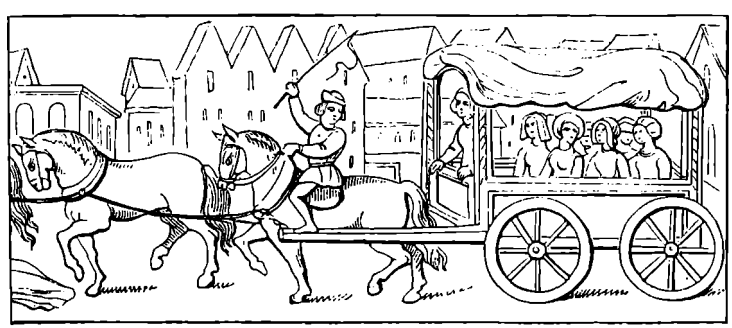
Carsten Niebuhr er hovedperson i en kendt anekdote om Roskilde Landevej. Kobberstik.

dertil. I praksis lå det lidt anderledes. Bønderne var gennemgående uvillige og kontrære, når de fik besked på at møde, og reparationerne blev indskrænket til et minimum. Hullerne i vejen blev nødtørftigt udfyldt med sten, grus, kvas, affald og sand. Princippet med pligtarbejde på landevejene blev bevaret helt frem til 1841.

Selv om Roskildevej var ringe, havde den dog i 1700-tallet opnået en bredde på 10-12 alen. Den var befæstet med sten og grus undtagen på strækningen inden for Damhuset, hvor vejen var belagt med utilhugne brosten. Den blev til stadighed udsat for et betydeligt slid, selv om trafikken i vore øjne var ret beskeden. I huj og hast måtte vejen udbedres en smule, da dronning Louises båre i januar 1752 skulle føres til Roskilde, og i vinteren 1763-64 hævdedes landevejen at have været så ringe, at bønderne ikke kunne føre deres varer til København.

En beretning fra 1760 fortæller, hvorledes man dengang istandsatte Roskildevejen. Grøfterne blev oprensede og indholdet kastet midt ind på vejen, der i forvejen var fuld af skarn og mudder. På de således opfyldte skarndynger spredte bønderne nogle læs groft sand, der hurtigt indæltedes og forenede sig med skarnet. Dagen efter kunne man slet ikke se det påkørte sand, men derimod nogle store sten, der havde været i sandet og nu var placeret på vejen, som på denne måde var dårligere end før »istandsættelsen«.

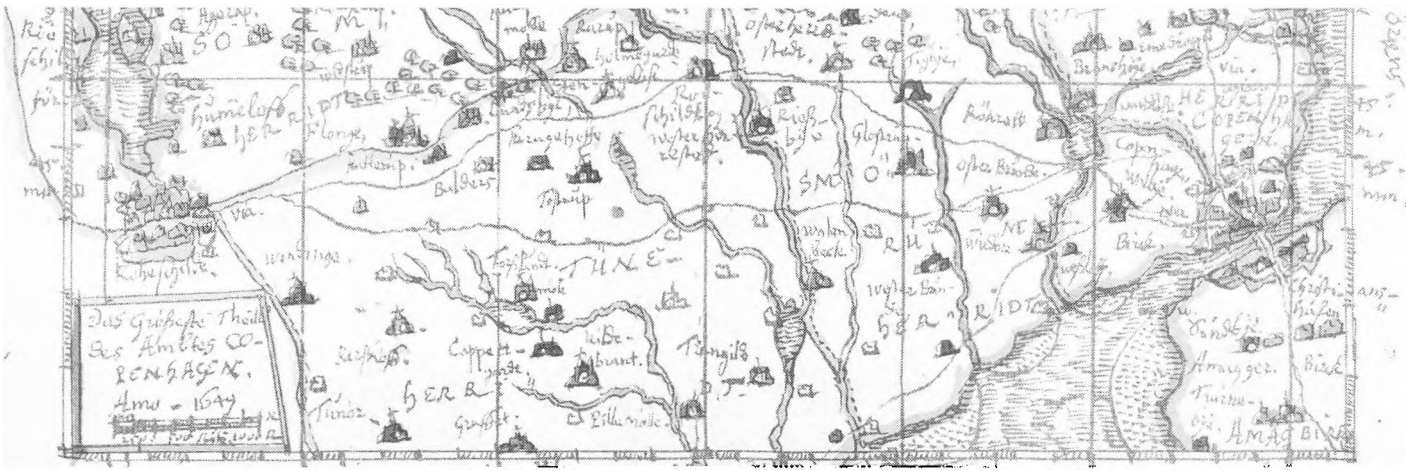
Den skarpeste kommentar til vejens tilstand siges at være givet af en solbrændt, 34-årig mand, der den 20. november 1767 til hest var på vej ad Roskildevej mod København. Det var den fremragende opdagelsesrejsende Carsten Niebuhr, der var vendt hjem fra



En engelsk »karm«. Efter Thomas Wright.

sin berømmelige ekspedition til Arabien. Som naturligt var, blev han modtaget i audiens af Christian VII, og ved denne lejlighed skal arveprins Frederik have spurgt den hjemvendte, hvorledes vejene havde været i de mange lande, han havde berejst. Hertil skal Niebuhr have svaret: »Jo, Deres Kongelige Højhed, fra Arabien til Roskilde kunne de gå an, men fra Roskilde til København var de ganske nederdrægtige.«

Replikken må henvises til anekdoternes verden, men hvis Niebuhr virkelig havde udtalt sig således, havde arveprinsen kunnet berolige ham med, at det om føje tid ville blive bedre. En ny Roskildevej ville snart blive anlagt. Planerne var allerede året i forvejen godkendt af kongen.



På Johannes Meiers kort fra 1649 er landevejen og kongevejen markeret med tynde linier. De kraftigere linier angiver herredsskel og vandløb.

En kongelig privatvej

Et ejendommeligt mellemspil i dansk vejhistorie udgøres af de såkaldte kongeveje, der må ses i modsætning til begrebet »alfare veje«, som enhver måtte færdes på. Kongeveje var forbeholdt monarken og hans mænd – samt fremmede staters udsendinge og enkelte andre særlig begunstigede.

Forklaringen på, at kongerne begyndte at anlægge veje til eget brug, var den ganske simple, at de alfare veje var ret uanvendelige. Frederik II og Christian IV anlagde derfor en række veje, der var reserveret staten. Blev disse veje almindeligt anvendt, ville de jo hurtigt blive lige så ringe som de alfare. I konsekvens heraf blev der ansat opsynsmænd, der skulle våge over, at uberettigede holdt sig væk fra kongevejene, der var spærret med porte



Christian IV, der anlagde en kongevej fra København til Roskilde. Vejen er stort set forsvundet. Den sidste rest er Gammel Kongevej på Frederiksberg. Kobberstik.

og bomme. Hvis bønderne ikke forhindrede deres svin i at oprode den kongelige vej, kunne svinene skydes uden erstatning til ejeren.

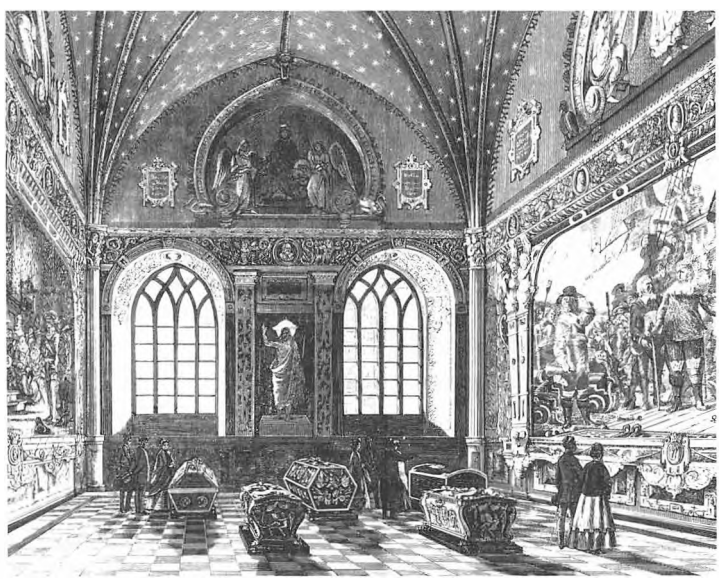
I 1641 begyndte Christian IV at anlægge en kongevej fra København til Roskilde. Interessant er det at konstatere, at denne vej havde nogenlunde samme forløb som den nuværende Roskildevej. Med sin sædvanlige praktiske sans gennemførte vor store byggekonge således anlæg af en kort og direkte forbindelse mellem København og Roskilde, der omtrent svarede til, hvad udenlandske eksperter ville anbefale den, der sad på tronen over hundrede år senere.

Vi er kun sparsomt underrettet om højtidelighederne ved Christian IV's bisættelse, men ligtoget har utvivlsomt fulgt kongevejen.

I længden var det en håbløs kamp at holde kongevejene fri for uberettiget trafik. Afspærringerne blev brudt op eller behændigt åbnet med falske nøgler, som folk på lyssky måde havde skaffet sig. Opsynsmændene stod magtesløse, og nogle af kongevejene gik efterhånden over til at tjene den almindelige færdsel.

Kongevejen København-Roskilde fik en anden skæbne. Den forfaldt, groede til eller blev overpløjet. O. 1720 er dens saga forbi. På kortene figurerer den ikke længere.

En rest af Christian IV's kongevej eksisterer dog stadig. Det er Gammel Kongevej på Frederiksberg.



Antagelig fulgte Christian IV's ligtog den nyanlagte kongevej. Her ses kongens gravkapel i Roskilde domkirke. Ill. Tidende 1868.

Den nye vej

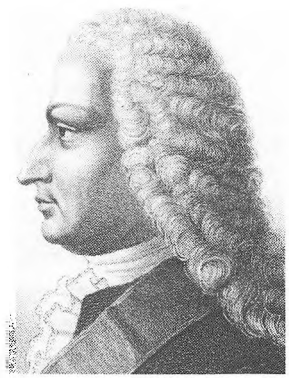
I 1600-tallet, da hele Europa så hen til Ludvig XIV's hof i Versailles som toneangivende på talrige områder, udformede den franske regering sin økonomiske politik efter merkantilistiske principper. Hovedformålet var at skabe en gunstig handelsbalance. Importforbud, toldbarrierer og andre restriktioner var blandt midlerne hertil, men også gennem foranstaltninger til fremme af handel og industri søgte man at opnå det tilstræbte mål.

Den statsmand, der mest konsekvent udviklede det merkantilistiske system, var Ludvig XIV's utrættelige minister Jean Baptiste Colbert. Hans indsats blev dybt beundret, men næppe af de franske bønder, hvis stilling blev forringet under hans protektionistiske politik, bl.a. på grund af de høje toldmure for landbrugsprodukter. På et enkelt punkt havde dog også landbefolkningen grund til tilfredshed med Colberts indsats: han forbedrede det franske vejvæsen, idet den stigende handel krævede bedre og kortere veje. Det samme gjorde i øvrigt »Solkongen«s marcherende hære, så også militære hensyn spillede ind.

Colberts vejreformer gav stødet til, at Frankrig længe blev førende på vejbygningens område. Da J.H.E.Bernstorff, vor senere så fortjenstfulde udenrigsminister, rejste til Paris som gesandt i 1744, blev han grebet af beundring for de franske vejingeniørers dygtighed, og da Frederik V i 1761 udstedte en forordning om anlæg af nye hovedveje i alle landets provinser »til Agerdyrkningens, Handelens og den



J. B. Colbert, hvis mange reformer også omfattede det franske vejvæsen.



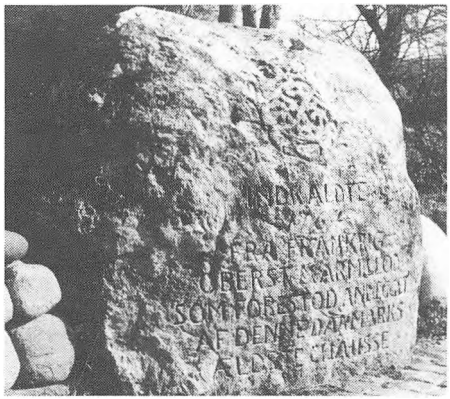
J. H. E. Bernstorff, der indkaldte franske vejteknikere. Litografi.



Frederik V påbød i 1761 anlæg af nye hovedveje. Tegning af Bernhard Olsen (1860).



Christian VII, der godkendte planen til den nye Roskildevej. Litografi.



Mindestenen for Marmillod står ved Rudegaard stadion nær Rudersdal kro.

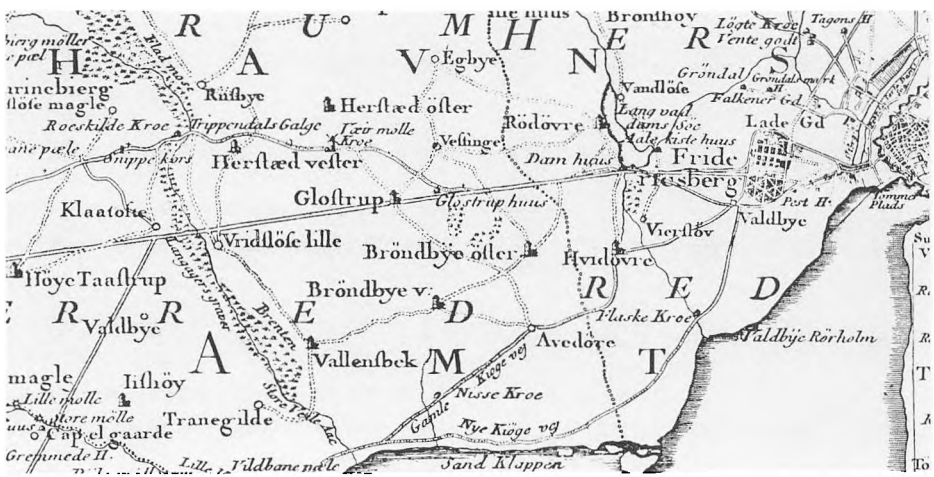
indre Samfærdsels Fremme«, var det utvivlsomt Bernstorff, der stod bag.

Til trods for Bernstorffs beundring for fransk vejbygningskunst var det første skridt, regeringen tog, at ansætte en dansker som chef for vejvæsenet – et valg, der viste sig uheldigt. Bernstorff forespurgte da i Paris, om det var muligt at få kyndige franske vejingeniører stillet til rådighed. Den franske regering svarede imødekommende, og den 12. april 1764 ankom tre franske eksperter til København. Den ledende kraft var den schweizisk-franske ingeniør Jean Marmillod, der i 14 år havde været beskæftiget med franske vejanlæg. I årene 1764-75 beklædte han embedet som »Ober-Wey-Inspecteur« med rang af »virkelig Cancelliraad« og en gage på godt 2.500 rigsdaler om året, en efter danske forhold næsten fyrstelig løn, der dog havde den mangel, at den ikke altid blev fuldt udbetalt.

Marmillods virke fik afgørende betydning for dansk vejvæsen, og det er særdeles velfortjent, at Københavns amt i 1920'rne rejste en mindesten for ham ved den første vej, han anlagde, nemlig Fredensborgvejen. Stenen står, hvor Kongevejen fra Lyngby ved Rudegaard deler sig til Hillerød og Hørsholm.

Et stort anlægsarbejde

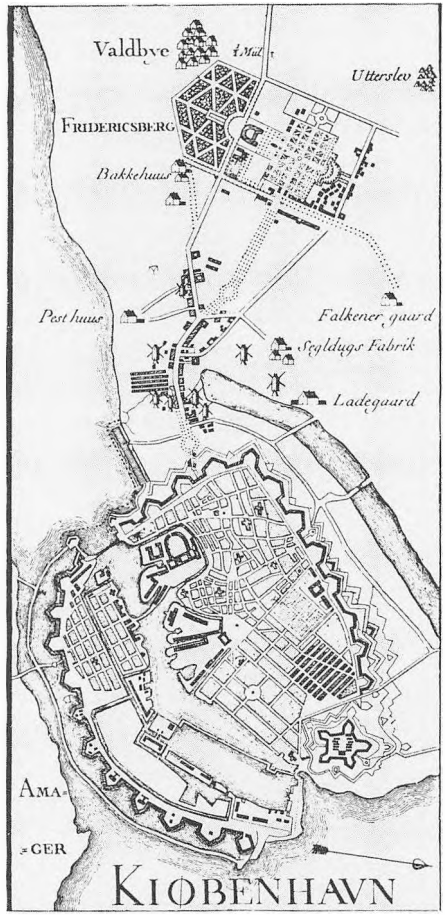
Planen til en ny Roskildevej (begyndende ved Damhussøen) blev den 24. juli 1766 approberet af Christian VII, idet der til dækning af udgifterne blev bevilget 92.000 rigsdaler, der hovedsagelig hidrørte fra indtægten ved de danske lotterier. Kongen opholdt sig selv ved den fremtidige Roskildevej, da han underskrev approbationen, nemlig på Frederiksberg slot, som landevejen nu skulle passere i modsætning til den gamle vej, der jo gik syd om Valby Bakke.

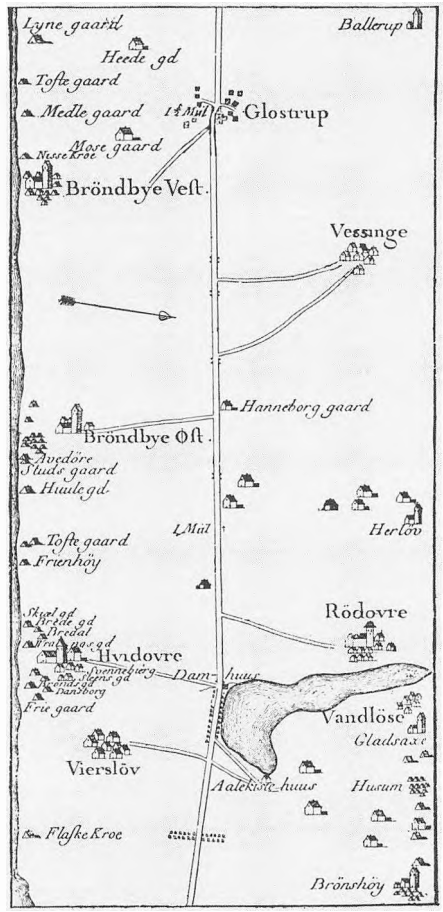


Udsnit af Videnskabernes Selskabs Kort »Den Nord-østlige Fierdedeel af Siæland«, tegnet 1768.

Både den gamle og den nye – endnu kun planlagte – landevej er indtegnet. Gengivet med Geodætisk Instituts tilladelse. (A. 40/86). Copyright.



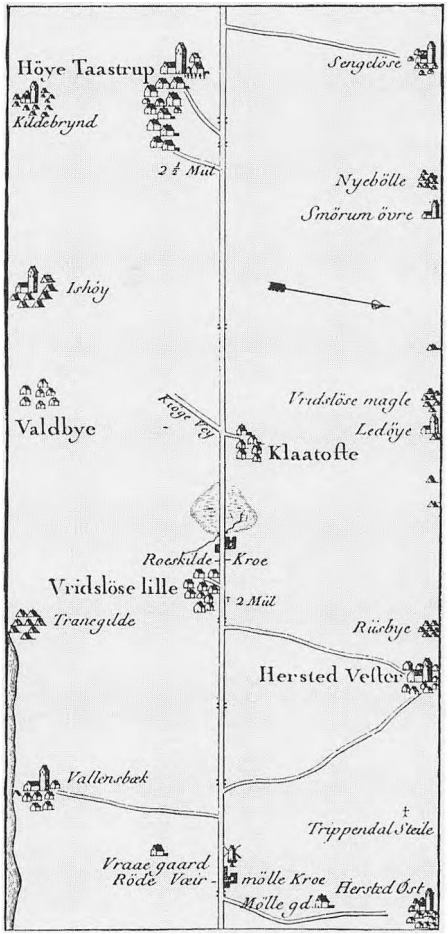


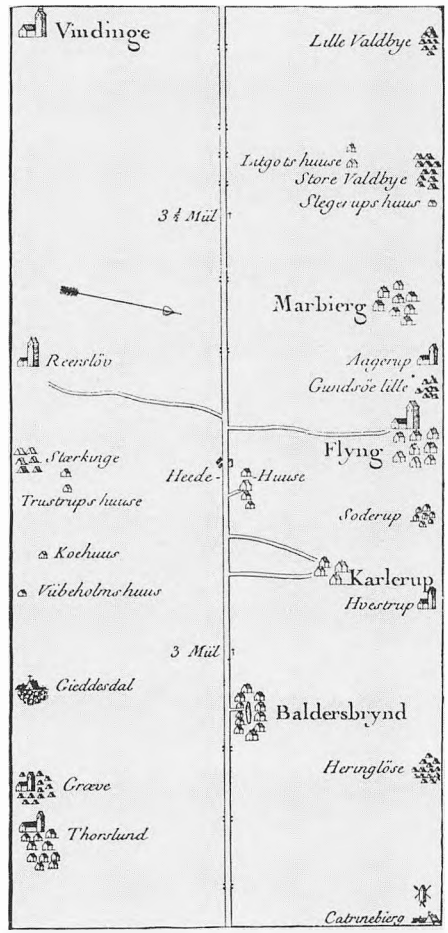


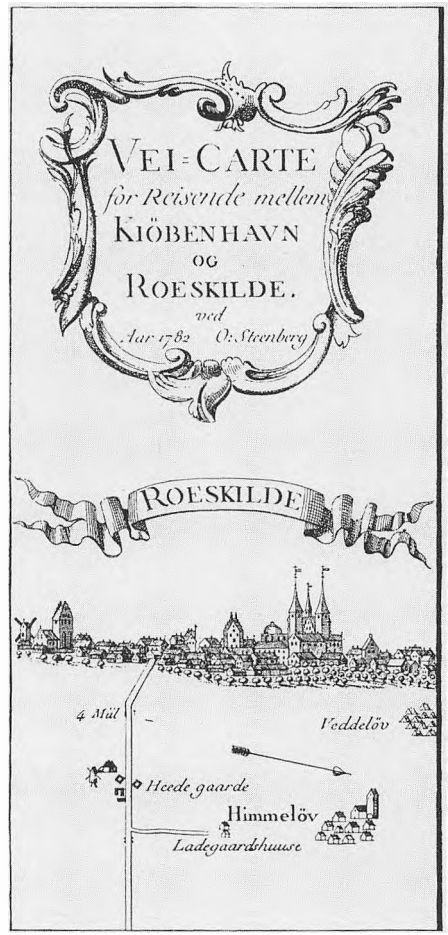
Da den nye landevej var videreført helt til Korsør, udgav O. Steengaard en sammenfoldelig plan over vejen. Her ses de afsnit, der dækker Roskildevej.

Alt var nu klart til at gå i gang. Efter Marmillods plan skulle der begyndes ved Roskilde og arbejdes mod København. Det første spadestik blev taget den 5.juni 1770. Arbejdskraften var udkommanderede soldater, hvoraf der ved arbejdets begyndelse var 145, der i juli var steget til 226.

Arbejdsstyrken var stationeret i Hedehusene, hvor soldaterne boede i telte. Jobbet egnede sig ikke for syvsovere; man startede kl. 5 om morgenen og arbejdede 12 timer, heri ikke medregnet en 2 timers frokostpause. Lønnen var 1 mark om dagen. Om søndagen, der var fridag, udbetaltes halv dagløn.







Stenene til vejarbejdet blev leveret af egnens bønder, hvoraf de fleste var krongodsfæstere og derfor som hoveripligt havde fået pålagt dette arbejde, der viste sig at være en tung byrde for dem. Bønderne var forarmede, havde dårlige heste og vogne og var i forvejen bebyrdet med meget arbejde for staten. Tilvejebringelsen af sten i denne stenfattige egn var i sig selv vanskelig, og ofte måtte bønderne køre over 4 mil for at komme til det sted, hvor stenene skulle leveres.

Det er intet under, at bønderne klagede over den uoverkommelige stenkørsel. Besværingerne nåede frem til





Fuglelivet ved Damhussøen



Løvet gulner ved Damhussøen



Rolighedshuset. Her lå den første Roskildekro



Bronzealderhøjen med Snubbekorset

et af datidens blade, »Magazin for Patriotiske Skribentere«, der bragte et pudsigt indlæg under overskriften »Et Brev fra Landet om Roeskilde-Veyen og Steenkiørselen til samme«. Indlægget er med vilje affattet i et yderst ubehjælpsomt sprog, idet det skal forestille at være skrevet af to fiktive bønder, der betegner sig som »fattige Gaardmænd i Byen ved Veyen«. Hovedbesværingen er, at stiftamtmand baron von Prøck (der i indlægget kaldes »Brøk«) skal have beordret, at der skulle anvendes »over os elendige Stakler de skarpeste Tvangs Midler, og vor Plov som føder Kongen og os skal ligge stille«.

Da den rejste kritik kunne stille vejbestyrelsen i et uheldigt lys, blev der foranstaltet en undersøgelse, der bekræftede, at den omtvistede ordre ganske rigtigt var givet. Baron von Prøck og en anden embedsmand blev derefter afskediget på gråt papir, hvilket viser, at der allerede i enevældens dage til en vis grad måtte tages hensyn til det begreb, der hedder den offentlige mening.

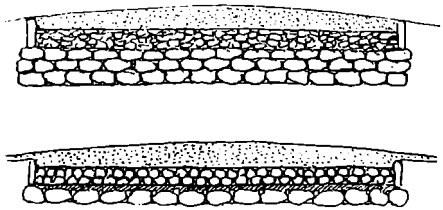
Vejens forløb blev først endeligt fastsat ved kgl. resolution af 13.februar 1771, altså et godt stykke tid efter arbejdets påbegyndelse. Det blev tilstræbt at anlægge vejen så direkte som muligt, og kun få steder er der afvigelser fra den lige linie. Dette er f.eks. tilfældet i Glostrup, hvor vejen på en strækning har en afbøjning mod syd, hvilket skyldes, at den lige linie ville have ramt Glostrup kirke. En nordlig afbøjning ved Vestvolden er af nyere dato, idet den først blev etableret i forbindelse med anlægget af befæstningen.



Da Vestvolden blev anlagt i årene 1888-92, gennemførtes af forsvarshensyn en nordlig afbøjning af Roskildevej. Denne afvigelse fra vejens ellers ret snorlige linie ses her.

Arbejdsgangen bestod i, at vejkassen, dvs. det udgravede, direkte jordunderlag for vejbefæstelsen, blev stampet fast, og herpå anbragtes et lag store sten, mellem hvilke mindre sten blev indkilet. Oven på disse kom et lag fast sammenæltet ler, der bl.a. skulle tjene til at gøre vejbanen elastisk. Dernæst atter et lag mindre sten og til sidst et gruslag af mindst ni tommers tykkelse. Ved siderne var der anbragt kantsten. Denne byggemetode krævede så uhyre mængder af sten og grus, at bøndernes jammerfulde klagesange er forståelige.

Vejarbejdet var fuldført ved udgangen af 1773. Udgiften havde andraget



Profiler af de gamle franske chausseer (øverst) og Marmillods Roskildevej. Efter A. Lütken.

108.000 rigsdaler. Det var mere, end man oprindelig havde regnet med, men til gengæld havde man fået en vej, som vakte beundring.

Den sidste strækning af den nye landevej, nemlig fra Damhuset til Frederiksberg slot, blev udført i 1776. Dette arbejde kostede godt 20.000 rigsdaler, idet der dog heri var medregnet udgiften til et mindre vejanlæg fra Pile Allé og et lille stykke ind på staden Københavns grund.

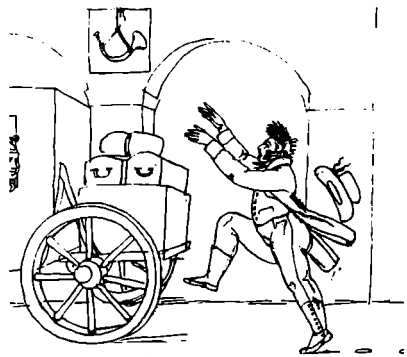
Kedelige timer

I sammenligning med, hvad man havde været vant til, var det en fornøjelse at færdes på den nye vej. Imidlertid savnede man noget. Så længe vejene havde snoet sig uden om bakkerne og flakket rundt i landskabet for at finde de laveste vadesteder, havde der hele tiden været noget, der kunne glæde øjet. Den ensformige, snorlige vej var nærmest åndsfortærende, navnlig så længe der endnu ikke var plantet vejtræer (hvilket lod vente på sig). Oehlenschläger, der kørte denne vej i 1804, skrev et digt på seks linier for at fortælle, hvor dødtrist der var. De to første linier lyder:

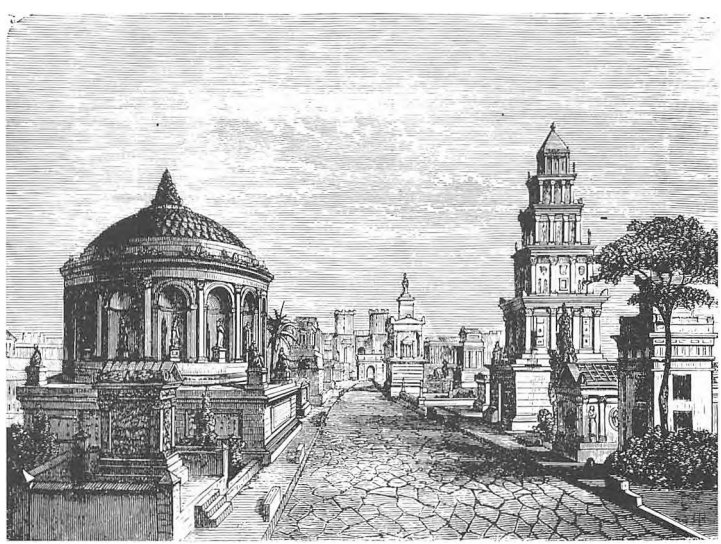
»Langsomt, strengt og lige den brede
Kongevey fremgaaer,
Sparsom paa Skygger og Krat.
Hvilken kiedsommelig Tid!«

Oehlenschläger bruger her ordet »Kongevey« i betydningen en særlig bred og fornem vej. Med Christian IV's kongevej har betegnelsen intet at gøre.

I et skrift fra 1767 foreslog topogra-



Oehlenschläger på rejse. Her løber han efter en diligence i Genève. Karikatur af Fr. Tieck og A. W. Schlegel.



Der foresvævede den kendte topograf J. N. Wilse en vision om at gøre Roskilde Landevej til en dansk Via Appia, så de vejfarende ville møde et lignende sceneri som på denne gamle rekonstruktion af den romerske oldtidsvej.



Et guldalderbillede: Vilhelm Kyhns radering »Landskab ved Roskilde Landevej« fra august 1849.

fen J.N.Wilse, at der langs Roskildevej ikke alene plantedes træer, men også med passende mellemrum rejstes monumenter for fortjente danskere. I så fald ville selv den romerske Via Appia ikke kunne konkurrere med vejen København-Roskilde!

Adskillige anså vistnok Roskildevej for den mest trøstesløse af alle danske veje. En rejsende omtaler den som »den ubehagelige, flade og næsten øde Vej, hvor man ikke møder et eneste Træ, som man kan søge Skygge under mod den brændende Solhede.«

Om vinteren kunne det dog være endnu værre, idet det lå tungt med at få vejen ryddet for sne. Det nævnes i 1803, at rejsende måtte tilbringe 8-10 timer på den tilsneede vej, og at mange vogne væltede.



Bomhuset i Baldersbrønde. Her betaltes bompenge helt frem til 1915.

Manden ved bommen

Det var ikke gratis at køre på Roskildevejen i gamle dage. En del af udgifterne til vejens vedligeholdelse fik det offentlige fra bompenge (officielt: passagepenge), som blev indført i 1773, og som i starten kun gjaldt på denne vej. Oprindelig blev afgift kun opkrævet ved en bom ved Damhuset, men i 1786 blev det bestemt, at der på alle de nye veje skulle erlægges passagepenge for hver mil, og der opsattes



L. A. Rings maleri »Lirekassemanden på Roskilde Landevej« er fra Baldersbrønde (1904).

derfor yderligere bomme ved Vridsløselille, Baldersbrønde og Roskilde. Der gjaldt en række fritagelser for at betale bompenge, bl.a. for vogne med »møg eller gødning«.

Retten til opkrævning af bompenge var bortforpagtet, og bomhuset skulle forpagteren selv opføre og vedligeholde. Af en opgørelse fra 1837 fremgår det, at forpagtningsafgiften for bomhuset ved Damhussøen var den højeste i landet (4.410 rigsdaler). Derefter fulgte bommene ved Vibenshus og Vangede, og forpagtningsafgiften for bomhuset ved Vridsløselille var den fjerdehøjeste (2.640 rigsdaler).

På Roskildevejen var det et slemt arbejde at være bombetjent, skrev en rejsende o.1800, »thi der kan ikke sove roligt noget Kvarter om Natten, fornemmelig for de idelige Torvevogne med Korn, Smør, Kalve, Brænde; thi de køre mest om Natten for at naa København i Dagningen.«

Bompenge blev i Københavns amt opkrævet helt frem til 1915, på hvilket tidspunkt den stigende trafik havde gjort opkrævningen uoverkommelig. I stedet indførtes benzinafgiften nogle år efter.

Nye milepæle

Da landevejen i 1782 var færdigbygget helt til Korsør, blev der opstillet milesten af norsk marmor, kunstnerisk formgivet af Johs. Wiedewelt. Deres levetid blev dog kort, idet mange af dem blev ødelagt ved hærværk. Et mere robust materiale var nødvendigt, hvorfor nye milesten blev udført som cirkulære granitkegler med afstumpet top. Sådanne milesten havde tidligere været i brug, og så længe man anvendte en type, der oprindelig var godkendt under f.eks. Frederik V, bar de også denne konges initialer. Man kan altså ikke gå ud fra, at en milesten er rejst under den konge, hvis monogram den bærer.

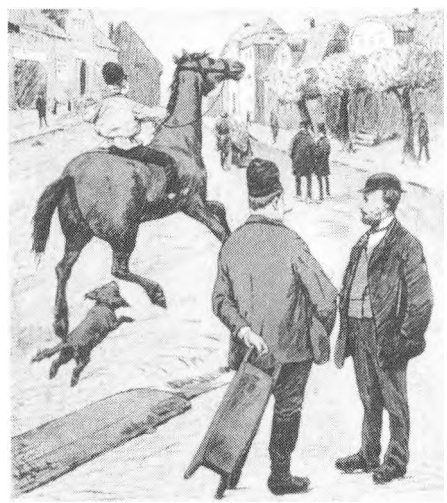
I 1910 blev vejen nyopmålt og forsynet med kilometersten af granit.

Vejen bestyredes af skiftende statslige myndigheder indtil 1868, da administrationen overgik til amtsrådene.

Fra frokostbordet

»Et stykke med Roskilde Landevej« er som bekendt ensbetydende med en spegepølsemad.

Men hvad har Roskildevej med pølse at gøre? Den sandsynligste forklaring hænger sammen med den middelalderlige kirkes fordømmelse af hestekød som fødemiddel – den fordømmelse, der bevirkede, at folk længe ikke ville røre ved de mange hesteådsler langs vejene. I begyndelsen af forrige århundrede søgte myndighederne at få befolkningen til at spise hestekød. Et



– Ja, min gamle Ven, i Dag er Du Ridehest, men i Morgen er Du Pølser! Fra »Punch« 1885.

af midlerne var at lade hestekød indgå i menuen på alle straffeanstalter, men man gjorde også forsøg på at påvirke den del af befolkningen, som var på fri fod – ja, man prøvede ligefrem at mobilisere religionslærere til at udrydde de indgroede fordomme mod hestekød. Der blev givet kgl. privilegier til nystartede hesteslagterier, og da nogle af disse etablerede sig ved den nye landevej, var det en ret nærliggende vits at lade vejnavnet antyde, at der nok var hestekød i produktet.

Halm og mælk

Belæsset med grøntsager og andre landbrugsprodukter er bøndernes skrumplende fjælevogne rullet denne vej. Gennem tiderne er en væsentlig del af hovedstadens forsyning med fødemidler kommet fra Hedeboegnen. Betegnelsen »Heden« om den store slette vest for København kan give misvisende associationer i retning af den golde, jyske hede, til hvis opdyrkning Dalgas tog initiativet. Den sjællandske »hede« er rigtignok noget helt andet. Den rummer noget af landets frugtbareste agerjord, og med hovedstaden som et stort og betalingsdygtigt marked kunne det ikke undgås, at hedebobønderne blev velstillede.



Hedebokvinder på høstarbejde. Halmen er højst sandsynligt blevet solgt i København. Litografi efter forlæg af F. C. Lund.

Med hensyn til grøntsagsforsyningen kunne Hedeboegnen ikke rigtig konkurrere med Amager, men på andre områder hævdede man sig fint. Handelen med hø og hakkelse til hestefoder og med halm til sengeunderlag lå i vid udstrækning i hænderne på hedebobønderne. Heste var der mange af i København, og før fjedermadrassernes tid var sengehalm uundværlig, hvis man ville sove ordentligt om natten. Navnet Halmtorvet har bevaret mindet om denne handel.

Hedebobøndernes handel med hø og halm blev dog stærkt kritiseret i en egnsbeskrivelse, som Det kgl. Danske Landhusholdningsselskab udsendte i 1839. Det hedder bl.a., »at blandt det Meget som bidrager til at forværre og forarme i moralsk, physisk og oeconomisk Henseende Bønderne i Nærheden af Hovedstaden, er intet mere virksomt end hans Tørve-, Høe- og Halm-Handel, og navnlig det Sidste. Agerne udpines, Creaturene, hvoraf han holder faa, sulte og hungre, Huusfaderen er sjelden hjemme. Kneeb og Bedrageri hans daglige Studium.«

Københavns forsyning med mælk og mælkeprodukter var en hovedindtægtskilde for hedebobønderne. Beklageligvis havde de ry for at blande lidt vel rigeligt med vand i mælken. Folkeviddet fortalte, at efterhånden som bønderne om morgenen passerede Damhussøen med deres mælkevogne, faldt vandstanden i søen en alen!

En tid anbragte Københavns kommune kontrollanter på Valby Bakke til at undersøge den mælk, bønderne kom kørende med. Var den urimeligt fortyndet, blev den afvist.

En ganske særlig form for mælkeforsyning til hovedstaden kom også fra



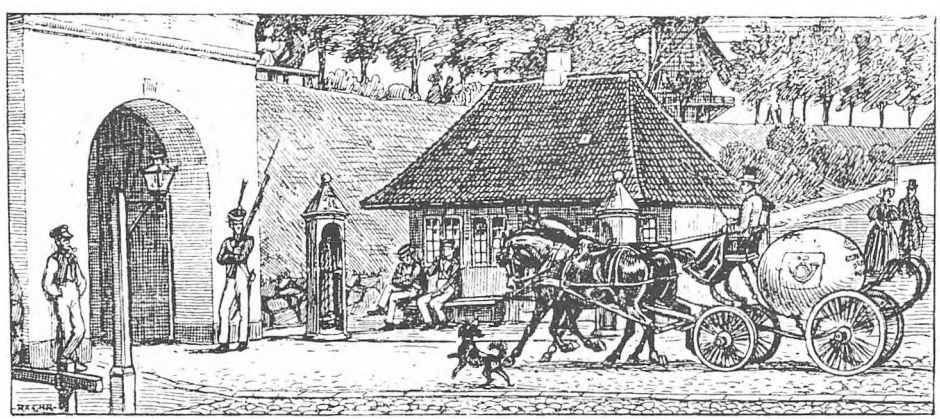
Hedeboammen præsenteret på fransk i den humoristiske kalender Oldfux 1887.

Hedeboegnen. Det var forsyningen med ammer, der gav die til fornemmere folks børn. Hedeboammen var en kendt skikkelse i København. Den humoristiske kalender Oldfux præsenterede i et par af sine årgange populære københavnske kvindetyper, navnlig skovserkonen med sine fisk, amagermor med sine gulerødder ... og hedeboammen med sin friske mælk lige fra batterierne!

Kuglepost og krinoliner

De forbedrede veje åbnede mulighed for bekvemmere samfærdselsmidler, navnlig et rigt sortiment af komfortable vogntyper. Postrytteren vedblev at galoppere hen ad Roskildevej, indtil han o. 1815 blev afløst af »kuglepost-en«, en hul kugle på hjul med et lillebitte kuskesæde og undertiden med en krans af spidse takker øverst for at forhindre blinde passagerer i at entre vognen. Det var kun Danmark, der kunne opvise et så ejendommeligt køretøj.

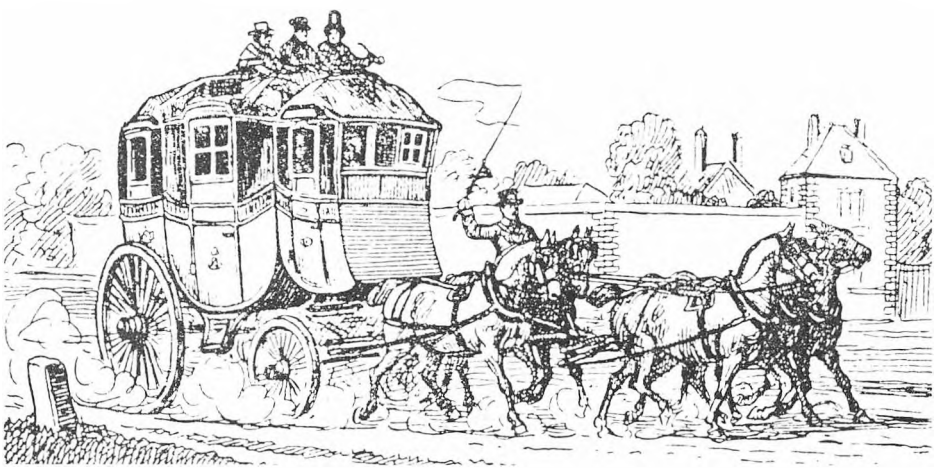
I en periode omkring år 1800 blev der indsat diligencer dels på Helsingørvejen og dels på Roskildevejen,



Kugleposten passerer Vesterport på vej til Roskilde.



En fynsk dagvogn. Lignende vogne kørte naturligvis på de sjællandske veje.



En diligence.

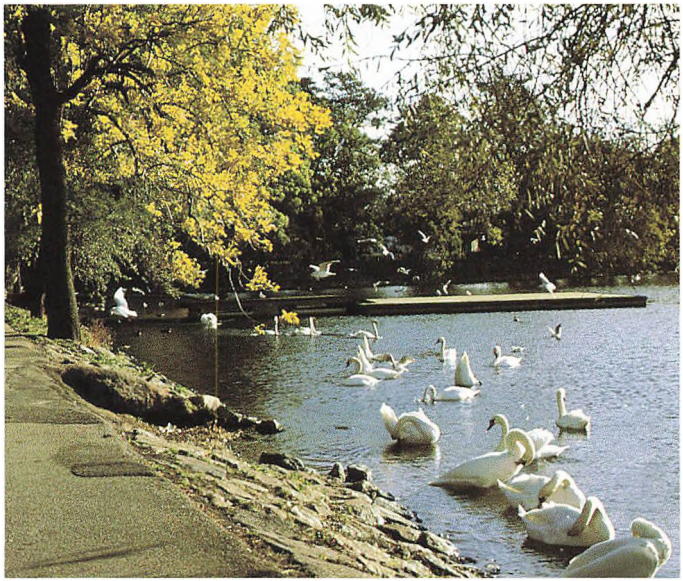
men dette blev kun et kortvarigt eksperiment.

I 1830'rne dukkede de populære »dagvogne« op, dvs. passagervogne, der dreves af private vognmænd, men efter postvæsenets direktiver. De afgik en gang om dagen, deraf navnet.

Og i disse år kom Danmark på højde med det øvrige Europa ved varig indførelse af diligencen, den gule, lukkede personvogn forspændt med fire heste. Hermed rykker et romantisk element i rejselivet ind på scenen. Elegante herrer med høje hatte eskorterer attraktive kvindelige passagerer i omfangsrige krinoliner hen til diligencen, hvor damerne sødt kvidrende slår parasollerne sammen, inden de kryber ind i vognen for at kvidre videre. Klangen af posthornet får os til at gyse af velbehag.

Ikke alle fandt dog opholdet i en tætpakket, beklumret diligence lige behageligt. »Der er blandt de Lærde forskjellige Meninger om, hvilken Plads der er den beqvemmeste i en Diligence,« skriver Søren Kierkegaard i »Gjentagelsen« (1843), »min Ansicht er følgende: det er Elendighed tilhobe. Forrige Gang havde jeg en Yderplads forlænds inden i Vognen (denne ansees af Nogle for den store Gevinst) og blev nu i 36 Timer saaledes sammenrystet med mine Nær-Paarørende,





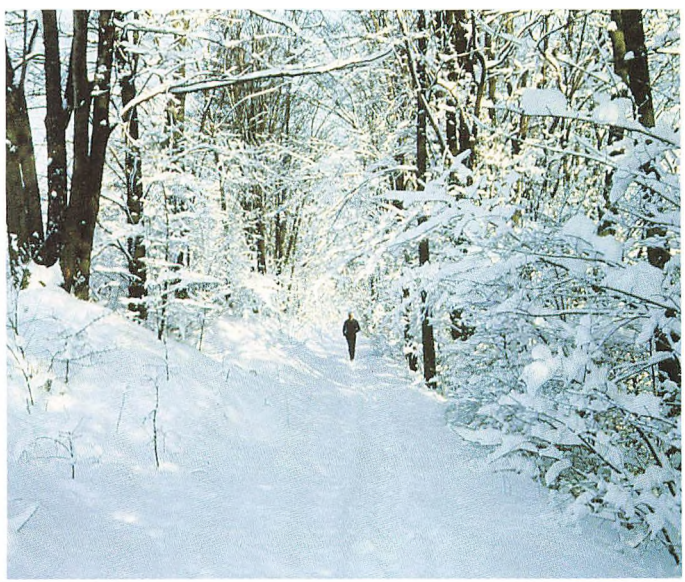
Efterårsdag ved Damhussøen



Valhøj i Rødovre



Hvor Roskildevej skærer Vestvolden



Vestvolden. Vintervandring i eventyrlandet

Røde Vejrmølle





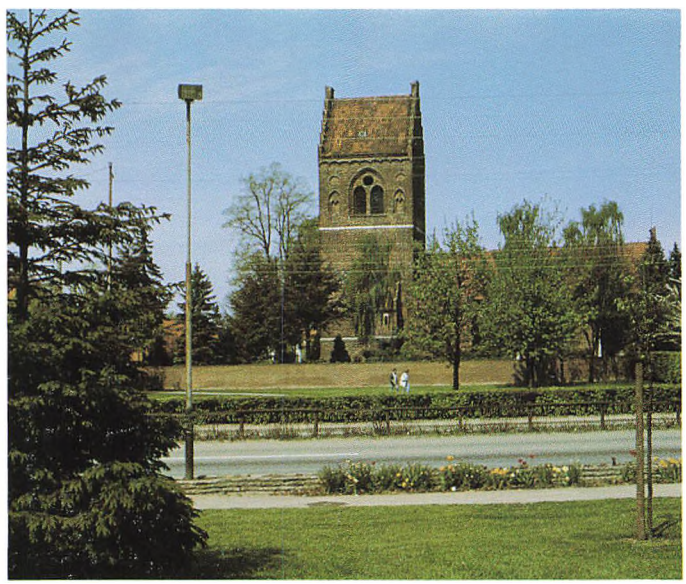
Forår på Vestvolden



Glostrup Bypark



Gudrun Lauesens »Hestebrønd« i Glostrup Bypark



Glostrup Kirke



At krinolinen hæmmede damernes bevægelsesfrihed, gav naturligvis stof til vittigheder. På denne tegning af Marstrand synes videre fremtrængen udelukket. Et andet krinolinebillede kommenterede Erik Bøgh bl.a. med følgende linier:
Sligt skulde Fortidens Damer seet;
De kjørte Fire i een Kareth,
Mens den spædeste Skjønhed nu har Ballon
Nok, til at fylde halvanden Waggong.

at jeg, da jeg ankom til Hamburg, ikke blot havde tabt Forstanden, men Benene med. Vi 6 Personer, som sadde inde i Vognen, arbeidedes i de 36 Timer saaledes sammen til eet Legeme, at jeg fik en Forestilling om, hvad der hændte Molboerne, der efter at have siddet længe sammen, ikke kunde kjende deres egne Been.«

Søren Kierkegaard brød sig ikke om at køre i diligence. Karikatur af Marstrand.

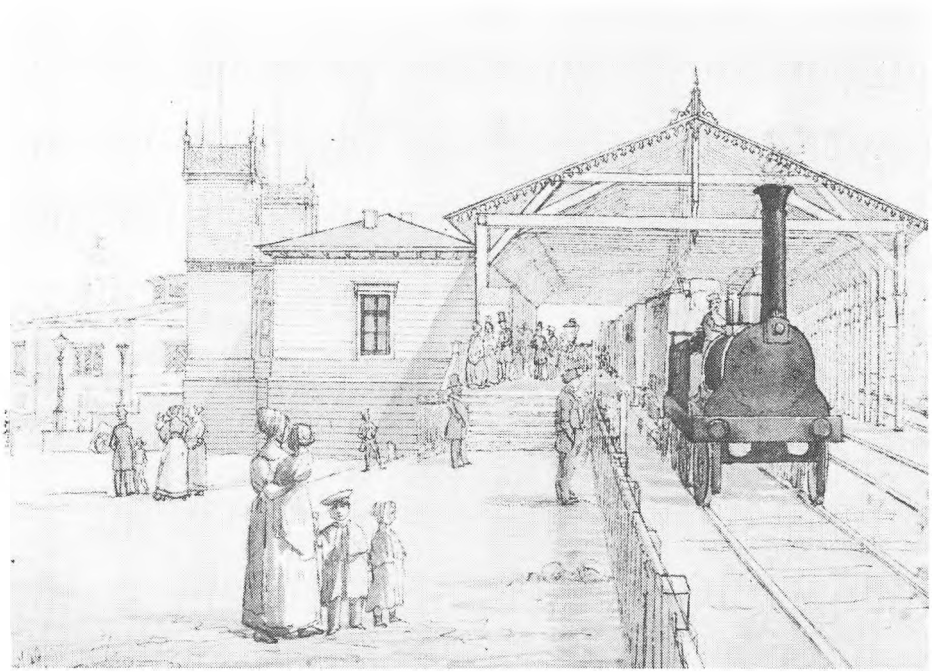


Vejen affolkes

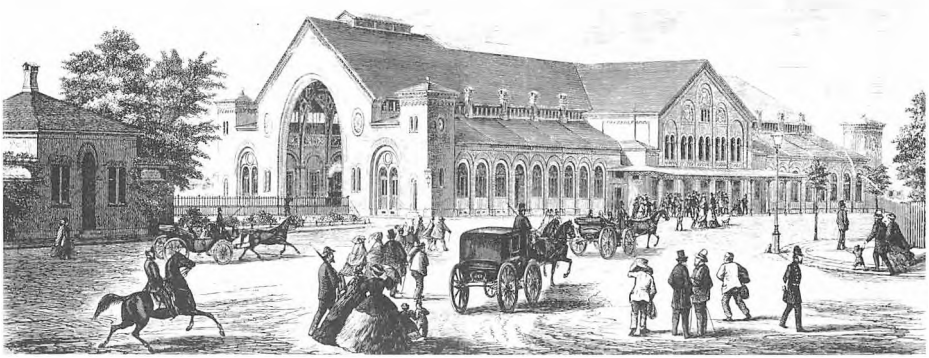
I 1847 fik Roskildevej følgeskab af kongerigets første jernbane (København-Roskilde), der med pomp og pragt blev indviet af Christian VIII den 26.juni. Kongeparrets kærlighed til det nye befordringsmiddel var dog ikke mere brændende, end at hjemrejsen foregik i karet!

Som andre landeveje, der havde en banelinie til nabo, fik Roskildevej i de kommende år en mere stilfærdig tilværelse. Jernbanen erobrede størstedelen af person- og godstrafikken, selv om bønder og gartnere naturligvis stadig benyttede landevejen, når de bragte deres produkter til torvene i København og Roskilde.

Af og til strøg en cyklist forbi på den oplagte træningsbane, som landevejen var. I 1860'erne kom velocipeden til Danmark, men det var først bicyclen – det pudsige køretøj med det enormt store forhjul – der gjorde cykelsporten populær, navnlig efter at Dansk Bicycle Club var stiftet i 1881. Nogle år senere kom de første sikkerhedscykler med kædetræk, og med den nye cykeltype, der snart blev forsynet med luftringe, oprandt den dag, da det ikke var noget særsyn at se en kvindelig cyklist svæve hen ad landevejen. Længe blev det diskuteret, om en virkelig



Da jernbanen kom, overtog den størstedelen af trafikken mellem København og Roskilde. Her ses Københavns første banegård i 1849. Toget mod Roskilde er ved at afgå. Tegning i Jernbanemuseet.



Københavns anden banegård. Ill. Tidende 1864.

Uden nævneværdig fare for liv og lemmer kunne børnene omkring århundredskiftet lege midt på Roskildevej. Motivet er fra Glostrup.



Medlemmer af Dansk Bicycle Club ved Damhuskroen omkring århundredskiftet.





Når en virkelig dame i halvfemserne skulle bestige sin tohjulede ganger, burde hun være i fuld krigsmaling med cykelhat, cykelkostume, cykelstøvler – og et stort cykelsmil! Annonce i en lærebog i cykling fra 1898.

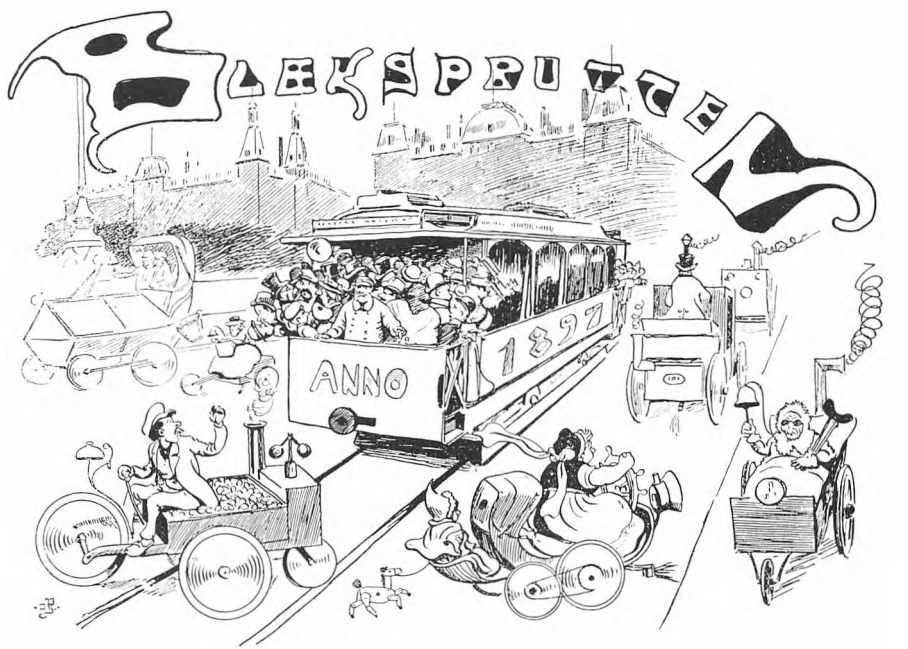
dame kunne vise sig for offentligheden på et sådant tohjulet apparat, men efterhånden blev modstanden brudt. Datidens lange hattenåle blev det dog stærkt frarådet cykeldamerne at anvende. De spidse stålpinde var livsfarlige, hvis cyklen væltede.

Men stort set var der øde på Marmillods vej. Så sent som den 10.juni 1905 kunne den københavnske Adresseavis i en reportage om en større brand, der bl.a. lagde Glostrup præstegård i aske og truede kirken, betegne Roskildevejen som »den brede Chaussé, der ellers er så ubefærdet.«

Trafikken kommer igen

Allerede i 1897 havde vejen dog oplevet en begivenhed, der var et varsel om, at der snart ville blive færdsel nok. Tirsdag den 13.april kørte den første bil fra København til Roskilde.

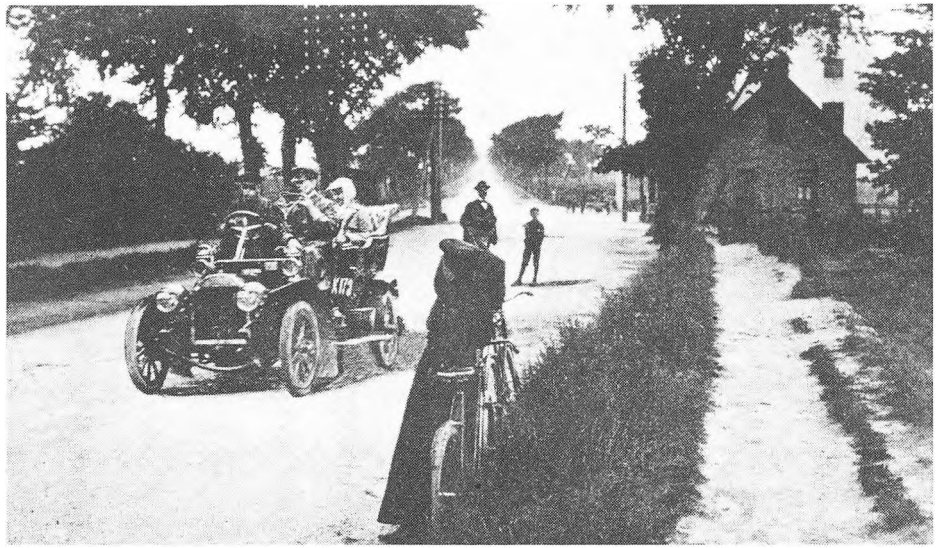
Synet af det epokegørende køretøj, der i øvrigt var af dansk fabrikat, vakte både opstandelse og forfærdelse, og sidst på året rynkede man panden i sognerådene, da Københavns amtsråd udbad sig disses erklæring over et udkast til regulativ for kørsel med motorvogne. Det virkede nærmest som et



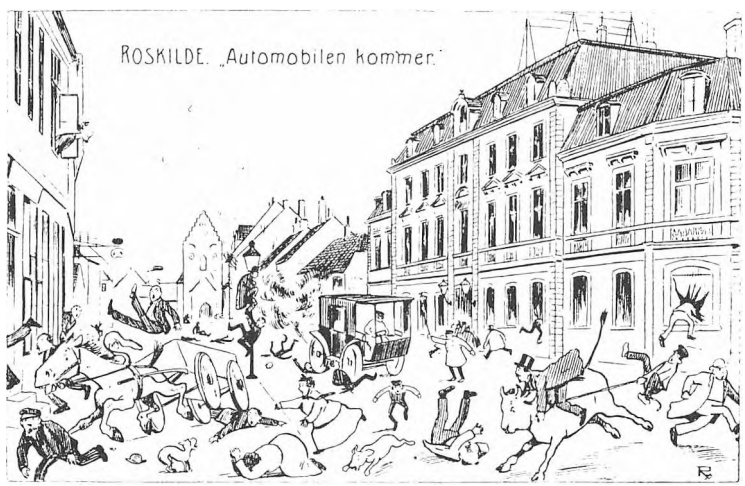
Den 13. april 1897 kørte den første bil fra København til Roskilde. Samme år så »Blæksprutten«s titelblad sådan ud.

nødråb, da sognerådene i Brøndbyerne og Glostrup som med én mund henstillede til de højere myndigheder, at kørsel med motorvogne blev helt forbudt, i hvert fald på offentlige veje. Men selv om den senere så herostratisk berømte justitsminister P.A.Alberti nærmest var af samme mening, fik bilerne som bekendt lov at køre her i landet.

Den endelige bekræftelse af, at bilernes sejrsgang var begyndt, oplevede Roskildevejen fredag den 30.juni 1905, da en bilkortege, der havde deltaget i en efter danske forhold betydelig demonstrationstur helt fra Aalborg, kom kørende mod København. Turen var startet om tirsdagen med 14 biler og 3 motorcykler, og arrangementet var et led i den første nordiske automobiluge, der skulle virke som propaganda for bilerne. På hele ruten havde bilisterne været genstand for så stor hyldest, at turen – trods nogle uheld, hvor der flød blod – måtte betegnes som et triumftog. Blandt de mere prominente deltagere var direktør J.C.Ellehammer, den senere flyvepioner, og forfatteren Johannes V.Jensen, den senere nobelpristager.



En af de deltagende biler i den store demonstrationsrejse Aalborg-København passerer Damhuskroen den 30. juni 1905. Til højre ses foran kroen det forlængst nedrevne bomhus.



Den første bil i Roskilde. Tegning fra 1897.

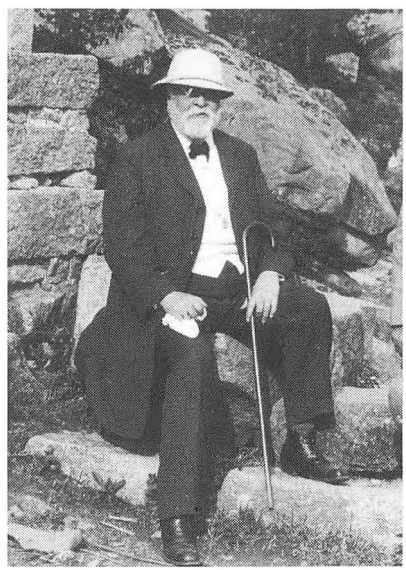
Bilerne skriver vejhistorie

Uanset hvad sognerådene i Glostrup og Brøndbyerne mente, lod automobilismens spøgelse sig ikke mane i jorden. Selv om bilerne i begyndelsen var få, begyndte de hurtigt at sætte deres spor på vejen ved at køre gruslaget op. Som følge heraf besluttedes det allerede i 1907 at forsyne vejen med chaussébrolægning, således at man begyndte med strækningen gennem Glostrup og samtidig opfyldte grøfterne og anlagde fortove. Ved chaussébrolægning forstås belægning med små, nærmest kubiske sten lagt i bueformede skifter, der muliggør effektiv udnyttelse af stenenes vekslende størrelse. Arbejdet med brolægning af hele strækningen fra Damhussøen til Roskilde blev dog først fuldført i 1923. Æren for gennemførelsen af dette belægningsarbejde, der var det bedste, man hidtil havde kendt, tilkom i første række amtsvejinspektør R.W.Winkel, der havde placeret sig som landets førende vejtekniker, men hermed var hans indsats ikke forbi.

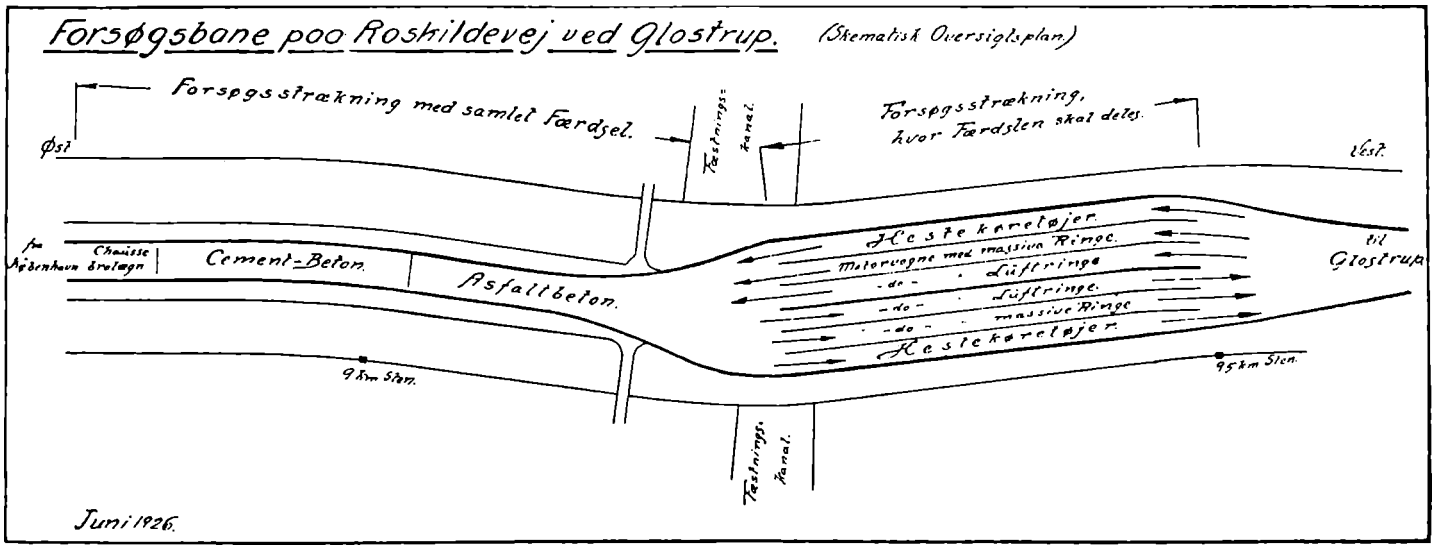
Bilerne havde gjort spørgsmålet om den bedst egnede vejbelægning aktuelt, idet det på ingen måde var sikkert, at chaussébrolægning var den endelige løsning. Winkel tog da initiativet til, at der ved Vestvolden blev anlagt en for-



I en støvsky svinger en veteranbil ud på Roskildevej fra Glostrup Bryggeri, der lå over for kirken. Et par år senere begyndte man på chaussébrolægningen. Foto 1905.



Amtsvejinspektør R. W. Winkel er her fotograferet i Kina i 1925.



Skitse af forsøgsbanen. Efter Lundbye og Hermansen.



Fra Roskildevejs udvidelse gennem Vridsløselille 1921/22.

søgsstrækning, hvor holdbarheden af forskellige former for vejbelægning kunne blive prøvet i praksis til gavn for vejbygningen i hele landet. Forsøget var så vidt vides enestående i sin art. På en strækning af 250 m blev der lagt seks parallelle kørebaner, tre i hver retning. På disse forsøgsstrækninger anvendtes hhv. chaussébrolægning, cementbeton og asfaltbeton. Denne såkaldte forsøgsbane blev etableret i 1926 og bestod til 1939. Langt over 25 år efter sin nedlæggelse levede forsøgsbanen videre i trafikanternes bevidsthed. Således annoncerede chaufførerne på statsbanernes rutebiler stadig det nærmeste stoppested som »forsøgsbanen«, selv om de færreste anede, hvad ordet betød.

I 1928 begyndte man at anlægge cyklestier i begge vejsider, og samtidig blev vejen gjort bredere. Umiddelbart før udbruddet af 2. verdenskrig havde den stigende biltrafik imidlertid gjort en gennemgribende modernisering uomgængelig, og med de tyske autobaner som forbillede gik man derfor i gang med at anlægge den betonvej, vi nu kender.

Hvis Jean Marmillod kunne køre fra København til Roskilde i dag, ville han nok blive voldsomt imponeret over, i hvor høj grad den franske vejkunst fra 1700-tallet er blevet distanceret. »Magnifique, excellent!« kan man høre ham mumle.

En tur ad Roskildevej

Roskildevej er ikke nær så kedelig, som man undertiden vil gøre den til. Vi vil gerne have fornøjelsen at invitere læseren med på en tur fra Damhussøen til Roskilde, så vi undervejs kan fortælle lidt om de steder, der i særlig grad kalder på fantasien.

Hvis man kaster et blik ud over Damhussøen, over hvis stensatte bredder lange rækker af hvidpile står vagt, forbavses man ikke ved at høre, at vi står ved en kunstig sø. Oprindelig var der her en sumpet lavning, gennemstrømmet af Harrestrup Å. Over lavningen førte et langt vadested, Langvad. O.1570 blev der ved vadestedet anlagt en dæmning, Langvaddam (»dam« betyder dæmning), der skulle tjene flere formål. Den skulle selvfølgelig bedre forholdene for trafikken, og søen, der blev skabt nord for dæmningen, skulle være et led i Københavns vandforsyning samtidig med, at den gennem forskellige vandløb blev sat i forbindelse med hovedstadens voldgrave, således at disse altid kunne holde en tilstrækkelig høj vandstand.

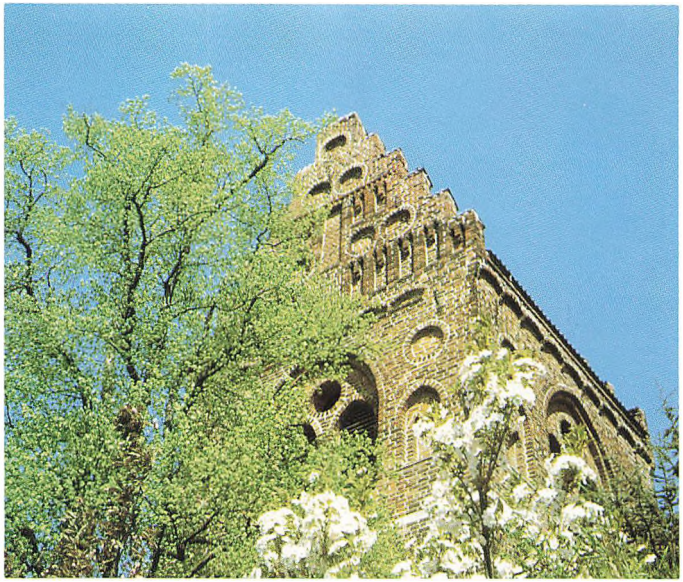
Under Christian IV ombyggedes dæmningen, idet kongen lod nedramme pæle, hvorefter bønderne skulle udfylde mellemrummet med jord, men bønderne knurrede, og arbejdet skred frem med sneglefart.

Da svenskerne i august 1658 rykkede frem mod København for at indlede byens belejring, gennemgravede de dæmningen, således at alt vand løb sydpå i stedet for til København, men allerede i 1661 blev dæmningen dog atter sat i stand.

I ombygget stand eksisterer dæmningen endnu i dag. For at få øje på den skal De ikke kigge ud over søen. De skal vende blikket nedad; for dæmningen er identisk med Roskildevej, som her opstemmer vældige vandmasser.

Over den dæmning, Christian IV byggede, førtes både Roskilde Landevej og den kongevej, han anlagde, så





Det fornemme kirketårn i Glostrup



Krucifikset foran Glostrup kirke



Rådhusanlægget i Glostrup

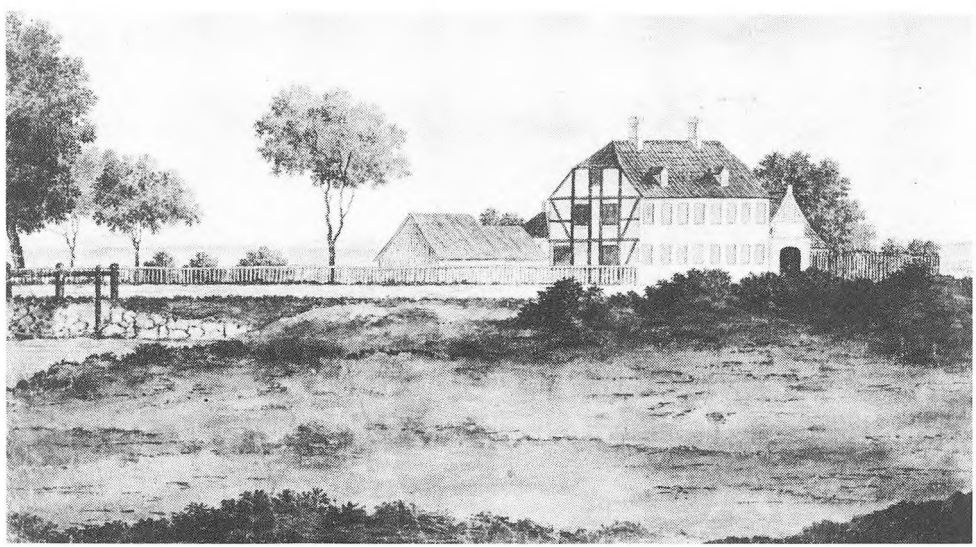


Roskildekroen og resterne af Stenager skov

Til venstre ses Roskildevej, der her tjener som dæmning og holder Damhussøens vandmasser i ave.



Damhuskroen o.1800. Akvarel af Elias Meyer.



de to veje på dette sted løb tæt side om side. Over åen var bygget en bro med en sluse under. Kongens Sluse blev den kaldt. Mindet om den er bevaret i vejnavnet Kongeslusen, en sydlig parallelvej til Roskildevej.

En moderniseret sluse findes stadig. Den fører Harrestrup Å under landevejen, hvor vandet i et brat fald styrter flere meter ned. Harrestrup Å er i dag adskilt fra Damhussøen af den idylliske Damhusdæmning, idet søen nu modtager sine tilløb andetsteds fra.

Krohold med besværligheder

Som tidligere nævnt var kongevejen spærret for almindelige dødelige, og til at holde sådanne på afstand ansattes en vagtmand, der boede i det såkaldte Damhus, opført 1621. Den ansatte skulle tillige føre tilsyn med slusen.

Næsten af sig selv opstod der her et krohold, selv om det længe kneb med de officielle tilladelser.

Så tidligt som i 1732 hører vi om en miljøsag her på stedet. Et dige ud mod søen var ikke blevet vedligeholdt, og resultatet var, at kromanden Anders Jensens mødding var forsvundet ud i søen – Københavns vandreservoir. Det blev der en længere sag ud af. Københavns vandforsyning krævede erstatning for »den opståede ækelhed,«



Ved Damhuskroen. Nogle høns, et enligt hestekøretøj og den øde Roskildevej.



Folkelivet i Damhuskroens have på et postkort fra før første verdenskrig.

men Anders Jensen slap dog med at flytte sin mødding i tilbørlig afstand fra søen.

I 1757, da sognefoged Jacob Olsen var vært, var kroholdet i fare. Hans kolleger i Roskildekroen, Møllehuset (Røde Vejrmølle kro) og Valby kro sendte birkedommeren en klage over »manden i Damhuset« for at gå dem i næringen. De forklarer, at de sidder med store afgifter, »hvorimod slig en uberettiget person slet intet svarer,« og da »denne bondegård« ingen rettigheder har, bør den nedlægges. De tre konkurrenter spurgte også, »om han ikke, som så længe har fornærmet os, med straf for det allerede begangne bør anses.«

Resultatet blev dog et ganske andet. Den 25.juli 1757 blev kroholdet på Damhuset endelig legaliseret, dog med den indskrænkning, at kromanden ikke måtte brygge øl eller brænde brændevin. Alle drikkevarer skulle købes i København.

I 1804 var det galt igen. En ny kroejer søgte om privilegium, men politimesteren mente, at det var rigeligt med tre kroer mellem København og Roskilde. Trods politiets modstand fik sagen dog en heldig afslutning for kromanden.

Ved tronskiftet i 1839 skulle kroprivilegiebrevet indsendes til stadfæstelse af den nye konge, Christian VIII, men værten i Damhuskroen var i den kedelige situation, at dokumentet var blevet væk. Kromanden har nok været lidt betænkelig i de kommende år; for sagen tog sin tid. I 1843 fik han dog fornyet sin tilladelse – samtidig med de øvrige kgl. privilegerede kroer.

I den almindelige københavners bevidsthed lå Damhuskroen i forrige århundrede langt ude på landet, og familier fra hovedstaden tog undertiden sommerophold her. Efterhånden fik kroen en vis litterær nimbus. Skribenter som Holger Drachmann, Harald Kidde, Thomas Lange og Viggo Stuckenberg hørte til stamgæsterne.

Lige øst for kroen lå bomhuset, indtil det i 1937 blev revet ned.

En bekymret svenskekonge

Efter at have passeret Damhus Tivoli, der har indtaget den nedrevne rejselades plads, fortsætter vi gennem Rødovre, hvor der trods konkurrencen fra det nærliggende Rødovre Centrum stadig findes mange butikker. En lille afstikker op ad Højnæsvej (lige efter 7 km-stenen) kan anbefales. Femte sidevej til venstre er Henrik Cavlings Allé, hvor vi finder Valhøj, en træbevokset gravhøj fra oldtiden, der er Rødovres højeste punkt (27 m). Traditionen vil vide, at det var herfra, Carl X Gustav, der for anden gang havde invaderet Danmark for at opnå dets fuldstændige underkastelse, fik øje på de brændende københavnske forstæder og efter en lang tænkepause udbrød: »Nu vil jeg dyre sværge, at vi får modstand, og at København vil værge sig.« Episoden kan lige så godt have udspillet sig på en anden forlængst forsvunden gravhøj, der lå nærmere Roskildevej, og endelig er der



Carl X Gustav. Karikerende hollandsk medalje.

dem, der mener, at det var på Valby Bakke, den overvægtige svenskekonge udtalte sine bevingede ord – hvis han da nogen sinde udtalte dem.

Vi vender tilbage til Roskildevej og fortsætter til hjørnet af Korsdalsvej, hvor der står en mindesten for den 20-årige modstandsmand Bjarne Louis Hansen, der den 20. april 1945 faldt her under en træfning mellem sabotører og tyske soldater.



Her faldt en frihedskæmper. Mindesten på hjørnet af Korsdalsvej og Roskildevej.



Da Carl Gustav så forstæderne brænde, var han klar over, at København ville forsvare sig. Modstanden kulminerede under stormen natten til den 11. februar 1659. I dette træsnit efter forlæg af F. C. Lund er en episode genskabt: svenskerne angriber ved den senere Stormbro. Frederik III ses i forgrunden til højre.

Estrups kongstanke

Lidt længere henne krydser landevejen Vestvolden, der strækker sit grønne bælte mod nord og syd på en så indbydende måde, at vi slet ikke kan modstå fristelsen til en spadseretur for at nyde blomsterduften og fuglesangen langs den blinkende voldgrav. Dyrelivet er rigt og vegetationen frodig, men pas lidt på de mange tjørnebuske, der i sin tid blev plantet som »levende pigtråd«, og som slet ikke har glemt denne funktion!

Vestvolden blev i årene 1888-92 an-

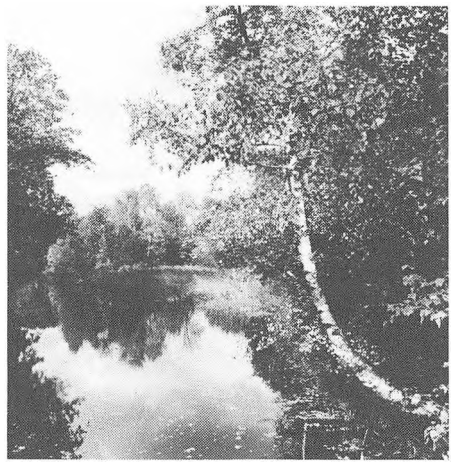
lagt af regeringen Estrup med hjemmel i provisoriske finanslove, der havde støtte i Landstinget, men ikke i Folketinget, hvis største parti, Venstre, protesterede voldsomt. Ved et forlig i 1894 affandt dog også Venstre sig med voldens eksistens.

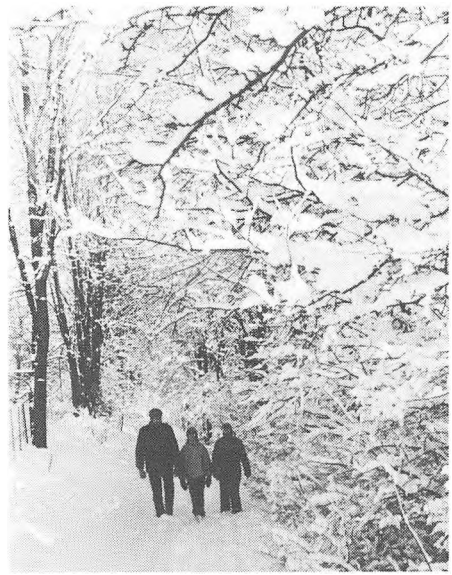
Hvor voldgaden begynder ved Roskildevej, ses en milesten med Frederik V's navnetræk. Nærved står en særpræget, smal stenbænk. Denne stenbænk har en lidt ejendommelig forhistorie. Omkring århundredskiftet blev Rosenåen, der nu på dette sted er overdækket, ført under landevejen i en stenkiste med smukt udhugne sidesten. Det er et par af disse sidesten, der nu finder anvendelse som »siddesten«.

I 1920 blev volden nedlagt som militært anlæg, og langt senere blev den i samarbejde med kommunerne til det, den er i dag: – et prægtigt rekreativt område, der på samme tid er et historisk monument og et helt enestående stykke natur.



Roskildevej gennem Vestvolden o.1905.





Sommer og vinter – altid er der spændende på Vestvolden.

Lykønskning fra Eisenhower

Hvis vi følger markvejen, der går nordpå parallelt med motorringvejen umiddelbart efter Vestvolden, får vi hurtigt øje på en smuk, klassicistisk bygning. Vi står ved det gamle lyststed Kroghslyst, opført i 1794 af kammerjunker Adam Gottlob von Krogh. Kroghslyst er et af Vestegnens få eksempler på en lystejendom.

Vi går nu over på venstre side af landevejen og standser ved Roskildevej 525-527 (firma Iwo).

Om Vestvolden blev der aldrig kæmpet, men det blev der om det område, vi nu står ved. Omtrent på slaget 19 den 6.juni 1944 satte maskinpistoler, rekylgeværer og håndgranater ind med en koncert, der i et nu forvandlede den dejlige sommeraften til et inferno. Det var modstandsbevægelsen, der – efter flere måneders forberedelser – med en styrke på ca. 100 mand gik til angreb på den stærkt befæstede værnemagerfabrik »Globus«, der lå på dette sted og producerede flyvemaskindele til det tyske luftvåben. Nogle af angriberne var kommet til Glostrup forklædt som spejderdrenge. Ildkampen blev voldsom, men selv om fabrikkens vagtkorps bestod af trænede østfrontkæmpere, blev sabotørerne de



Kroghslyst set fra luften o.1963.



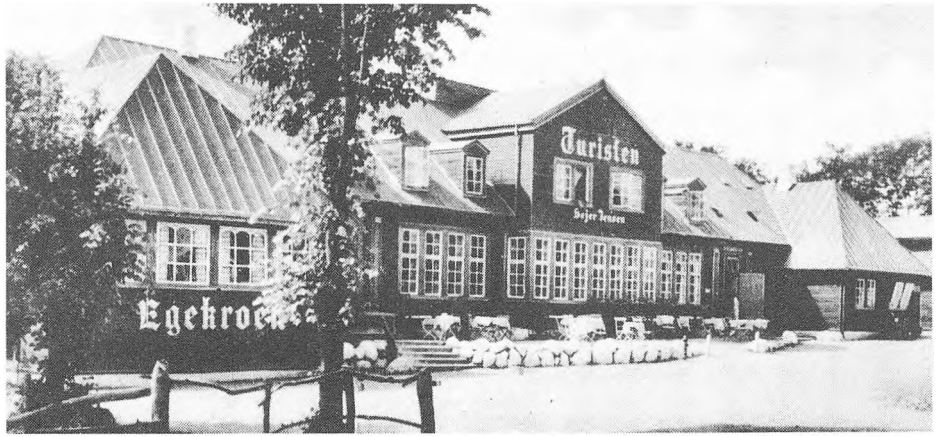
Ruinerne af værnemagerfabrikken »Globus« efter sabotagen i 1944.

stærkeste, og efter en våbendyst på en lille halv time måtte vagterne bede om nåde. Med 175 kg trotyl blev fabrikken lagt i ruiner. Mange tilskuere var strømmet til, og henrykte hurraråb hyldede modstandsfolkene, da de kørte bort. Desværre blev en af dem, læge Erik Hagens, dræbt af sabotagevagterne på en værnemagerfabrik ved Roskildevej i Rødovre.

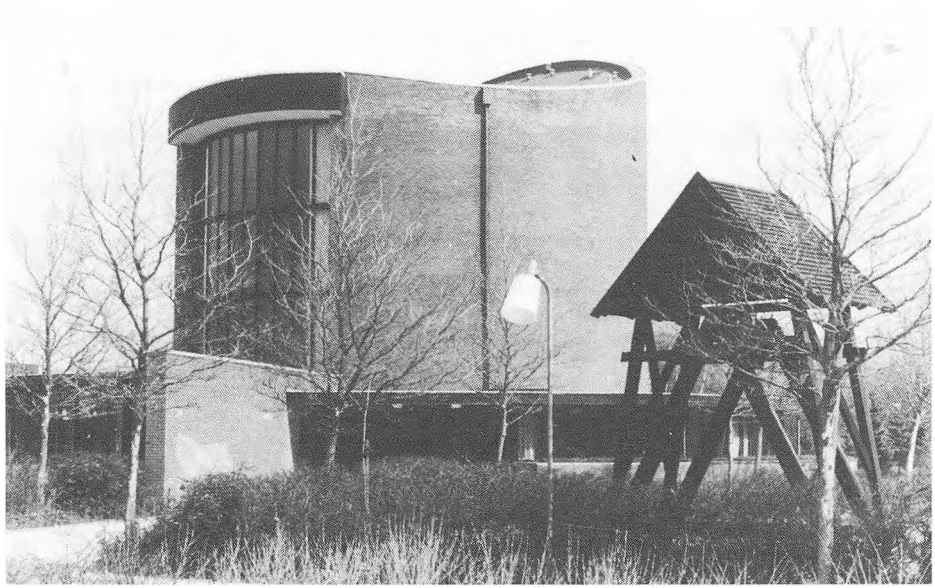
Rygtet om det vellykkede partisanangreb, der er blevet berømt som en af modstandskampens dristigste aktioner, nåede vidt omkring, også til Eisenhowers hovedkvarter, der kvitterede med et lykønskningstelegram til Danmarks Frihedsråd.

Gennem Glostrup

Vi passerer hen over motorringvejen, og snart har vi til venstre Glostrup Bypark, hvor Gudrun Lauesens skulptur »Hestebrønden« straks falder i øjnene. Som tidligere omtalt var området i gamle dage tilholdssted for en legendarisk røverbande. I 1910 opførtes et traktørsted i gammel stil, populært kaldet »Turisten«, der under krigen i perioder benyttedes til indkvartering af tyske soldater og derfor blev ødelagt ved sabotage i 1943. Nu ligger der en pæn restaurant i parken, der har fået et moderne hotel til nabo.



Den folkelige restaurant »Turisten« lå, hvor Glostrup Bypark nu er anlagt. Pavillonen blev afbrændt ved sabotage Sct. Hans-nat 1943.



Østervangkirken, Danmarks ottende rundkirke – og den største.

Hvis De kaster et blik til højre op ad den brede Byparkvej, kan De se en rød murstensbygning af usædvanlig facon. Det er den første rundkirke, der er opført her i landet i nyere tid. Den blev indviet i 1970 og er større end nogen af de andre syv rundkirker.

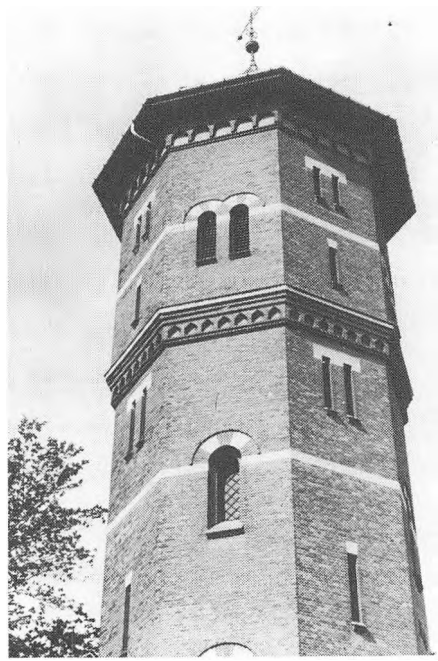
Lidt længere fremme på Roskildevej knejser et malerisk tårn i en slags niche i en moderne boligbebyggelse. Tårnet antages undertiden for en rest af et middelalderligt borganlæg, men det er såmænd blot et vandtårn fra 1905. Vandtårne af samme historiske tilsnit var dengang ret almindelige, men dette er det eneste af typen, der er tilbage.

Vi går gennem Glostrups forretningsstrøg og har snart Glostrup kirke på højre hånd. Der er kun få kirker på vor vej, så vi har tid til at gå en tur rundt om denne. Læg især mærke til tårnet og østgavlen! Ved behændig og fantasirig anvendelse af forskellige blændingstyper har en ukendt bygmester fra begyndelsen af 1500-tallet her skabt et smukt stykke kirkearkitektur. Tårnet minder slående om Roskildes rådhustårn, der oprindelig hørte til den forsvundne Sct. Laurentii kirke, og det er overvejende sandsynligt, at de to tårne skylder samme mesterhånd deres tilblivelse.

En af 1500-tallets store præsteskan-



Roskildevej gennem Glostrup o.1945. Trafikken er endnu ikke kommet i gang efter besættelsestidens stilstand.



Vandtårnet i Glostrup tjener ikke længere sit oprindelige formål, men er blevet bevaret som et af Roskildevejs vartegn.

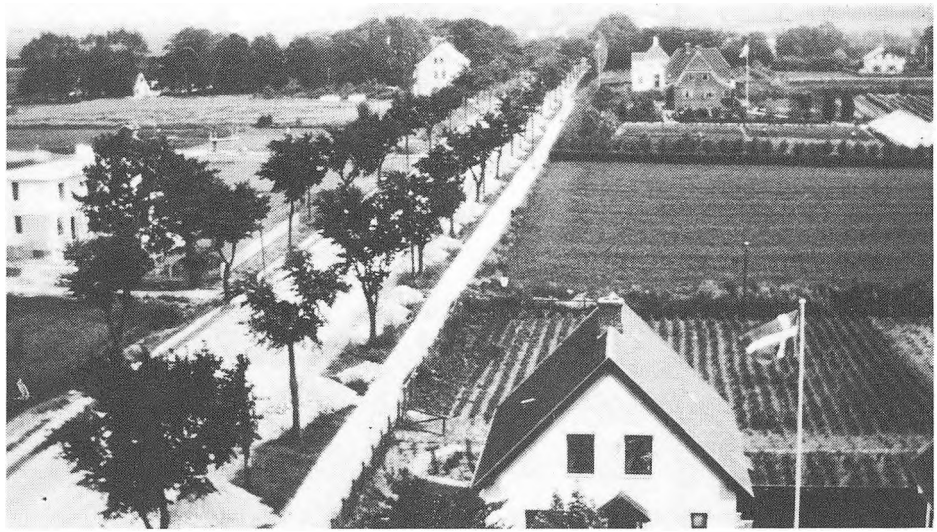
daler udspillede sig inden for disse mure. Forholdet mellem sognepræst Augustinus Lydicksen og hans menighed var blevet noget tilspidset, og helt galt blev det, da præsten i søndagens prædiken stod og skældte sine sognebørn ud for »tyve og horer« – en karakteristik, der kan have fået en og anden af damerne til at gribe efter sit lugtesalt. Præsten slap ikke godt fra det. I 1582 mistede han kjole og krave.

Foran kirken står en 1½-milesten med Frederik V's monogram samt et krucifiks, der får os til at mindes tidligere tiders religiøse skulpturer langs vejene. Dette krucifiks er dog moderne (rejst 1942).

Over for kirken ligger Glostrup rådhus, et værk af Arne Jacobsen (indviet 1959). I rådhusanlægget står Mogens Bøggilds skulptur »To søstre«.

Vest for rådhusanlægget ligger Glostrup politistation, som der blev kæmpet om, da tyskerne satte det danske politi ud af spillet den 19. september 1944. Kun bevæbnet med tjenestepistoler kunne politiet ikke udrette stort mod de feltmæssigt udrustede tyskere, så ilden døde hurtigt hen, og betjentene blev taget til fange.

Vi krydser Ringvejen og kaster et hastigt blik til højre for måske at se solen spejle sig i amtssygehusets utalli-



Roskildevej set fra Glostrup vandtårn mod øst i 1920.



Tårnet på Glostrup kirke er et fornemt stykke arkitektur.

ge ruder. Efter at være gået forbi Glostrup kommunes fritidscenter ser vi bag et smukt anlæg Premier Is, der er genopbygget efter natten til den 22. november 1944 at være sprængt i luften af danske terrorister i tysk tjeneste, den såkaldte »Peter-gruppe«, der bl.a. havde mordet på digterpræsten Kaj Munk på samvittigheden.

Vi holder os på venstre side af vejen og ser kort efter Mjølnersvej en automobilvirksomhed (nu tilhørende Peugeot/Talbot), som de færreste vel vil opfatte som bemærkelsesværdig. Bygningen er imidlertid opført af Arne Jacobsen, der fik ærespris for projektet på en international arkitektudstilling i Brasilien i 1953.

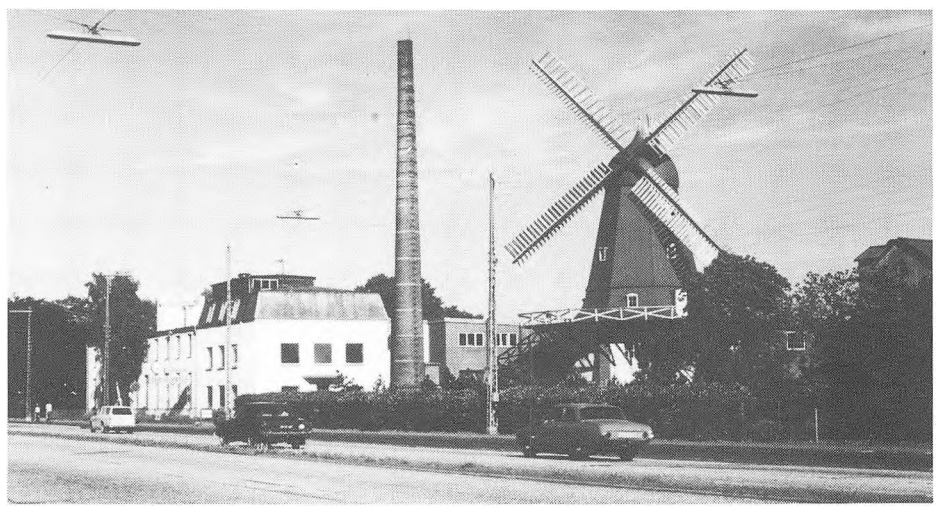


Den gamle Røde Vejrmølle –

Den danske »Moulin Rouge«

Efter at have krydset Odinsvej når vi (stadig på venstre hånd) frem til et af Roskildevejs kendteste vartegn: Røde Vejrmølle. Den første mølle på dette sted blev opført i 1770'erne. En forgænger havde som nævnt ligget ved den gamle Roskildevej, men måtte flyttes hertil, da vejen fik sit nuværende forløb. I forrige århundrede blev møllen kombineret med et bageri, og der bages stadig brød her.

En uheldsvanger januarnat i 1973



– og den nuværende.

brændte møllen ned – et prægtigt, men vemodigt syn for de mange tilskuere, der strømmede til. Det lykkedes at finde en erstatning for den nedbrændte mølle, nemlig Fristrup mølle, der lå i nærheden af Tølløse. Møllen er noget mindre end den gamle, og farven er heller ikke den rette.

På den anden side af landevejen ser vi en servicestation. Den er af gennemsnitstypen, så der er såmænd ingen grund til at ulejlige sig derover. Men dér lå Røde Vejrmølle kro – i sine velmagtsdage kendt af alle trafikanter. Ligesom møllen blev kroen – med statstilskud! – flyttet fra sin oprindelige plads ved den gamle landevej i 1770'erne. Noget herskabeligt gæstgiveri var der ikke tale om: klientellet bestod hovedsageligt af bønder. Et morsomt træk fortælles af fængselspræsten Vilhelm Munck, der som 8-10-årig dreng besøgte kroen i 1840'rne for at traktere en hønsekræmmer, der havde taget ham med i sin vogn. »Min generte Stolthed, da jeg i Rødekro (dvs. Røde Vejrmølle kro) bestilte to Kopper Kaffe med Brød, lader sig ikke beskrive,« skriver Munck, »jeg har den Tro, at Pigen parterede Kandissukkeret med Tænderne, og jeg er ganske vis paa, at Brødet, som hentedes op af en stor Kiste med Laag, var slimet; men det var dog et



Her ses Røde Vejrmølle kro i sine velmagtsdage. Bemærk chaussébrolægningen på landevejen!



Branden på Røde Vejrmølle natten til den 25. januar 1973.

kongeligt Maaltid, thi det var mig, som trakterede og betalte.«

Digteren Axel Juel, der yndede lange traveture i hovedstadens omegn, havde forelsket sig i kroen, som han besøgte på alle årstider og besang i digtet »Kroen ved Landevejen« (i samlingen »Vandringsmanden synger« 1915). Idet vi forudskikker den bemærkning, at den »blinkende Aa« nu er rørlagt under Roskildevej, så broen forlængst er blevet overflødig, citerer vi de to første vers:

Hvor Hesten begynder at sakke
og Vognen vil helst gaa i Staa,
hvor Bakke mødes med Bakke
ved en Bro ved en blinkende Aa,
der hvælves en Port under Løvet,
en Rejsestald, favnende bred:
blev Du mødig og hungrig og støvet,
har Du vandret Dig tørstig og hed,
saa kom hid, her er Stedet at bede,
I knirkende Hjul kom til Ro –
Røde Vejrmølle Kro!

Ingen spørger, hvad Du har forøvet,
Du fremmede, vandrende Gæst,
om Du kom, fordi Du var bedrøvet
eller glad til en sommerlig Fest.
Se, Gyldenregn hvælver Portalen
til Haven, saa løvrig og sval,
hør Hanernes hjemlige Galen –
se, dér er den festlige Sal.
I Aften skal Pigerne danse
med Ankelbaand over Sko –
Røde Vejrmølle Kro!



Axel Juel elskede Røde Vejrmølle kro, som han besang i et digt.

En sørgelig skæbne ventede den idylliske kro. For at skaffe plads til servicestationen blev den i 1961 jævnet med jorden, lige bortset fra rejseladen, der blev degraderet til autoværksted og brændte ned i 1968.

Her danser pigerne ikke længere, hverken med eller uden ankelbånd. Og dog: travle unge damer danser jævnligt ud af bilen for at betale benzinregningen inde i butikken. Det kan nemlig ikke ske fra førersædet, selv om det havde været bekvemmere.

»Ned ad landevejen«

For at komme til næste større seværdighed skal vi lidt længere »ned ad landevejen« – for nu at bruge en vending, der engang var velkendt i visse kredse. Udtrykket betød at få kost og logi i statsfængslet i Vridsløselille, som vi – efter at have passeret FDB's hovedsæde – snart ser på venstre hånd. Adgangsvejen er spærret for uvedkommende, men også på afstand kan man få et indtryk af den tunge bygning, der i årene 1856-59 blev rejst på den øde Vridsløselille Mark.

Oprindelig var straffeanstalten et såkaldt cellefængsel, hvor fangerne blev anbragt i eneceller og holdtes i streng indbyrdes isolation, selv under kirke- og skolegang. Når de færdedes uden for cellerne, skulle de bære maske, så de ikke efter løsladelsen kunne genkende hinanden. En nutidig iagttager ville føle det, som om Ku Klux Klan havde besat bygningen.

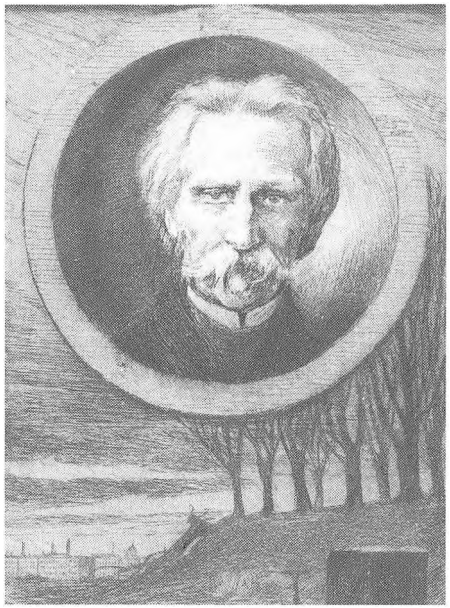
Digteren H.V.Kaalund, hvis »Fabler for Børn« havde gjort ham kendt og elsket, var overlærer ved fængslet i årene 1859-81. I hans digte fra disse år dukker fængslet jævnligt op. Den stedlige overlevering vil vide, at digteren på sine ældre dage gerne befattede sig med litterært arbejde i skyggen af en hængeask, som han selv havde plan-



Statsfængslet i Vridsløselille, medens det endnu var nyt. Litografi.



Statsfængslet 1907.



Digteren H. V. Kaalund, der var overlærer ved fængslet i 22 år. Nederst ses Københavns volde under sløjfningen – en hentydning til digtet »Da de rev Voldene ned«. I dette digt strejfede Kaalund også de begyndende forhandlinger om anlæg af Vestvolden. Radering af Hans Nikolaj Hansen.



Roskildevej gennem Vridsløselille 1916. Til højre statsfængslet.



Louis Pio i fængslet. Træsnit.

tet, og som stadig eksisterer og kaldes »Kaalunds træ«.

Blandt de mere prominente fanger i Vridsløselille kan nævnes socialdemokraterne Louis Pio, Harald Brix og Povl Geleff, som efter »slaget på Fælleden« blev idømt flerårige fængselsstraffe og den 15. august 1873 ankom med særtog til fængslet (der var dengang ingen station i Vridsløselille; fanger førtes normalt med almindeligt tog til Glostrup station og derfra videre i hestevogn). De tre celebre fanger blev ikke spist af med tredje klasses kupeer

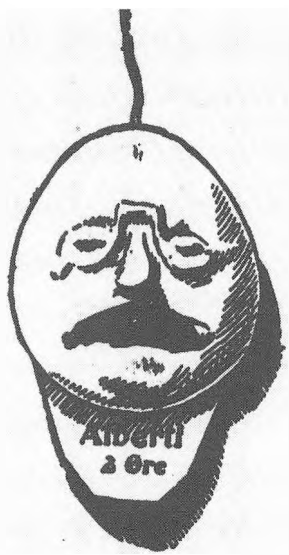
– nej, de rejste skam på anden klasse, hvilket skulle opfattes som en venlighed. Under deres fængselsophold blev adskillige artikler af Pio smuglet ud og trykt i det socialdemokratiske blad. Povl Geleff blev engang som straf for at have skrevet et digt idømt 24 timer i »kachotten«, hvilket forbavsede ham en del, idet han mente, at det netop var dér, han befandt sig døgnet rundt. Han blev klogere. »Kachotten« var et koldt, bælgmørkt rum på 3 x 6 skridt uden møbler af nogen art. Et ophold i buldrende mørke og total stilhed var en hård belastning for nerverne, selv om oplevelsen var at foretrække for de pryglestraffe, hvormed man søgte at håndhæve disciplinen: tamp, rotting eller (i sjældne tilfælde) den barbariske nihalede kat, der flåede ryggen op.

En falden storhed fra en noget senere tid tilbragte fem år i Vridsløselille. Det var den fhv. justitsminister P.A. Alberti, der som en af de største bedragere herhjemme i 1910 blev idømt otte års tugthus. De første år blev afsonet i Horsens, hvor hans medfanger ikke forsømte nogen lejlighed til at håne den engang så mægtige mand. Hans helbred svigtede, og i 1912 blev han overført til Vridsløselille, hvor der fandtes en sygeafdeling. Han blev benådet i 1917 og levede resten af sit liv i





Disse tegninger fra Social-Demokraten 1908 viser Alberti med fem dages mellemrum. Den 3. september sad han ved kongens side under en fest på Den kgl. Skydebane. Den 8. september meldte han sig til politiet og fik logi i varetægtsarresten i Hestemøllestræde, hvor han ses trække frisk luft.



Efter Albertis arrestation var der bagere, der fremstillede »Albertikager« som denne. Tegning i Politiken.



Roskildekroen omkring århundredskiftet.

København, hvor han ikke prøvede at skjule sin identitet. Han, der som justitsminister havde været ret vrangvillig mod motorkøretøjer, var i sine sidste år indehaver af et autovaskeri! På fortovscafeer var han en hyppig gæst. I 1932 blev han påkørt af en sporvogn og døde af sine kvæstelser.

Konger og bissekræmmere

Noget længere fremme ser vi på højre hånd i et grønt område (resterne af Stenager skov) en særpræget, hvid bygning, der repræsenterer sidste kapitel i en berømt landevejskros historie. Lige vest for den risler Store Vejleå stilfærdigt ned mod Køge Bugt.

Det er, hvad der er tilbage af Roskildekroen, hvis ry engang gik landet rundt. Som omtalt lå kroen oprindelig ved den gamle Roskildevej, men med velvillig støtte fra staten blev den i 1772 flyttet hertil. Netop her skal Christian IV i øvrigt have haft en jagthytte.

Kroen har sat adskillige spor i litteraturen. Ligesom den gamle kro nævnes i Holbergs komedie »Den ellevte Junii«, omtales den nye kro gentagne gange i Chr. Olufsens engang så populære komedie »Gulddaasen«.

Roskilde kro var et livligt sted, hvor der var et stadigt rykind af gæster. Arkæologen P.O.Brøndsted fortæller, hvordan han ved juletid 1803 sammen



Store Vejleå ved Roskildekroen



Høje-Taastrup kirke



Landsbyidyl i Høje-Taastrup



Hedehuskroen



med en fætter var på vej vestpå i kane. I starten var føret udmærket, og de to unge mennesker lo og sang lystigt til akkompagnement af kanebjælderne. Efterhånden blev vejen dog næsten ufremkommelig på grund af store snemasser, og de to rejsefæller frøs så bitterligt, at både fingre, tæer, næse og ører var som døde. Et sted væltede kanen, men efter en rask løbetur for at få hestene standset lykkedes det dog Brøndsted at få kanen i gang igen, og forkomne og forfrosne kom de omsider til Roskildekroen. »Men hver Dyne var optaget,« skriver Brøndsted. »Vi maatte først spille os søvnige ved L'hombre og siden sove paa Stole.«

Den 5.juli 1804 spiste Oehlenschläger på kroen. Han fik skinke, der var »saa seig som et Bret, saa at den gierne kunde have tient til Skildt paa Værtshuset«. Det var den tur, han skildrede i »Langelands-Reise«.

I et par bevægede dage oplevede kroen at blive rykket ind i storpolitikkens søgelys. Det var under den engelske invasion i 1807. Generalmajor Arthur Wellesley – der senere blev ophøjet til Hertug af Wellington og i 1815 sammen med fyrst Blücher tilføjede Napoleon det afgørende nederlag ved Waterloo – blev sendt vestpå for at bekæmpe det sjællandske landeværn, der over hals og hoved var blevet mobiliseret. Under dette lille felttog opslog Wellesley i dagene 27.-29. august sit hovedkvarter i Roskilde kro. Det kostede ikke Wellesley nogen større anstrengelse at drive landeværnets svage styrker på flugt i slaget ved Køge, og det endelige resultat af invasionen er velkendt: tabet af vor flåde.



Oehlenschläger syntes ikke om maden på Roskilde kro. Træsnit.

Roskildekroen var en af de mest herskabelige i landet. Dette gjaldt også værtens egen bolig, der var smykket med fantasifulde vægmalerier med erotiske motiver. Når kroen var så fornem, er det intet under, at H.C.Andersen skal have overnattet i den. Undertiden benyttede kongen på sine rejser kroens 1. sal som omklædningsværelser for den kongelige familie.

Alle gæster var naturligvis ikke lige distingverede. Tværtimod! Bissekræmmere og farende svende var der mange af; de blev indlogeret i et hjørne af kælderstuen, i hvis midte der stod en såkaldt »kløpind«, dvs. en



Generalmajor Arthur Wellesley (senere hertug af Wellington) havde hovedkvarter på Roskildekroen tre dage i 1807. Litografi.

træstamme, som man kunne gnubbe ryggen op ad efter en nats selskab med blodtørstige smådyr.

Konger og bissekræmmere ... et alsidigt klientel!

Den kunstneriske udsmykning blev snart noget medtaget, men til gengæld blev kroen berømt for noget helt andet, nemlig brændevinsbrænding. Særlig dreven i denne ædle kunst var Anders Brøndum, der fik kongeligt privilegium i 1836; han var halvbroder til den navnkundige brændevinsproducent Christen Brøndum (»Brøndums Akvavit«). I 1838 var kroens brændevinskedel den største i landet og rummede godt 1.300 liter. »Roskildekros Brændevin« var en populær hjertestyrkning, og kroen beskæftigede et stort antal tjenestefolk og »brændevinskarle«. Helt frem til 1902 blev der produceret brændevin her.



Anders Brøndum, hvis brændevinskedel var landets største. Litografi.

Men kroens glorværdige fortid kunne ikke redde den fra udslettelse. Da landevejen skulle udvides i 1940, blev kroen uden skånsel revet ned og erstattet med den nuværende, ret prosaiske bygning, og for nogle år siden måtte kroværten for bestandig dreje nøglen om. I dag er det spejdere, der residerer i bygningen.

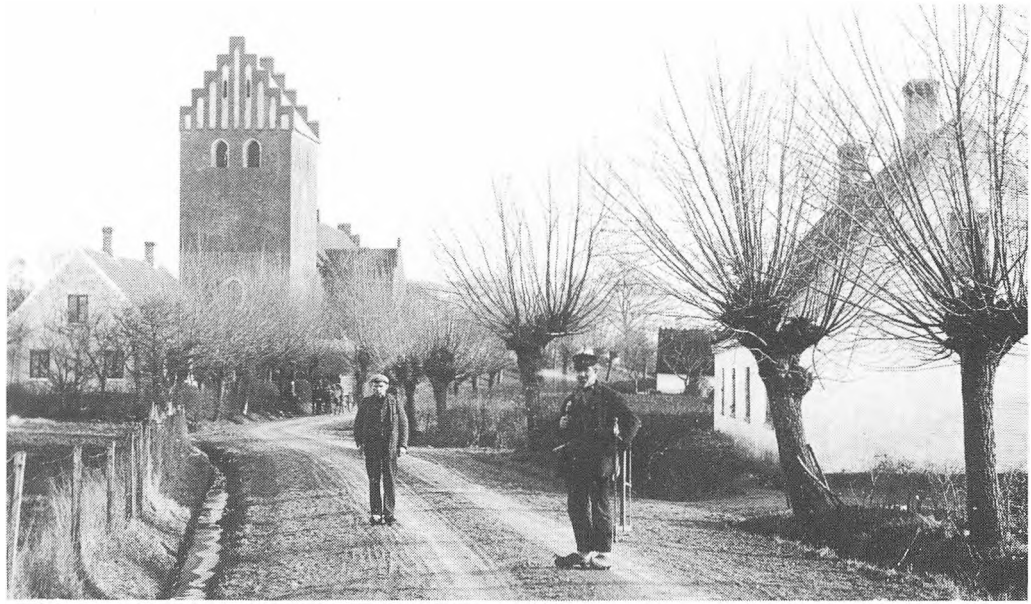
»Gid jeg ikke kunne skrive!«

Den følgende strækning af Roskildevej byder ikke på større seværdigheder. Gennem vekslende panoramaer af nye boligkvarterer og industriejendomme fortsætter vi til Halland Boulevard, hvor vi henne til venstre kan se Høje-Taastrup kommunes nye rådhus. Lidt længere fremme domineres landskabet af Høje-Taastrup kirke, der fra denne side netop kan skimtes gennem en malerisk trægruppe.

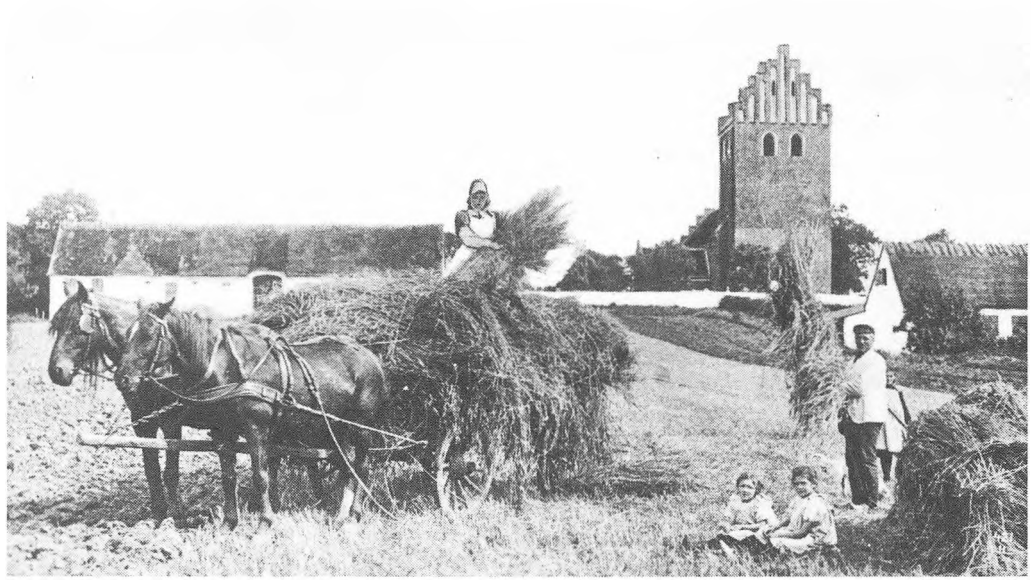
Bynavnet er forbundet med voldsomme begivenheder i landets historie. Under borgerkrigen efter Knud Lavards drab lykkedes det i 1149 Knud III at overrumple og afbrænde Roskilde, men Svend Grathe rykkede imod ham her ved Høje-Taastrup og tilføjede ham et nederlag, der tvang ham til at trække sine styrker tilbage til Jylland.

Præsteboligen er ret ny, men i den tidligere præstegård blev et trist kapitel i Danmarkshistorien skrevet. I vinteren 1657/58 – en af de strengeste, vore annaler fortæller om – havde Carl X Gustav foretaget sin dristige march over isen. Den panikslagne danske regering måtte have fred for enhver pris. Indledende forhandlinger i Vordingborg var brudt sammen, men svenskekongen nærmede sig København, og i de lave præstegårdsstuer i Høje-Taastrup mødte de danske forhandlere da op for at redde, hvad reddes kunne. De indfandt sig tænderklaprende af kulde og tænderskærende af irritation, fordi landsforræderen Corfitz Ulfeldt var en af de ledende svenske forhandlere, hvilket man fra dansk side forgæves havde søgt at undgå. Den 18. februar 1658 måtte Frederik III's nedbøjede repræsentanter skrive under på Taastrupforliget, hvis hovedindhold var afståelsen af alle landskaber øst for Øresund. Inden den ene af de danske forhandlere, rigshovmester Joakim Gersdorff, satte pennen på pa-

Landsbymotiv fra Høje-Taastrup 1906. Idyl for alle pengene.

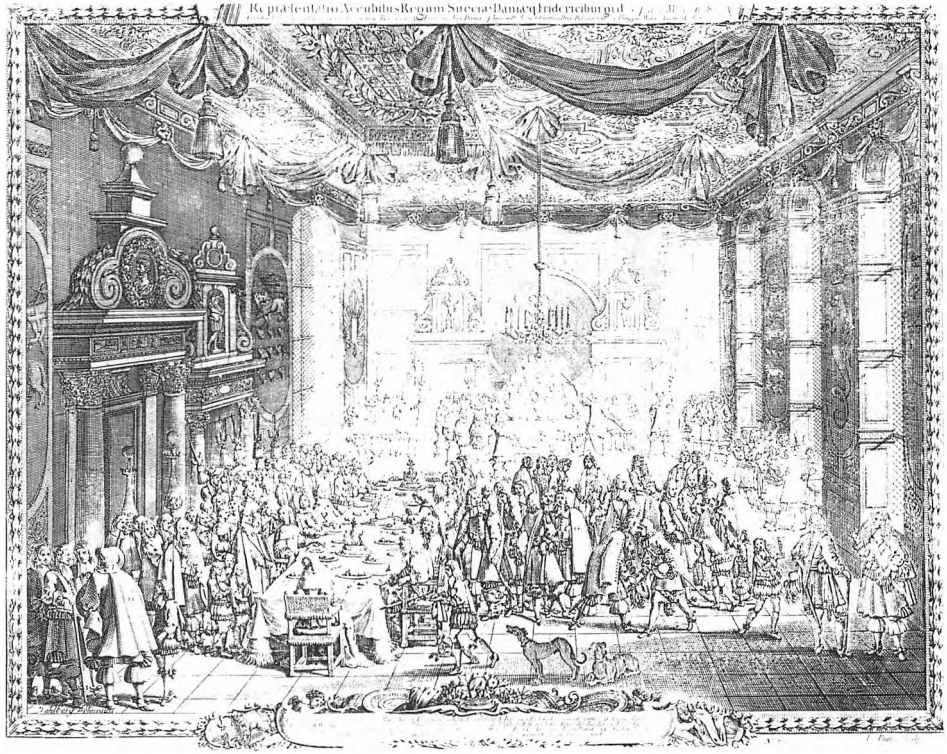


Høje-Taastrup kirke set fra Roskildevej 1907.





Corfitz Ulfeldt, der forhandlede på svensk side i Høje-Taastrup præstegård. Litografi.



Efter freden i Taastrup/Roskilde inviterede Frederik III sin sejrrige svenske kollega til en række strålende fester på Frederiksborg. Efter Pufendorf.

piret, citerede han kejser Nero: »Gid jeg ikke kunne skrive!«

Den endelige fred blev dog ikke sluttet i præstegården, som svenskerne ikke fandt pompøs nok til en så højtidelig handling, men i Roskilde, hvor dokumenterne blev underskrevet den 26. februar. Selv om Carl Gustav havde slået af på mange fordringer, bl.a. fordi han var ængstelig for, at et tøvejr kunne spærre hans tropper inde på de danske øer, blev freden umådelig hård – lige så hård som vinteren.

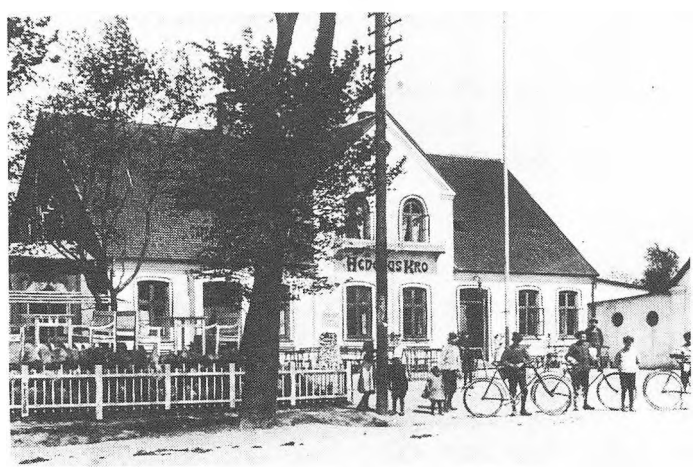
Ad Hedehusene til

Vor vej går gennem Baldersbrønde, hvor man i gamle dage måtte betale bompenge, og snart befinder vi os i Hedehusene, hvis hvidkalkede kirke ligger til venstre. Den er pæn og nøgtern, men ikke særlig spændende. Den er da også ret ny, opført 1921 og udvidet 1940. Alligevel bør man gå ind gennem kirkegårdslågen; for ud mod Roskildevej står Kallerupstenen, en runesten fra 800-tallet med en indskrift, der kort og godt siger: »Hornbores, Svides ætlings, sten«. Stenen blev i 1827 fundet ved vejen fra Roskildevej mod landsbyen Kallerup og optræder på et stemningsfuldt maleri af L.A.Ring fra 1912.

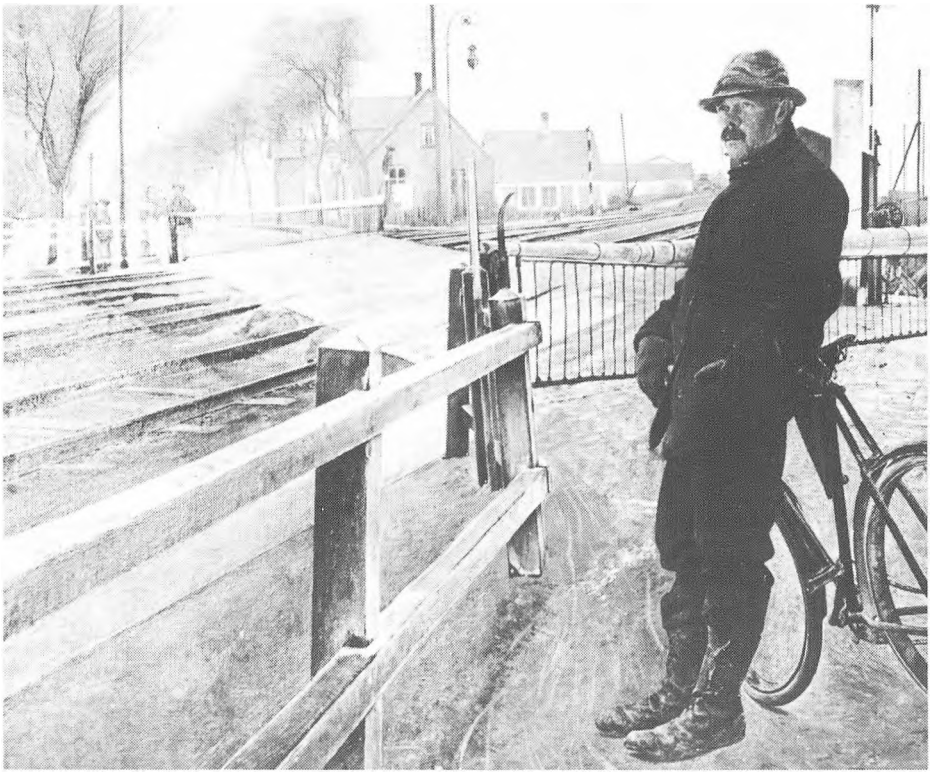
Lidt længere fremme finder vi til højre Hedehuskroen, der begyndte sin tilværelse som en uprivilegeret kro – eller slet og ret smugkro – ved den gamle Roskildevej, der på denne egn gik noget sydligere end den nye. Der var knap 15 km fra Roskilde kro til Roskilde, men med datidens dårlige veje var dette for lang en strækning at tilbagelægge uden pause. Herude på »Heden« – den flade, skovfattige slette mellem København, Roskilde og Køge – blev der derfor bygget et par småhuse, som mere eller mindre åbenlyst var tænkt som gæstgiverier.



Kallerupstenen stående ved den øde Roskildevej, inden den blev flyttet til kirken i Hedehusene. Maleri af L. A. Ring (1912).



Hedehuskroen o.1910.



L. A. Rings maleri »Når toget ventes« (1914) er fra Hedehusene, hvor Roskildevej krydser jernbanelinien. Den gang var der endnu bomme; nu føres vejen under banen gennem en viadukt.

En overgang var der hele tre små kroer på stedet. Den ene kaldtes »Kongens Hedehus«, fordi den var bygget ved den gamle kongevej, den anden hed »Nordre Hedehus«, og den tredje havde intet navn.

Da den nye landevej blev anlagt, var antallet af kroer svundet ind til to. Beklagelsesvis viste det sig, at kromændene ikke kunne opnå statstilskud til flytningen, således som deres kolleger i Røde Vejrmølle kro og Roskildekroen havde fået, hvilket gav den ene af kroerne dødsstødet. Hedehuskroen (dette navn benyttes første gang i 1787) havde herefter monopol på at beværte og herberge de rejsende, der drog »ad Hedehusene til«.

Udtrykket er det, man kalder en eufemisme, en omskrivning af et ord, man helst ikke vil nævne. Bynavnet leder tanken hen på et meget hedt sted.

Bøndernes sørgetog

Vi nærmer os Roskilde. Bebyggelsen bliver tættere og tættere, og vi mangler kun at fortælle om en enkelt episode fra landevejens lange saga.

I den tidlige morgen den 16.januar 1840 havde 250 højtidsklædte bønder under ledelse af deres sognefogeder



Frederik VI, hvis popularitet hos bønderne gav hans ligtog et særligt præg. Træsnit.



Bønder bærer Frederik VI's båre det sidste stykke vej til Roskilde domkirke den 16. januar 1840. Litografi af F. B. Westphal.

taget opstilling ved en kro ved navn »Roskilde Hvile«, som lå ca. 1000 skridt fra byen. De skuttede sig i vinterkulden og talte lavmælt sammen om det, de nu skulle opleve. Noget lignende ville man forgæves søge i Europas annaler, skrev Berlingske Tidende derom. Aftenen i forvejen havde Frederik VI's ligtog, eskorteret af husarer og ridende artilleri, forladt København, og det var nu på vej mod Roskilde. Bondestanden havde ikke glemt den nu afdøde konges indsats ved gennemførelsen af landboreformerne, og landalmuen i Københavns nærhed havde derfor ansøgt den nye konge, Christian VIII, om tilladelse til at bære båren helt fra København til Roskilde på deres skuldre. Da dette imidlertid ville tage for lang tid, var resultatet blevet, at bønderne skulle bære båren det sidste stykke vej til domkirken. I den månelyse vinternat havde fakkelbærende bønder undervejs sluttet sig til optoget, der ankom til »Roskilde Hvile« ved 7-tiden om morgenen. Efter en pause satte ligtoget sig påny i bevægelse kl. 9.30, idet 46 bønder ad gangen bar båren, der på denne måde ankom til domkirken ved 10.30-tiden. Her fik bønderne anvist plads i kirkens nordre sidegang, hvorfra de overværede højtideligheden.

Digteren C. Pram Gad, der var præst ved domkirken, udgav en skildring af sørgetoget. Det hedder bl.a.:

Nu nærmer den Døde sig Hroars By,
Og Hanen galer til Morgengry.

Der dvæles tæt udenfor gamle Stad;
Da kommer af Bønder saa lang en Rad, –

I Sørgedragt, efter Landsby-Skik,
Og hilse Toget med talende Blik:

»Hil Dig, o Skare saa taus og sort!
»Hvad bringer Du ind gjennem Hroars Port? –

»Hil Dig, o Ridder og Høvidsmand!
»Et Hjerte har ogsaa en Bondemand.

»Op Bønder, I frie danske Mænd!
»Vi bære vor Fader til Kirken hen.«

Vor vandring er ved at være til ende. Det naturligste vil være at følge efter de højtidsklædte bønder til domkirken, hvor vi går ind for at hilse på Frederik VI og de andre konger, vi har mødt i denne bog, og som har fundet deres hvilested her.



Roskilde domkirke. Litografi efter F. C. Kjærskou.

Mindernes vej

Gennem tiderne har Roskilde Landevej været vidne til mange begivenheder, der lod tilskuerne ane historiens vingesus. Den har set de svenske hære i 1600-tallet, den har set de engelske invasionsstyrker i 1807, og den har set tyske tropper rulle mod København den 9.april 1940 under kommando af chefen for den 198.infanteridivision, generalmajor Roettig, der er blevet kaldt »Sjællands ukendte erobrer«. Men den har også set soldater fra den slagne tyske hær, der i nederlagets time i maj 1945 traskede vestpå med kurs mod de tyske ruinmarker.

Først og fremmest har færdselen dog været af mindre dramatisk art: bønder og arbejdere, kareter og arbejdsvogne, postryttere og diligencer, fodgængere og cyklister, biler og busser, vandrefugle og blaffere.

Som en livligt trafikeret flod glider vejen gennem landskabet, bærende på minderne om alt det, den har oplevet.

Supplerende læsning

Adresseavisen 1/3 1765.

Anlæget af de sjællandske Hovedlandeveje 1766 (af en gammel Embedsmands efterladte Papirer – Dansk Vejtidsskrift 1948).

Jørgen Beyerholm: *Dansk Bicycle Club's Historie,* bd. 1. 1941.

A. Blom: *Den almindelige Samfærdsel i Danmark i det 19.Aarhundrede* (Familie-Almanakken Danmark 1900).

Louis Bobé: *Hoffester og Borgerliv* (Danmark i Fest og Glæde, bd. 2. 1935).

Chr.Bruun: *Kurfyrstinde Magdalena Sibylla og Kurprinds Johan Georg af Sachsens Rejse til Danmark 1663* (Danske Samlinger 1872-73).

G.Brøchner-Mortensen: *Lidt københavnsk Forbrydersprog* (Danske Studier 1920).

Kristjan Bure (red.): *Danske veje.* Turistforeningen for Danmark, årbog 1964.

Steen B. Böcher: *Træk af vejudviklingen i Danmark belyst gennem beliggenheden af vigtige vadesteder og broer* (Geografisk Tidsskrift 1966).

Marie Christensen: *Hans Tausen.* Fra Birkende til Ribe. 1942.

Villads Christensen: *Damhussøen* (Historiske Meddelelser om København, bd. 8. 1921-22).

Villads Christensen: *Hedehuskroen* (Historiske Meddelelser om København, bd. 8. 1921-22).

Henning Dehn-Nielsen: *356 oldtidsminder på øerne.* 1977.

Kristian Erslev: *Valby i gamle Dage – og nu.* 1949.

E.Falck m.fl.: *Samfærdsel paa Landjorden* (Opfindelsernes Bog, bd. 2. 1923).

Fuldstændig Beretning om høisalig Kong Frederik den Sjette's Liigs Henbringelse til og Bisættelse i Roeskilde Domkirke, den 15de og 16de Januar 1840, overeensstemmende med den allerhøieste Befaling.

Egon Funch: *Et digterhjem i Vridsløselille.* 1979.

Egon Funch: *De tunge dage.* Besættelsen i Glostrup 1940-45. 1981.

C.Pram Gad: *Sørgetoget til Roeskilde Domkirke den 15de og 16de Januar 1840.*

Povl Geleff: *Under Laas og Lukke.* 1876.

Glostrupbogen, bd. 1-5. Udgivet af Historisk Selskab for Glostrup, Brøndby, Albertslund og Vallensbæk. 1948-74.

Joh.Phil.Hage: *Bidrag til Kundskab om de danske Provindsers nærværende Tilstand i oeconomisk Henseende.* Ellevte Stykke, Kjøbenhavns Amt. 1839.

Thorkild Hansen: *Det lykkelige Arabien.* 1962.

Chr. Heilskov: *Af Roskildekros Saga* (Jul i Roskilde 1941).

Chr. Heilskov: *Blade af en gammel Landevejskros Historie* (Aarbog for Historisk Samfund for Københavns Amt 1925).

T.J.Helsted: *Nogle kortfattede historiske bemærkninger om vejvæsenet i Danmark* (Dansk Vejtidsskrift 1958).

T.J.Helsted og Einar Egebo: *De danske Veje gennem Tiderne* (Ingeniøren 1946).

Erik Horskjær (red.): *De danske kirker,* bd.3. 1970.

Harald Ilsøe: *Udlændinges rejser i Danmark indtil år 1700.* 1963.

Alfred Jeppesen: *Rejseliv i Danmark.* 1978.

C.A.Kirkegaard: *Lidt Vejbygningshistorie gennem Tiderne* (Aarbog for Historisk Samfund for Københavns Amt 1935).

Erik Kjersgaard: *Byen og borgen Havn.* Københavns historie, bd. 1. 1980.

Knud Klem: *Af det ældre danske Vejvæsens Historie.* Generalvejkommissionens Virksomhed (Fortid og Nutid, bd. 16. 1945).

Københavns fra Bispetid til Borgertid. Byplanmæssig Udvikling til 1840. Udgivet af Stadsingeniørens Direktorat 1947.

E.Laumann Jørgensen: *Vestskoven.* 1982.

Palle Lauring: *Svenskekrige og Enevoldsmagt.* 1970.

Mogens Lebech: *Historiske glimt fra Københavns vestlige opland.* 1977.

Steffen Linvald: *Vandringer i København.* 1961.

J.T.Lundbye: *Danmarks Veje i Oldtid og Middelalder* (Nordisk Kultur, bd. 16. 1934).

J.T.Lundbye: *Roskilde Landevej* (Tidsskriftet Danmark 1944).

J.T.Lundbye og V.Hermansen: *Roskilde Landevej gennem Tiderne.* 1927.

Magazin for Patriotiske Skribentere, nr. 32, 1771.

Hugo Matthiessen: *Bøddel og Galgefugl.* 1910.

A.Morell Nielsen, Gert Hammerby og Jan Danielsen (red.): *Bogen om post og tele.* 1974.

V.Mortensen: *Hedeboegnen* (Aarbog for Historisk Samfund for Københavns Amt 1935).

Eiler Nystrøm: *Frederiksbergs Historie,* bd. 1. 1942.
Adam Oehlenschläger: *Langelands-Reise i Sommeren 1804,* udgivet af Povl Ingerslev-Jensen. 1972.
Oldfux. Humoristisk Kalender. 1885 og 1887.
Johan Pedersen: *Arkitekten Arne Jacobsen.* 1957.
Jul Pedersen: *Rødovre Sogn.* 1948.
Jens A. Petersen: *Mel og brød.* En kulturhistorisk skildring omkring Røde Vejrmølle, gården, kroen og bageriet. 1969.
H.H.Ravn: *Vejbygning i historisk perspektiv* (Dansk Vejtidsskrift 1975).
V. Reeholm: *Nogle Træk af Landevejens Historie* (Ingeniør- og Bygningsvæsen 1943).
Bent Rying og Alice Kennebo (red.): *København og Københavns amt.* Gyldendals Egnsbeskrivelser. 1973.
Ludvig Schrøder: *Vore Næringsveje og deres Udvikling* (Danmarks Folk. 1901).
Knud Thestrup: *Alberti.* 1979.
Ejvind Tofte: *I Slægternes Spor.* Glostrups historie, bd. 1. 1971.
Ejvind Tofte: *Fra Stationsbyens Saga.* Glostrups historie, bd. 2. 1976.
Ejvind Tofte og Egon Funch: *Kirke og kro m.m.* 1983.
Torben Topsøe-Jensen: *Ad hjulspor og landeveje.* 1966.
Troels-Lund: *Dagligt liv i Norden i det sekstende århundrede.* Nyudgave 1968-69.
P.C.Tüchsen: *Af Herstedøster Kirkebog* (Aarbog for Historisk Samfund for Københavns Amt 1919).
Erik Wassard: *Vestvolden.* 1982.
Aage Welblund og Arthur G. Hassø: *Gamle Landevejskroer fra København til Korsør.* 1946.
J.N.Wilse: *Fuldstændig Beskrivelse af Stapel-Staden Fridericia.* 1767.
R.W.Winkel: *Forsøgsbanen på Roskildevej* (Ingeniøren 1926).
Alex Wittendorff: *Alvej og kongevej.* Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede. 1973.
Niels Christian Øst: *Beretninger om de Høisalige Kongers Frederik IV. Christian VI. Frederik V. Christian VII. Liigbegængelser og Bisættelser.* 1839.
Vilhelm Østergaard: *Frederik den Sjettes Død* (Vort Folk i det nittende Aarhundrede, bd.1. 1897).

Stikordsregister

Absalon 9, 10, 14
Alberti, P. A. 45, 63
Albertslund 18
Amager 9, 38
Amtssygehuset, Glostrup 57
Andersen, H. C. 65
Anna Sophie 22
Arabien 27

Bakkehuset 12, 13
Baldersbrønde 36, 37, 69
Ballerup 15
Bendtsdatter, Sidse 17, 18
Bernstorff, J. H. E. 29, 30
Blücher, G. L. von 65
Blaataarn 17
Brasilien 58
Brix, Harald 62
Brøndbyernes sogneråd 45, 46
Brøndsted, P. O. 64, 65
Brøndum, Anders 66
Brøndum, Christen 66
Byparkvej 56
Bytteborg 19
Bøggild, Mogens 57

Carl X Gustav 51, 52, 66
Christian II 19
Christian IV 27, 28, 34, 48, 64
Christian VII 23, 24, 27, 29, 30
Christian VIII 41, 51, 71
Clemens, J. F. 23
Colbert, J. B. 29

Dalgas, Enrico 38
Dalvangsvej 13, 14
Damhusdæmningen 50
Damhuset 26, 34, 36, 50, 51
Damhuskroen 10, 43, 45, 49, 50, 51
Damhussøen 12, 13, 30, 37, 38, 46, 48, 49, 50
Damhus Tivoli 51
Danmarks Frihedsråd 55
Dansk Bicycle Club 41, 43
Drachmann, Holger 51
Dyrehaven 15

Eisenhower, Dwight D. 54, 55
Ellehammer, J. C. 45
Erdalsvej 13
Erik Glipping 10
Estrup, J. B. S. 52, 53

Falsterbo 10
Forsøgsbanen 46, 47, 48
Fredensborgvejen 30
Frederik II 27
Frederik III 22, 52, 66, 68
Frederik V 21, 23, 29, 37, 53, 57
Frederik VI 71, 72
Frederik, arveprins 26, 27
Frederiksberg 28
Frederiksberg Allé 23
Frederiksberg slot 12, 30, 34
Fristrup mølle 59

Gad, C. Pram 71
Galgebakken 18
Gamle Landevej 14, 15, 18
Gammel Kongevej 28
Gammel Køgegård 19
Geleff, Povl 62, 63
Gersdorff, Joakim 66
Gladsaxe 10
»Globus« 54
Glostrup 33, 43, 46, 54, 55, 62
Glostrup Bryggeri 46
Glostrup Bypark 14, 55
Glostrup fritidscenter 58
»Glostrup Hule« 14
Glostruphus 14
Glostrup kirke 33, 46, 56, 57
Glostrup kro 14
Glostrup politistation 57
Glostrup præstegård 44
Glostrup sogneråd 45, 46
Glostrup vandtårn 56, 57

Hagens, Erik 55
Hagenæs, Gudmand 17
Halland Boulevard 66
Halmtorvet 38
Hamborg 20, 41
Hansen, Bjarne Louis 52
Harrestrup Å 10, 48, 50
Havn 9
Hedehusene 19, 31, 69, 70
Hedehusene kirke 69
Hedehuskroen 69, 70
»Heden« 38, 69
Helsingørvejen 39
Henrik Cavlings Allé 51
Herstedvester kirke 18
Herstedvester Radio 16
Herstedøster 17
Herstedøster kirkegård 18
Herstedøstervej 15, 19
»Hestebrønden« 55
Hillerød 30
Holberg, Ludvig 19, 20, 25, 26, 64
Hvidøre 9
Høje-Taastrup kirke 66, 67
Høje-Taastrup rådhus 66
Højnæsvej 51
Hørsholm 30

Iwo 54

Jacobsen, Arne 57, 58
Jacob Skomager 11, 12
Jensen, Anders 50, 51

Jensen, Johannes V. 45
Jerusalem 15
Johan Georg (Sachsen) 22
Juel, Axel 60

Kallerupstenen 69
Katrinebjerg 19
Kidde, Harald 51
Kierkegaard, Søren 40, 41
Kippinge 15
Knud III 66
Knud Lavard 66
Kongelunden 16
Kongens Hedehus 70
Kongeslusen 50
Kongeveje 27, 30, 34, 48, 50, 70
Korsdalsvej 52
Korsør 31, 37
Krogh, Adam Gottlob von 54
Kroghslyst 54
København 9, 10, 17, 19, 22, 23, 27, 28, 31, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 48, 50, 51, 62, 64, 66, 69, 71
Københavns amtsråd 37, 44
Københavns slot 17
Københavns vandforsyning 48, 50
Køge 19, 65, 69
Køge Bugt 64
Kaalund, H. V. 60, 62

Landhusholdningsselskabet 38
Lange, Thomas 51
Lange, Thor 19
Langebro 17
Langvad 48
Langvaddam 48
Larsdatter, Ingeborg 17
Lauesen, Gudrun 55
Louise, dronning 26
Ludvig XIV 29
Lydicksen, Augustinus 57
Lyngby 30

Magdalena Sibylla (Sachsen) 22
Marmillod, Jean 30, 31, 34, 44, 48
Mellemtoftevej 14
Milepæle 24, 37, 53, 57
Mjølnersvej 58
Motorringvejen 54, 55
Munck, Vilhelm 59
Munk, Kaj 58
Møllehuset 15, 19, 51

Napoleon I 65
Nero 68
Niebuhr, Carsten 26, 27
Nordre Hedehus 70

Odinsvej 58
Oehlenschläger, Adam 34, 65
Olsdatter, Inger 18
Olsen, Jacob 51
Olufsen, Chr. 64

Paris 29
Parsberg, Birgitte 19
Paul Bergsøes Vej 13
»Peter-gruppen« 58
Peugeot/Talbot 58
Pile Allé 34
Pio, Louis 62, 63
Premier Is 58
Prøck, C. L. von 33

Rahbeks Allé 12, 13
Ring, L. A. 36, 69, 70
Ringvej O3 14, 57
Ringvej O4 18
Roettig 73
Rolighedshuset 18
Rom 15
Rosenåen 53
Roskilde 9, 10, 12, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 31, 36, 37, 39, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 51, 56, 66, 68, 69, 70, 71
Roskilde domkirke 19, 23, 28, 71, 72
»Roskilde Hvile« 71
Roskilde kro 12, 18, 19, 51, 64, 65, 66, 70
Rudegaard 30
Rudersdal kro 30
Rye 15
Røde Vejrmølle 15, 58, 59
Røde Vejrmølle kro 15, 51, 59, 60, 70
Rødovre 51, 55
Rødovre Centrum 51
Rømer, Ole 24

Sct. Gertrud 10, 11
Sct. Jacob 15
Sct. Laurentii kirke 56
Saxo Grammaticus 10, 11
Sengeløse kirke 19
Skanør 8, 10
Skeel, Birgitte, se Parsberg
Skolegade 13
Skåne 10, 17, 19
Slotskirken 23
Slotskroen 13
Smørum 9, 10, 17
Smørum herreds rettersted 16, 17
Smørum herreds tinghus 15
Snubbe, Eskild 19
Snubbekorset 19
Snubbekorsvej 18
Sofielunden 14
Spegepølse 37
Stenager skov 19, 64
Stensøen 16
Stjernebjerg 15
Store Vejleå 10, 18, 19, 64
Stuckenberg, Viggo 51
Svend Grathe 66

Tausen, Hans 15
Thiset, A. 19
Tingstedet 13
Trippendals galge 16, 17
Trippendalsvej 18
Trojel, Albert 17
»Turisten« 55
Tølløse 59
Taastrup 18, 68

Ulfeldt, Corfitz 66, 68

Valby Bakke 12, 22, 30, 38, 52
Valby kro 13, 51
Valby Langgade 12, 13
Valhøj 51
Vangede 37
Waterloo 65
Wellesley, Arthur 65
Venstre 53
Versailles 29
Vesterbrogade 12
Vesterport 12, 13, 39
Vestskoven 15, 16
Vestvolden 13, 33, 46, 52, 53, 54, 62
Via Appia 34, 36
Vibenshus 37
Wiedewelt, Johs. 23, 37
Wilse, J. N. 34, 36
Winkel, R. W. 46
Vordingborg 66
Vridsløselille 37, 47, 60, 62
Vridsløselille statsfængsel 60, 61, 62, 63
Vridsløsemagle 10, 24

Øresund 9, 10, 66
Ørholm 9
Østervangkirken 55

Aabenraa 15
Aalborg 45



Den første primitive landevej mellem København og Roskilde stammer fra 1100-tallet. De skånske sildemarkeder og Absalons borganlæg ved Havn var blandt de faktorer, der nødvendiggjorde en direkte forbindelse mellem de to byer.

Som andre middelalderlige veje søgte Roskildevej at krydse vandløbene, hvor vadesteder lettest kunne etableres, og på en betydelig strækning havde vejen derfor et helt andet forløb end nu.

I 1770'erne anlagde franske ingeniører en ny landevej, der stort set var som slået efter en lineal, og som vakte samtidens beundring.



Vi slentrer på både den gamle og den nye vej og dvæler på de mere bemærkelsesværdige steder, ikke mindst kroerne. Undervejs hører vi om spændende begivenheder og møder kendte skikkelser som Absalon, Carl X Gustav, Corfitz Ulfeldt, Holberg, Carsten Niebuhr, Oehlenschläger, Louis Pio og Alberti – for blot at nævne nogle få.

Mange minder knytter sig til Roskilde Landevej. Om dem hører vi i denne bog, der er rigt illustreret.

HERNOV

ISBN 87-7215-086-6