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

Niels Jakob Mørk Hansen

Køgevej
– og dens historie gennem 200 år

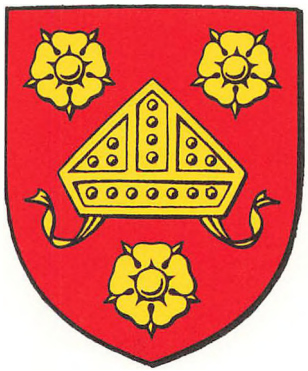


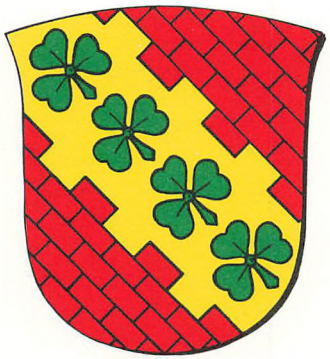
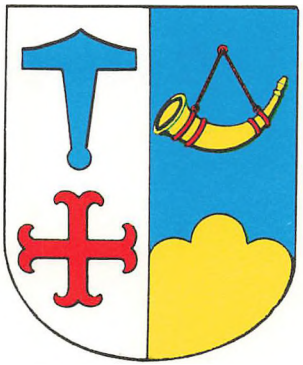
HØJE-TAASTRUP KOMMUNES LOKALHISTORISKE ARKIV

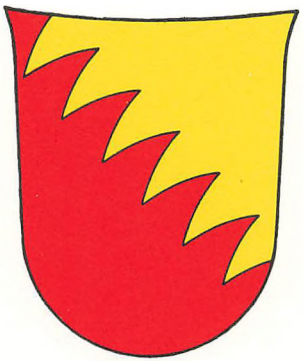
Niels Jakob Mørk Hansen

Køgevej
– og dens historie gennem 200 år

Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv
1990





Udgivet i samarbejde med:

Roskilde og Københavns Amter

Høje-Taastrup, Ishøj, Greve og Solrød Kommuner

Køgevej – og dens historie gennem 200 år.

Udgivet af Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv, Skolevej 54, 2630 Taastrup.

Sats og tryk: Ole Albrechtsen Bogtryk + offset i·s.

ISBN 87-88840-05-0.

FORORD

En stigende interesse for lokalhistorie er medvirkende til, at der i de seneste år er udkommet en række bøger, der beretter om tidligere tiders hændelser eller ændrede forhold for en egns beboere.

Anlæggelsen af Køgevej for mere end 200 år siden ændrede utvivlsomt mange ting for datidens bønder i de landsbyer, som vejen passerede – fra Kloutofte i nord forbi Taastrups Valdbye, Iishøy, Thorslundemagle, Kildebrynd, Greve, Carlslund, Cagstrup til Skillings Kro i syd.

Vejen blev i mange år afløser for den gamle, elendige og vanskeligt farbare vej langs med Køge Bugt. Den ny vej skabte bedre forbindelse for bønderne fra Hedeboegnen, når varerne skulle til København; men vejen var også et vigtigt forbindelsesled mellem hovedstaden og øerne ved Østersøen og den videre forbindelse sydpå.

I et samarbejde mellem egnens fire lokalhistoriske arkiver og foreninger samt forfatteren cand.mag. Niels Jakob Mørk Hansen og Høje-Taastrup Kommunes arkivar Marianne Germann er der indsamlet en betydelig mængde materialer og billedstof, som ikke tidligere har været offentliggjort. Og med økonomisk støtte fra de to amter og de fire kommuner vejen forbinder, samt en række virksomheder, forretninger og enkeltpersoner er det blevet muligt at udgive bogen.

Alle skal have tak for deres indsats og medvirken, for uden denne hjælp havde arbejdet med at få en samlet beskrivelse af **Køgevej** ikke kunnet gennemføres.

Juni 1990

Svend Ørnby

Indholdsfortegnelse

	Indledning	9-12
Kapitel 1	Vejene bliver til	13-15
Kapitel 2	Gamle veje i området	16-18
Kapitel 3	Danmark på vejreformernes tid	19-23
Kapitel 4	Køgevejen bliver til	25-29
Kapitel 5	Køgevejens udseende	31-36
Kapitel 6	Vejarbejdet	37-38
Kapitel 7	Generalvejkommissionen afslutter sit arbejde	39-40
Kapitel 8	Landevejsbomme	41-43
Kapitel 9	De rejsende	45-49
Kapitel 10	Kroer langs vejen	51-55
Kapitel 11	Jernbanen kommer	57-60
Kapitel 12	Vejmandens arbejde	61-63
Kapitel 13	Børnehjælpsdage og en dødsulykke	65-69
Kapitel 14	Et fattighus	71-73
Kapitel 15	Torsbro Vandværk	75-76
Kapitel 16	Erindringsbilleder fra Køgevej	77-80
Kapitel 17	Forretningsgaden Køgevej	81-86
	Afslutning	87
	Navneregister	89-92
	Litteraturliste og illustrationsfortegnelse	93-95

Indledning

Hvordan kan man bedst karakterisere Køgevejen i dag? Der er sikkert mange lokalkendte, der vil kunne give et bud på det spørgsmål. I denne indledning har jeg imidlertid valgt at skildre et af mine første møder med vejen. Kort sagt, en subjektiv skildring, der nok vil vække både genkendelse og modsigelse hos den lokalkendte læser.

Kommer man fra København ad Roskildevejen med retning mod Taastrup, kan man ikke sige, at det stræk er nogen stor oplevelse. Men vejen rummer historie, lige så vel som Køgevejen gør det, for de var begge med i det hidtil største og mest organiserede trafikpolitiske program, som danmarkshistorien indtil da havde set. Roskildevejen stod færdig i 1776, Køgevejen i 1788.

Er Roskildevejen fattig på oplevelser, så sker der straks noget, når man drejer ned ad Køgevejen mod Taastrup. Der ligger en by, og havde Taastrup ikke ligget så nær ved København, ville man vel karakterisere det, der møder en, som en solid dansk provinsby. Nu må karakteristikken lyde på forstad. Og som det gælder andre forstæder til storbyer, det være sig både London og Paris, eksemplerne er legio, kan man høre og se suset fra storbyen. Her i form af de røde S-tog, der så at sige afslutter byen og forsyner storbyen med arbejdskraft fra den lidt blidere og lidt grønnere vestegn.

Lige såvel som vejens historiske rødder ligger et par centimeter nede under asfalten, bærer byen på sine historiske aner inde under det ny og tidssvarende. Groft sagt kan man vel sige, at de ny forretningsskilte og tilbud er banket op på facaderne af de gamle. For hvis man kigger godt efter, ned langs gaden, kan man se de gamle huse gemt bag det ny. Det ny er ikke blevet anbragt lige yndefuldt og skånsomt oven på det gamle alle steder; men en sådan vurdering beror naturligvis på hvem, der leder og fordeler indtrykkene.

Vi fortsætter ned ad Køgevejen ud af byen. Et lille kik ned ad Høje Taastrup Vej, lader den vejfarende øjne fremtiden og det næste århundredes hjørnestene og mindesmærker. Ikke, som i det rigtige Vilde Vest, skabt og udfordret af nybyggere, men af forrige århundre-



1. Klovtoftekrydset, hvor man drejer af fra Roskildevej til Køgevej. Maj 1990.

des opfindelse, kaldet systematiseret byplanlægning. Vi fortsætter hurtigt videre ad det gamle, Køgevejen, der pludselig ikke er Køgevej længere, men Kappelev Landevej, og kommunen bliver til Ishøj Kommune.

Ishøj Kommune kan ikke gøre krav på nogen stor del af Køgevejen; men den kan byde på et par interessante seværdigheder i form at godset Benzonsdal og Torsbro Vandværk. For begges vedkommende gælder det dog, at de skal søges lidt væk fra vejen. Det gælder i øvrigt også de andre, og må man tilføje, få seværdigheder, man som vejfarende kan få at se. Man må foretage nogle sving væk fra vejen, hvilket giver lejlighed til at se den lille idylliske Ishøj landsby.

Kappelev Landevej bliver til Kildebrønde Landevej og kommunen skifter fra Ishøj til Greve Kommune. Ligesom i Ishøj, må man her væk fra vejen, hvis man er turistinteresseret vejfarende. Og foretager man det sving væk fra vejen, kan man her se den smukke Greve landsby, som man kan køre bagom, for så at komme op på Køgevejen igen. Og som sagt, man går ikke glip af noget, mens man er væk fra Køgevejen. Disse ture bagom, hvor de gamle landsbyer pludselig dukker op, åbner også vejhistoriske perspektiver. For til og fra disse landsbyer må der have været stisystemer og til længere stræk blot og bart hjulspor, så bønderne kunne transportere sig selv og deres kvæg og korn afsted.

Landbruget har været denne egns hovedbeskæftigelse til langt op i dette århundrede. I Traps egnsbeskrivelse fra 1858 hedder det om egnen, at „. . . næsten alle Beboere af den frugtbare Slette mellem Kjøbenhavn, Roeskilde og Kjøge offre sig for Agerbruget" (1). I en anden egnsbeskrivelse fra 1836 hedder det om egnen: „Velstanden er kun maadelig, men Beboernes Characteer og Opførsel i Almindelighed god" (2).

I dag er landbruget også primært det erhverv, der synliggør sig langs vejen, når man ser bort fra forretningsgaden Køgevej i Taastrup. Jorden omkring Karlslunde har i øvrigt vist sig ved flere undersøgelser at have den højeste bonitet i Danmark. Det, der dyrkes langs vejen er hovedsagelig raps, hvede, byg, ærter og så ligger der et par planteskoler.

Kildebrønde Landevej bliver til Greve Landevej og omgivelserne er fortsat bølgende kornmarker. Rart og landligt, men måske lidt kedsommeligt. Greve Landevej bliver til Karlslunde Landevej, kommunen bliver til Solrød og så sker der lidt: Korporalskroen dukker frem i en lavning. I Køgevejens „unge dage" et såkaldt bedested, hvor man kunne gøre holdt og lade hestene hvile ud. Også berygtet for at være lidt af et „slå på tæven" sted, hvor der også fra tid til anden blev kastet kæp om kvinderne. I vore dage er der ikke samme behov for bedesteder, men derimod for benzintanke. Korporalskroen eksisterer dog stadigvæk, og fra tid til anden hænder det, at amerikanske sightseeing turister anvender stedet til dets oprindelige formål som bedested.

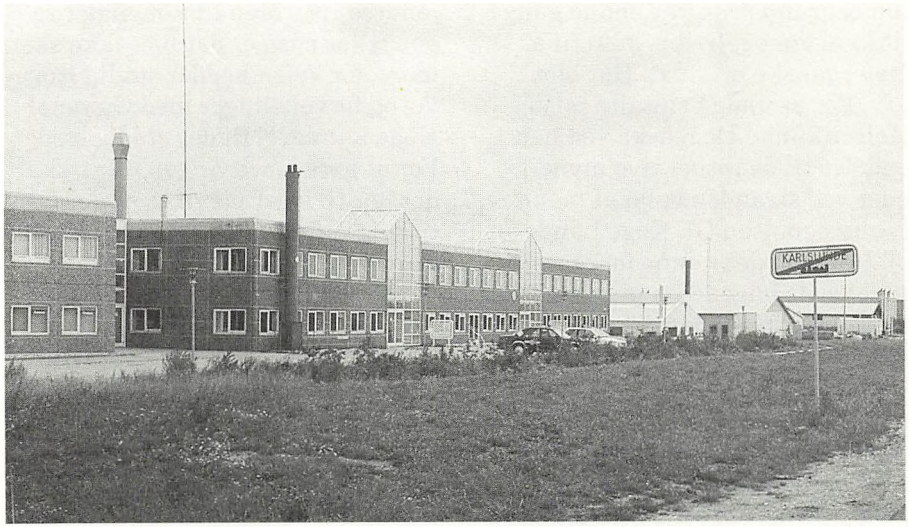
Vejen ender som Taastrupvej og den ender med fremtiden. En række industrikvarterer er skudt op her. De ligger strategisk godt, tæt på Køge Bugt Motorvejen og Tune Lufthavn og, ej at forglemme, den gode gamle Køgevej, der her mere end 200 år efter sin anlæggelse stadig har noget at byde på for et blomstrende og fremadrettet erhvervsliv. I følge kommuneplanen for Solrød, som kaldes „Hovedstruktur 1988-2000", er området syd for Firemilegården ned til Solrød Byvej udset til erhvervsområde. Kommuneplanen peger i øvrigt på, at der synes at være en tendens til, at antallet af erhvervsaktive i kommunen og antallet af arbejdspladser kan komme til at balancere såvel i Solrød som i andre forstadskommu-

ner. Det skulle ske i takt med, at mange produktionsvirksomheder ændrer karakter i retning af en „renligere", mere miljøvenlig produktion, hvilket betyder, at der bliver lagt mere vægt på administration og forskningsfaciliteter end på produktionsarealet (3).

Køgevej kontra Gammel Køge Landevej

De to veje har ikke blot noget til fælles rent trafikalt i og med, at de i et vist omfang fører i samme retning, også navnemæssigt er der ligheder. Ofte har det krævet ikke så lidt af undertegnede at forklare, at denne bog handler om Køgevej og ikke Gammel Køge Landevej. Årsagen er den simple, at når man siger Køgevej, tænker de fleste mennesker straks på Gammel Køge Landevej.

Jeg er ikke den eneste, der har haft det problem, for i Høje-Taastrup Kommunes journaler findes faktisk en mindre korrespondance mellem forretningsdrivende langs Køgevej og Høje-Taastrup Kommunes Kommunalbestyrelse desangående. I september 1957 indsendte en forretningsdrivende et forslag til kommunalbestyrelsen om at ændre Køgevejs navn. Den forretningsdrivende skriver: „Jeg skal begrunde min henstilling med, at der sker talrige forvekslinger med Gamle Køgevej.



2. Nye „renligere" industrikvarterer skyder op i Solrød Kommune. 1989.

Mit firma har adskillige både udenbys og udenlandske kunder, og i adskillige tilfælde har disse, med København som udgangspunkt, søgt os på Gamle Køgevej, vi må gå ud fra, at adskillige andre erhvervsdrivende her i byen har været udsat for samme vanskelighed, og i vore nyeste tryksager har vi derfor benyttet betegnelsen – Hovedgaden Taastrup – derved er enhver forveksling udelukket" (3). Kommunens svar var negativt. Man gjorde opmærksom på, at kommunen allerede havde en Hovedgade, nemlig Hovedgaden i Hedehusene, hvilket kunne føre til forvekslinger, hvis man nu også fik en Hovedgade i Taastrup.

Den forretningsdrivende gav dog ikke op. Støttet af Taastrup Haandværker-, Handels- og Industriforening henvendte han sig på ny til kommunen. Udover en gentagelse af argumentet om kunderne, der forvekslede vejen med Gammel Køge Landevej, peges der nu også på den dårlige skiltning. For der stod faktisk ikke Køgevej nogen steder i Taastrup, hvilket betød, at mange kunder nåede helt til Hedehusene, før de opdagede, at de var kørt forbi Taastrup. På brevpapirets hoved har den forretningsdrivende i denne omgang fjernet sin adresse på Køgevej. I stedet for står der blot „Hovedgaden Taastrup". Kommunens svar var igen negativt.

Men begrundelsen var denne gang lidt længere og, fristes man til at tilføje, ganske original. Hør blot her: „For at undgå omtalte misforståelser kunne De måske ved henvendelse til de respektive myndigheder ved stranden opnå at få ændret betegnelsen Gl. Køge Landevej" (4). Som det kunne forventes, fik det svar følgende replik fra den forretningsdrivende: „At søge navnet Gl. Køge Landevej ændret – vil jeg endog ikke forsøge derpå – da denne vej i daglig tale er den eneste Køgevej som kendes i København, og de forskellige kommuner langs denne vil sikkert betakke sig for at ændre dette navn til fordel for Taastrup by" (5). Dermed sluttede sagen.

Tre år senere blev den dog taget op igen, men nu var det med borgmesteren i en initiativtagende rolle. Han skrev til Taastrup Haandværker-, Handels- og Industriforening: „Foranlediget af en henvendelse fra de handlende på Køgevej i Taastrup skal jeg tillade mig at forespørge, om Taastrup Haandværker-, Handels- og Industriforening finder, at navnet Køgevej er til væsentlig gene for de erhvervsdrivende". Foreningens svar lød: „Foreningens medlemmer er ofte udsat for kedelige forvekslinger, og foreningen mener derfor, at det ville være heldigt såfremt navnet Køgevej kunne ændres" (6). Men så forsvinder sagen, eller også er der blot ikke sket mere, for vejen hedder stadig Køgevej og forvekslinger med Gammel Køge Landevej finder stadig sted! For at gøre forvirringen total, skal det her til sidst nævnes, at der faktisk også findes en Køgevej i Roskilde . . .

Noter

1) Trap 1. udg., s. 193-194.
2) Sterm, S. Statistisk-Topografisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt, s. 87.
3) Solrød Kommunes byplan. Hovedstruktur 1988-2000.
4-6) Afsnittet er skrevet på baggrund af en korrespondance, som befinder sig i Teknisk Forvaltnings journaler på Høje-Taastrup Kommune.

Kapitel 1

Vejene bliver til

De ældste veje i Danmark er antagelig blevet til på et eller andet tidspunkt i bondestenalderen. Det vil sige i tiden mellem 4000 f.kr. og 1800 f.kr., dyssernes og jættestuernes tid. De veje, der da har været tale om, har næppe været andet end tiltrampede jordstier, og de er blevet til i forbindelse med, at jæger- og samlerfolkene i Danmark begyndte at dyrke jorden. De ryddede skoven, hvor de slog sig ned, og blev på samme sted, så længe jorden gav udbytte. Vejene blev så at sige anlagt på den daglige vandring fra landsby til mark, således at den stadige gang på de samme stier dannede de første, primitive markveje i Danmark.

Fund af flintplanker og flintesager, der stammer fra Danmark, i både Norge og Sverige og sydpå i Nord- og Mellemtyskland, kunne dog tyde på, at der i samme periode også fandtes veje, der havde et videre sigte end blot at betjene landbruget. Man kender til byttehandel i denne periode, og det vi handlede med i Danmark på dette tidspunkt var først og fremmest flintesager (1).

Hvad er en vej? Et lidt underligt spørgsmål måske, men når man læser, at de første veje her i landet var nedtrampede jordstier, skabt fordi landets første bønder skulle på arbejde, får det gamle ordsprog „hvor der er en vilje, er der en vej" i bogstaveligste forstand jordnær og praktisk værdi. Og mange hundrede år frem i danmarkshistorien kan man faktisk sige, at ordsproget gjaldt. Helt op i 1600-tallet kan



3. På billedet ses sporene af den gamle vej mellem Viborg og Skive, en såkaldt hulvej. Hulvejene opstod ved stadig kørsel ad de samme spor. Det betød, at vognenes hjul skar sig dybere og dybere ned i jorden, og når regn- og smeltevand strømmede gennem hjulsporenes dybe render, udhuledes vejene langsomt, men sikkert.

man sige om rigets offentlige veje, alfarvejene, at de for en stor dels vedkommende lå, hvor de lå, skabt ikke af offentlige vejmyndigheder, men af århundreders brug. Og disse alfarveje havde på dette tidspunkt, set ud fra en juridisk synsvinkel, vundet hævd. Kun „ret alfar vej af gammel tid" kunne tillades. Det førte til, at bonden Jens Olsen i Brønshøj i 1627 blev dømt for at have pløjet tværs over alfarvej. Ligeledes blev en bonde i Vangede ved navn Lars Sørensen dømt i 1629, fordi han havde hindret Anne Jørgensdatter i at komme frem af sin „rette torvevej" ved at tage dette stykke vej under dyrkning (2).

Men tilbage til spørgsmålet, hvad er en vej? Slår man op i diverse leksika, gives der ingen definition af en sådan. Derimod er der gevinst under ordet vejbygning. I Gyldendals tibindsleksikon kan man læse følgende: „Anlæg af veje, d.v.s. befæstelse af smalle områder så de bliver egnede til den trafik, der påregnes at ville komme" (3) og Gyldendals nyeste leksikon, FAKTA, tilføjer: „Vejbygning forestås i Danmark af Ministeriet for Offentlige Arbejder (hovedlandeveje, herunder motorveje) samt af amtskommuner og kommuner" (4).

Det tog dog sin tid, før vejbygningen i Danmark kom til at foregå i statsligt og kommunalt regi. Det startede på mere privat basis med kongevejene, hvoraf de første fra København over Hillerød til Helsingør, fra Ringsted til Antvorskov og fra Kolding mod Skanderborg blev anlagt under Frederik den 2. i 1500-tallets sidste halvdel. Kongevejene var et produkt af, at alfarvejene på dette tidspunkt ikke var stort andet end hjulspor, der mest var formet af bøndernes vogne. Det var et problem for kongens vogne, kaldet rustvogne. De jyske bondevogne havde nogenlunde samme sporvidde som kongens rustvogne, mens bønderne på Sjælland og Lolland-Falster havde vogne med en noget smallere sporvidde. Derfor var det næsten umuligt for kongens vogne at komme frem på øerne øst for Storebælt (5). Det gav stødet til, at først Frederik den 2. og siden hans søn, Christian den 4., byggede deres egne veje, der meget naturligt blev kaldt „Kongeveje".

I et bredere historisk perspektiv er vejbygning imidlertid ikke noget nyt. Omkring år 4000 f.kr. blev hjulet opfundet, og som en følge deraf kom vognen. Da vognen holdt sit indtog, blev det nødvendigt at forbedre de stier, som ellers kun lod sig passere til hest eller til fods. Således kom det første vejbyggeri i gang. Af store forhistoriske veje kan nævnes silkevejene til Kina, Persien og Mesopotamien samt vejene i Ægypten og Karthago. Romerne anses for pionererne inden for vejbygningen. Det lykkedes dem at anlægge et stort vejnet i landene omkring Middelhavet samt Frankrig, Vesttyskland og England, hvis samlede længde menes at have ligget på omkring 80.000 km (6). Vejene var rigets kommunikationssystem og muliggjorde, at store hærmasser forholdsvis hurtigt kunne komme fra et brændpunkt til et nyt, og de kejserlige kurerer kunne bringe depecher og forskellige former for post fra Rom ud i imperiet. Vejene tjente derudover også som propaganda for kejsermagten, idet der langs vejen var placeret milepæle, hvor kejserens navn stod at læse tillige med oplysninger om, hvornår og hvad den pågældende kejser havde gjort for at forbedre eller forny vejen. Derudover var milepælene nyttige orienteringsredskaber for den rejsende (7). Som vi senere skal se, blev milepæle også anvendt på de danske veje, der blev anlagt på tiden omkring Køgevejens anlæggelse.

I Danmark kender vi også til gamle veje. Blandt dem er Hærvejen. Den har antagelig været brugt som handelsvej allerede i bronzealderen, hvor vi i Danmark kunne finde rav i store mængder ved de danske kyster. Ravet byttede vi bort til bronze

og guld i Tyskland, ja, faktisk så langt væk som Norditalien (8).

I 1949 blev der gjort et stort vejfund i Danmark i en eng nord for Broskov i det nuværende Storstrøms Amt. Her fandt man en oldtidsvej, dateret til cirka 300 e.kr., af usædvanlig høj kvalitet, og under udgravningen dukkede en ny vej op, der delvist dækkede den først fundne og viste sig at stamme fra middelalderen. Museumsinspektør Georg Kunwald, der ledede udgravningen af vejen, noterede sig i en artikel om vejen især den nøjagtighed, som vejen var bygget med. Han skrev: „Til kørebanen er anvendt udvalgte flade sten, der nøje er passet sammen. Der må tydeligvis være arbejdet efter en vis planlægning. Man har ikke bare taget den sten, der lå nærmest ved hånden, og lagt den bedst muligt, men det ser ud til, at man hele tiden forud for den endelige anbringelse har beregnet, hvordan stenene – vel en halv snes stykker eller flere ad gangen – bedst ville passe sammen, så mellemrummene blev mindst mulige" (9).

Noter

1) Topsøe-Jensen, T.: Ad hjulspor og landeveje, s. 11-12 og Jensen, J.: Danmarks Historie bd. 1, s. 97 f.f.
2) Witt, T.: Rejsens besværligheder, s. 666.
3) Gyldendals tibindsleksikon bd. 10 tug-å/aa, s. 170. Kbh. 1978.
4) Gyldendals etbindsleksikon „Fakta", s. 1258. Kbh. 1988.
5) Witt, T., s. 672-673.
6) Vejdag 1975, s. 9.
7) Ørsted, P.: Romerne, s. 37-38.
8) Vejdag 1975, s. 1, Topsøe-Jensen, s. 12 og Jensen, J., s 265 f.f.
9) Kunwald, G.: Broskovvejene, i: Nationalmuseets Arbejdsmark 1962, s. 149-167.



4. Broskovvejen ved Præstø er antagelig det største vejfund i Danmark. Nederst i billedet ses oldtidsvejen og øverst middelaldervejen, der går ind over oldtidsvejen og delvis dækker den.

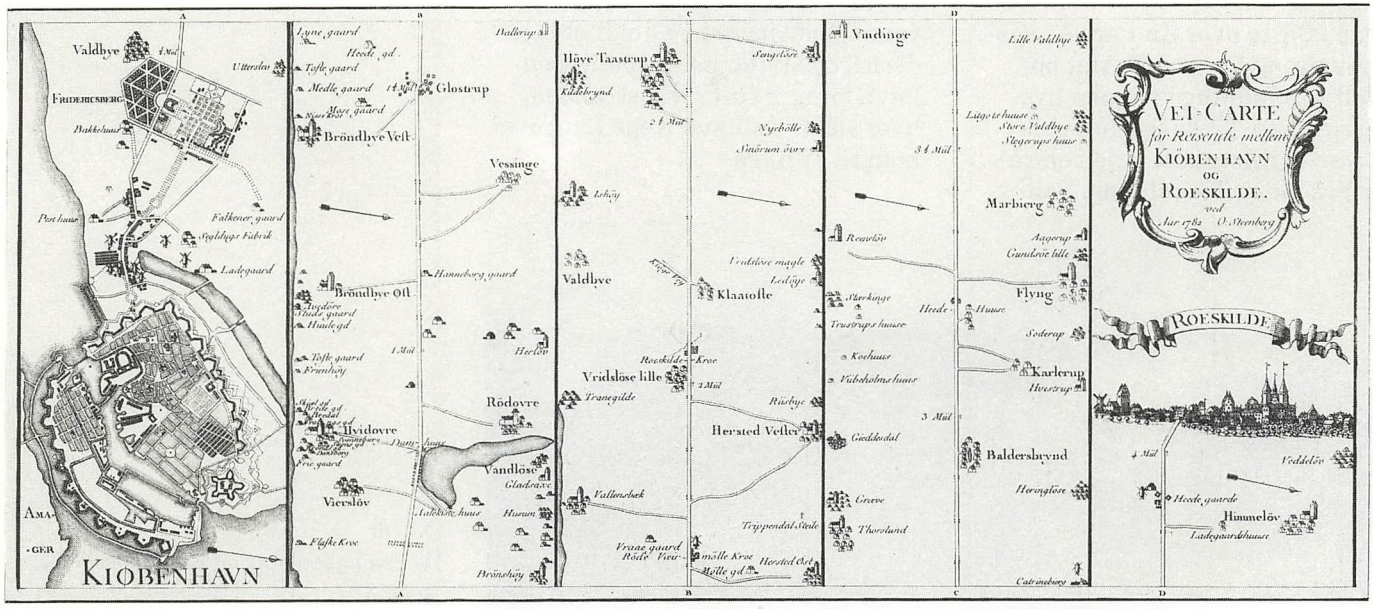
Kapitel 2

Gamle veje i området

Man ved stort set intet om vejene i de kommuner, som Køgevejen løber igennem, i ældre tid. Før udskiftningen af jorden og udflytningen af gårde begyndte i slutningen af 1700-tallet, har de fleste af de nuværende ældre veje antagelig snoet sig gennem landskabet. I modsætning til i dag, fulgte de fleste veje dengang landskabets kurver og sving, hvorimod en del af de nye veje, der blev anlagt i slutningen af 1700-tallet, og de fleste af de veje, der er blevet anlagt i vort århundrede, skærer sig gennem landskabets linjer.

Før den nuværende Roskildevej og Køgevej blev anlagt i 1770'erne og 1780'erne, gik den vigtigste vej i det daværende Taastrup Valby op til sognekirken. Der var også en skole i Taastrup Valby; men hvornår den blev bygget, vides ikke præcist. Det er antagelig sket i perioden mellem 1750 og 1770 (1). Senere fortsatte vejen videre til skolen og kirken i Høje Taastrup, den gamle sogneby. Denne vej gik omtrent som den nuværende Skolevej og den fortsatte videre ad Høje Taastrup Vej. I øvrigt er Skolevej et „nyt" navn, der meget naturligt kom til, da Taastrup Borger- og Realskole blev opført i begyndelsen af dette århundrede. En anden vigtig vej var vejen til Ishøj, der også gik omtrent som i dag, hvilket vil sige, at vejen også dengang slog det berømte eller berygtede sving ved Blaakildegaard.

Gammel Køge Landevej var indtil slutningen af 1700-tallet den eneste brugbare og direkte vej fra Køge til København. Selv efter anlæggelsen af Køgevejen, blev Gammel Køge Landevej brugt, når driverne skulle drive kvæg, får og gæs afsted. Årsa-

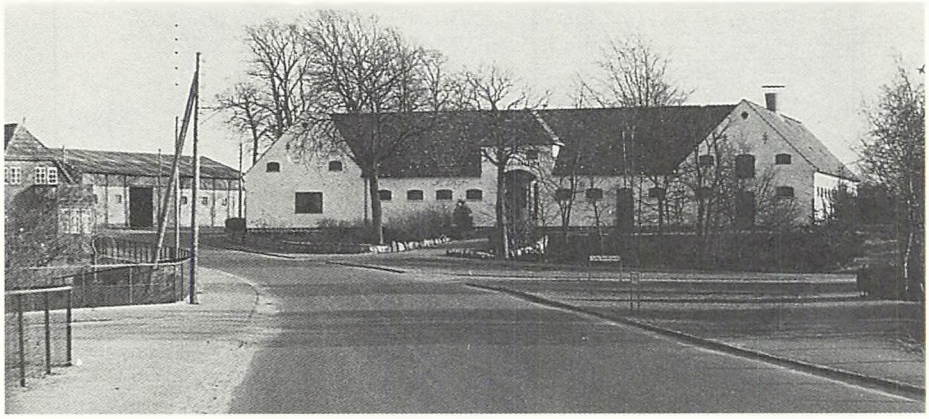


5. Sådan blev vejene til på vejingeniørernes tegnebræt. Roskildevej er som trukket efter en lineal, uden bløde kurver og andre moderne finurligheder. Kortet er fra 1782.

gen var, at vejen var noget kortere og, hvad der måske nok var vigtigere, der var kroer langs vejen, hvor driverne kunne styrke sig med lidt brændevin eller øl, mens dyrene kunne pausere lidt ved at gå rundt og græsse i området omkring kroen. En af de meget søgte kroer var Korporalskroen, der dengang lå ved Karlstrup Strand. Efterhånden som Gammel Køge Landevej mistede terræn som hovedtrafikåren til og fra København, så flyttede Korporalskroen i 1790 samme vej som kunderne, op til den nye Køgevej! (2).

Ifølge „Carte over En Part Af Kiøbenhavns og Roeskilde Amt opmaalt i Anledningen af den nye Weys Anlæg Til Kiøge" (se side 29) var der følgende veje i området: Fra Ishøj, Thorslunde, Taastrup Valby og Høje Taastrup til Benzonsdal og de to vandmøller ved Lille Vejleå. Ligeledes var der veje fra Greve og Kildebrønde til Gjeddesdal. Dertil kom, at landsbyerne ned langs vejen til Køge var forbundet med veje. Fra Solrødsagre gik en vej ind over land mod Jersie og i den modsatte retning mod Roskilde.

Således var der altså veje i hele det område, som Køgevej kom til at skære sig igennem. Ingen af dem var antagelig opstået ved organiseret anlæggelse, men derimod gennem mange års brug. De veje, der så var blevet formet af fødder og vogne, blev passet og holdt af bønderne, og skulle man mod København foregik turen via stranden, hvor siden Gammel Køge Landevej kom til at ligge.



6. Det „berygtede" sving ved Blaakildegaard ca. 1965.

Noter

1) Fra Løbedegne til Købstadsskoler, s. 36-37.

2) Mortensen, V.: Karlslunde Sogn, s. 18.

Kapitel 3

Danmark på vejreformernes tid

Danmark var på vejreformernes tid så udpræget et landbrugssamfund. Knap 80 procent af landets dengang cirka 800.000 indbyggere boede på landet, mens 10 procent boede i København og andre 10 procent var fordelt på landets 67 købstæder. Man kan inddele landbrugssamfundet i følgende grupper: Godsejere, gårdmænd, husmænd, landarbejdere, tjenestefolk og endelig de, der var ude af stand til at forsørge sig selv (1).

Det var enevældens Danmark, med kong Christian den 7. i spidsen som enevældig konge. Han kom på tronen i 1766; men en sindssygdom (ungdomssløvsind) gjorde ham komplet uegnet til rollen som stats- og regerinschef, så i 1784 overtog kronprins Frederik, senere Frederik den 6., den reelle ledelse af landet. Tanken om, at enevælden var en af Gud skabt forfatningsteori, var på dette tidspunkt ved at være forældet. I stedet for betragtede de toneangivende tænkere enevælden som en kontrakt mellem fyrste og folk. Oprindelig opfattedes kontrakttanken således, at folket een gang for alle havde afgivet magten til fyrsten. Men fra midten af 1700-tallet ændredes opfattelsen henimod, at folkets overholdelse af kontrakten forudsatte, at det generelt accepterede styret og dets dispositioner. Denne opfattelse skulle, i følge de borgerlige meningsdannere i København, give sig udslag i en offentlig mening (2). Bønderne i Taastrup og omegn har sikkert været grundigt ligeglade med så højtflyvende snak eller mere pænt sagt, de har dårligt haft tid og mulighed for at sætte sig ind i det. Når jeg nævner det her, er det ud fra den betragtning, at vejreformerne i slutningen af 1700-tallet satte skub i samfærdslen og det satte sammen med stavnsbåndets ophævelse i 1788 skub i en udvikling, der muliggjorde, at bønderne i det næste århundrede i bogstaveligste forstand kunne køre ind til meningsdannerne i København og give deres besyv med.

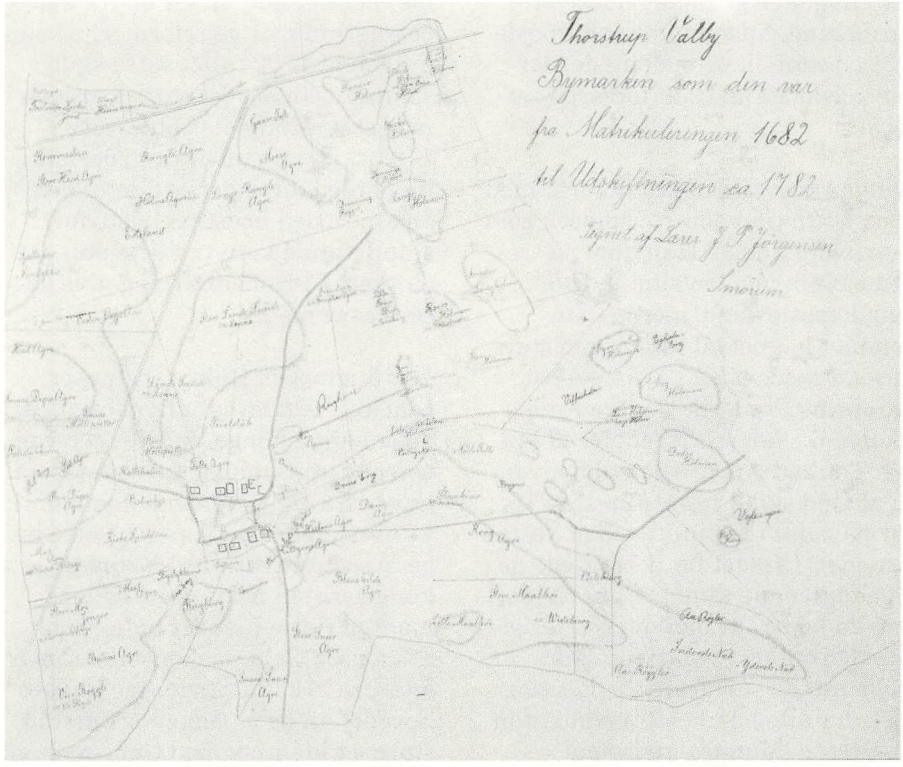
Der fandtes en række instanser, som kunne udøve indflydelse på den enevældige konge. Indtil 1770 var een af dem Gehejmekonseilet, som havde fra tre til fem medlemmer. I 1770 lykkedes det for den tyske læge Struensee at sno den sindssyge konge om sin lillefinger, og med magten i sine hænder ophævede Struensee Gehejmekonseilet. To år efter, i 1772, fik Struensee hugget hovedet af, og et Gehejmestatsråd, stort set identisk med Gehejmekonseilet, oprettedes. Den anden instans, som kunne øve indflydelse, var Kongens Kabinet. Det var herfra Struensee tog afsæt mod magtens tinder, og det var også herfra en mand som Høegh-Guldberg øvede indflydelse. De tre sidste instanser var hoffet, kollegierne og kancellierne, og endelig havde enkeltpersoner udenfor disse instanser også mulighed for at påvirke kongen (3).

Det danske landbrugssamfund var i slutningen af 1700-tallet under omformning. I 1788 kommer stavnsbåndets ophævelse, der i forening med udskiftningen på længere sigt skabte en selvstændig bondestand. Baggrunden for reformerne var, forenklet sagt, følgende: I modsætning til i dag havde landbruget vind i sejlene og havde haft det længe i slutningen af 1700-tallet. Opsvinget var startet helt tilbage i 1740'erne med prisstigninger på dansk rug og havre. De markedsorienterede godsbrug reagerede, som naturligt var, med et forsøg på at øge produktionen. Det var imidlertid ikke ligetil, fordi godsejeren ikke længere havde mulighed for blot at udvide det dyrkede areal under hovedgården ved at nedlægge gårde og landsbyer, der hørte under hovedgården. Årsagen var, at hovedgårdsjorden var fritaget for skat, hvilket havde fået statsmagten til at „fastfryse" de hovedgårdsarealer, der lå omkring selve hovedgården. Men der var en anden mulighed for at øge produktionen, og den blev brugt flittigt. Muligheden bestod i at øge

hoveriet, og omkring 1770 havde det taget så stort et omfang, at det på en sjællandsk bondegård kunne beløbe sig til omkring 265 dage på et år eller noget nær fem arbejdsdage om ugen for een mand. Der var dog også andre muligheder end at forøge hoveriet. De bestod i bedre produktionsmetoder samt indførelse af selveje eller arvefæste for fæsterne. Blandt de, der gjorde det sidste, tillige med en udskiftning af landsbyernes jorder og en udflytning af gårdene, var J. H. E. Bernstorff, der ejede Bernstorff Gods, beliggende lige nord for København (3). Ham møder vi igen i næste kapitel, idet han også var en af hovedinitiativtagerne til vejreformerne.

I Taastrup Valby var der, i følge markbogen fra 1682, 12 gårde i alt. De 4 tilhørte kongen og 7 tilhørte Vartorv Hospital i København, mens den sidste antagelig tilhørte Københavns Universitet. Dertil kom 13 huse, hvoraf de 5 tilhørte kongen og de 8 Vartov. Taastrup Valbys jorder var, i følge samme markbog, inddelt i 3 større enheder: Sønder Vang, Nørre Vang og Valby Mose. Sønder Vang bestod af 32 agerstykker, Nørre Vang af 18 og Mosen af 20. Hvert stykke var så delt mellem bønderne, således at alle havde del i de forskellige jorders bonitet (5). Da Køgevejen blev anlagt cirka 100 år senere, var de fleste fæstegårde i Taastrup Valby, Høje-Taastrup, Ishøj og Greve/Kildebrønde ejet af Benzonsdal. Men jorderne var stadig opdelt i agerstykker efter ovennævnte princip.

I slutningen af 1700-tallet var især ejerforholdene nær Køgevejens sydlige del særdeles spegede. Således ejedes jorden i Jersie landsby af godserne Benzonseje, Bistrup, Edelgave, Gunderslevholm, Gl. Køgegård, Spanager og Svenstrup, hvortil kom, at også Roskilde Domkirke, Københavns Universitet, Vallø Stift og Vartov Hospital havde hver



7. Dette kort viser Taastrup Valby bymark, som den så ud fra matrikuleringen i 1682 til udskiftningen ca. 1782. Tegnet af lærer Jens Peter Jørgensen. Han blev født i Høje Taastrup den 11. maj 1846 og var lærer i Smørum fra 1874 til sin død i 1926. Han var meget lokalhistorisk interesseret og skrev nogle lokale bøger.

en del af jorden (6). Der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, at bønderne har haft svært ved at blive enige om deres eget markarbejde, for slet ikke at tale om de problemer, som udskiftningen må have givet anledning til.

Udskiftningen i Taastrup Valby fandt sted i 1795. I Greve og Kildebrønde Sogne begyndte udskiftningerne fredag den 4. november 1779. Rådmand Friis fra Roskilde mødte op som repræsentant for stiftamtmanden og Landvæsenskommissionen. De andre mødedeltagere var nogle direktører fra Københavns Magistrats Gods, godsejer Barfred fra Benzonsdal, landinspektør Berner og gårdfæsterne fra Kildebrønde og Kappelevgårde. Dagsordenen var et kort over Kildebrønde bys og Kappelevgårdes i fællesskab liggende jorder, udarbejdet af landmåler Torm. Det vil føre for vidt her at komme nærmere ind på udskiftningen i de to sogne, for udskiftet det blev der, men der skulle faktisk gå henved 20 år, førend alle formaliteter var ordnet (7).

De største godsejere i området omkring Køgevejen, ejerne af Benzonsdal og Gjeddesdal, solgte deres fæstegårde til selveje i begyndelsen af 1800-tallet. For Gjeddesdals vedkommende solgtes hovedparten af fæstegårdene i 1801, mens Benzonsdals fæstegårde afhændes i årene 1808 og 1809, enkelte dog så sent som i 1850'erne. Den sidste gård nær Køgevejen, som blev købt til selveje, var gården Nældebjerg i Greve, der hørte under Bistrup Gods. Den blev først købt i 1874 (8).

Tilbage til vejene, til en julerejse på nogle af dem anno 1773, før resultaterne af vejreformerne var slået igennem. Rejseører er Johan Henrik Tauber, der overlevede turen og senere blev rektor på Sorø Akademi:

„Klokken ni tredje juledag satte vi os til vogns. Kom klokken et eftermiddag til Roskilde. Spiste middag på Hamburg-herberge og drak kaffe i Ringsted. Da vi om natten klokken 1.30 kom en halv mils vej fra Slagelse på den gamle elendige vej, kørte vi på den forreste vogn gennem hulvejen, men bivognen kørte på en banke, som vi vel var kommet forbi, og væltede. Alt tøjet rullede ned ad brinken. Hestene blev løbske, kom i fuld fart forbi vor vogn og havde på et hængende hår gjort hestene for denne galne. Jeg, som i den ellers klare måneskinsnat, var syg af min gamle sygdom og derfor tit måtte af vognen, fik nu desmere forskrækkelse, da kufferten med mine håndskrifter var sprunget op, og alle mine papirer lå spredte på landevejen.

Klokken 1.45 kom vi til Slagelse. Om morgenen klokken 7 kørte vi til Korsør ved strandkanten, hvor det var overmåde koldt. Posten kom. Vi ville have været over med den, men da nogle personer fra Fyn satte min kontubernal en skræk ind, at det var den visse undergang at sætte over i så hårdt et vejr, lod jeg mig overtale til at blive tilbage til dagen derpå.

Fredag middag kom vi til Nyborg og om aftenen til Odense, hvor vi lagde os ind på Postgården ved Frue Kirke. Vi blev vel beværtede til aftensmåltidet, forføjede os til ro, og klokken 7 lørdag morgen rejste vi afsted. Denne dag var en kedsommelig dag. Den hæsligste lervej. Når vi havde kørt en halv time, blev hjulene så tykke, at de måtte hugge leret af med økser. Om aftenen klokken 6, da vi kom til Strib, lod vi os straks sætte over i en båd i den dejligste aften, hvor vi kunne spejle os i havet, og en begyndelse til klingrende frost.

Vel forfrosne kom vi til Fredericia nytårsaften. Vi blev vel beværtede, thi det var en hellig aften, men morgenen derpå var jeg hæs og stærkt forkølet.

Vi kørte klokken 9 morgen til Vejle. Alle søer kunne bære, og vore forvovne kuske kørte genveje med os

så raskt, at man måtte gyse for at køre nedad. Klokken 1 var vi i Vejle, spiste til middag på apoteket, blev vel beværtede og kom klokken 8 til Horsens. På Vejlebakken måtte vi spænde fra. Jeg kom så godt som på fire nu og da, og en time førend vi kom til Horsens, fik jeg sådan en rygpine, som om ryggen skulle brække. Jeg stod af vognen og gik et stykke vej, indtil jeg blev varm" (9).



8. Den lærde Johan Henrik Tauber ville sikkert have fundet sin rejse langt behageligere, hvis den havde fundet sted 50 år senere, hvor diligencerne var blevet det førende transportmiddel.



DILIGENCEPASSAGERER.

(Uden paa) (Inden i)

9. Det hed sig ellers, at diligencepassagerer kunne sidde trygt i læ, for vejr, vind og i et vist omfang også kulde. Men tegningerne her passer sikkert meget godt til Taubers beskrivelse af sine fysiske kvaler på rejsen.

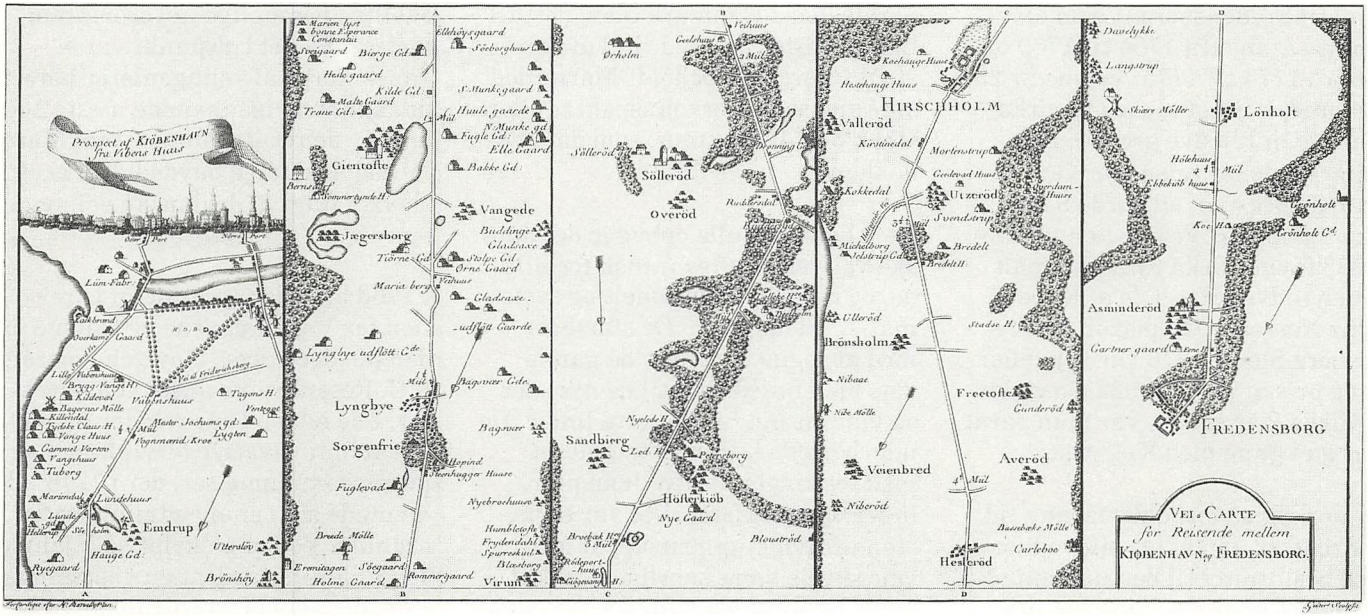
Noter

1) Feldbæk, O.: Gyldendals Danmarks Historie bd. 4, s. 29 f.f.
2) Ibid. s. 68 f.f.
3) Ibid.
4) Ibid. s. 150 f.f.
5) Historiske Strejftog I, bind 4, hæfte 1963, s. 61-62.
6) Nørlit, Axel: Skifteprotokoller i Landsarkivet for Sjælland m.m. Registratur og stednavneregister. 1948.
7) Antoniewitz, Wilh. von: Greve og Kildebrønde Sognes Historie s. 153 f.f.
8) Ibid. s. 71 f.f.
9) Blade af Rektor Johan Henrik Taubers Dagbøger, Memoirer og Breve, bd. 38, 1922, s. 158 f.f.

Kapitel 4

Køgevejen bliver til

Som nævnt i indledningen, var Køgevejen en del af et større vejprojekt. Kong Frederik den 5. besluttede nemlig i 1761, at der skulle anlægges nye hovedveje i Danmark. Kongen skal have givet som begrundelse, at dette skulle ske såvel til agerdyrkningens, handelens og den indre samfærdsels fremme som til bekvemmelighed for de rejsende. Det har nu nok især været handelens fremme, der blev tænkt på, ud fra den økonomiske teori, merkantilismen, der var fremherskende på dette tidspunkt. Her var forbilledet Frankrig, for det var her merkantilismen havde sit udspring, og det var også i det land, merkantilismen fik sin mest konsekvente gennemførelse. Princippet var i al sin enkelthed, at et lands velstand beroede på en gunstig handelsbalance, hvorfor regeringen så det som sin fremmeste opgave at gøre alt for at hjælpe den indenlandske industri og handel, hvilket blandt andet indebar, at samfærdselssystemet måtte forbedres og udbygges. At Frankrig var hovedinspirationskilden til det danske vejbyggeri, understreges yderligere af, at den egentlige initiativtager til kongens beslutning menes at have været J.H.E. Bernstorff, der, som vi så i forrige kapitel, også var blandt igangsætterne, da det gjaldt landbrugsreformerne. Bernstorff havde tilbragt 6 år i Frankrig, idet han havde været Danmarks gesandt i Paris fra 1744 til 1750, og der havde han været vidne til udbygningen af det franske vejsystem, og han havde kørt på de nye chauséer dernede. Det var noget andet end vejene andre steder i Europa og i Danmark. Og hjem til



10. Vejen til Fredensborg var, ligesom de senere anlagte veje, projekteret med lineal af de franske vejingeniører. Kortet er fra ca. 1782.

Danmark kom Bernstorff i 1751, hvor han blev udnævnt til udenrigsminister. Det indebar nogen rejseaktivitet og ihukommende de franske chauséer, blev Bernstorff efterhånden grundigt træt af, at en fast bestanddel af hans rejser bestod i at få en væltet vogn på højkant igen (1).

Tre år efter at Frederik den 5. traf sin vejhistoriske beslutning, i maj 1764, blev det bestemt, at den første af de nye hovedveje skulle være vejen fra Vibenhus over Lundehuset, Rudersdal og Hirschholm (nu Hørsholm) til Fredensborg. Vejen blev opmålt i årene fra 1764 til 1769 og igen fra 1774 til 1775. Vejen var 28 alen bred, hvilket svarer til cirka 17 meter, inklusive grøfter. Den midterste del af vejen, der var belagt med brosten, udgjorde 9 alen, cirka 5,5 meter. Vejens længde var 19.988 favne, cirka 37,5 km, målt fra den indvendige side af Københavns Nørreport til porten på Fredensborg Slot. I 1776 var vejen færdig og prisen var 236.523 rigsdaler (2). Cirka 2 år senere var man parat til at gå i gang med Køgevejen.

Når der gik så forholdsvis lang tid, fra Frederik den 5. tog sin vejhistoriske beslutning til den udmøntede sig i noget konkret, hang det primært sammen med, at man i Danmark manglede folk med den fornødne tekniske indsigt i vejbygning. Da nu Bernstorff var idémand og indpisker på dette tidspunkt, faldt det meget naturligt, at man rettede blikket mod Frankrig og de franske chauséer. Bernstorff havde kontakter i Paris fra sin tid som gesandt der, og via dem fik han forhandlinger i gang med det franske vejvæsen. Forhandlingerne udmøntede sig i, at 3 franske vejingeniører kom til Danmark i 1764. I spidsen for denne trio var overingeniør i det franske vejvæsen, Jean Rodolphe Francois Marmillod. Med sig havde han Philibert Boudin og Heroult de Sorbie, der i Danmark blev gjort til hans assistenter med titel af konstruktører. Selv beholdt Marmillod sin rang som overvejinspektør eller Ober-Wey-Inspekteur, som det hed dengang.

De 3 herrer skulle opbygge det danske vejsystem efter fransk forbillede, og de gik professionelt og systematisk til opgaven. De startede med at tegne kort over de gamle veje med linjeføring til de nye, der så vidt muligt fulgte rette linier. De udarbejdede kort blev suppleret med tegninger af nivellementer, broer og stenkister. Det var et næsten ufravigeligt princip, at alle veje skulle være snorlige, hvilket betød omfattende jordarbejder. Bakker og højdedrag skulle gennemgraves, dæmninger opføres over sumpede områder, og alle nye broer på hovedvejene skulle bygges solidt og smukt af kampesten. Det skabte en stor efterspørgsel efter sten og grus, der kom til at koste dyrt for Danmarks oldtidsminder, fordi de bønder, der var tvunget til at medvirke ved bygningen af landevejene og tilmed skaffe materialer, tit blev fristet over evne af de mange oldtidsminder på mark og i skov, hvoraf nogle derfor endte deres dage som vejbelægning. De franske vejingeniører ledede vejarbejdet i Danmmark til midten af 1770'erne, hvor Marmillod forlod landet på grund af forskellige personlige uoverensstemmelser. På det tidspunkt var et dansk korps af vejingeniører blevet uddannet og igennem de næste 100 år blev de retningslinjer, som Marmillod med følge havde udstukket, slavisk fulgt af de danske vejingeniører (3).

I 1763 blev der oprettet en Direktion for Vejanlæggene og samme år, den 30. december, blev gehejmeråd F.C. Rosenkrantz ansat som direktør. I de følgende år var der forskellige administrative forviklinger og uoverensstemmelser, der i 1778 udmøntede sig i en ny administrativ ordning. Ved et reskript af 7. januar 1778 blev der nedsat en vejkommission, der som den centrale myndighed skulle tage sig af planlæggelsen og anlæggelsen af nye veje.

Medlemmer var chefen for ingeniørerne og artilleriet, general Wilhelm von Huth, generalprokurør Henrik Stampe og deputeret i Finanskollegiet, grev Joachim Godske Moltke.

Kommissionen gik med stor iver i gang med at lede og fordele arbejdet, og 2. november samme år udstedtes en kongelig resolution, der indeholdt nærmere bestemmelser om vejarbejde, og ved et reskript af samme dato blev kommissionen ophøjet til Generalvejkommission. Under Generalvejkommissionen udførtes i perioden fra 1778 til 1793 vejstrækningerne fra Roskilde til Korsør, fra Klovtofte til Køge, fra Usserød til Helsingør, fra København til Dragør og hovedparten af vejen fra Roskilde til Kalundborg. Endelig blev der påbegyndt anlæg af en ny vej til Frederiksborg.

Straks efter sin oprettelse, gik Generalvejkommissionen i gang med projekteringen af Køgevejen og allerede den 28. december 1778 blev der afgivet indstilling herom. Kommissionen fremkom med to forslag: Enten skulle man følge den daværende gamle vej over Bakkehuset forbi Valby og Flaskekroen til Store Vejlebro eller vejen over Bakkehuset gennem Valby, Hvidovre og Avedøre til Store Vejlebro og derfra i lige linie til Skillingskroen og til Køge.

På en del af den førstnævnte strækning var vejen allerede afstukket, og der var blevet lavet grøfter. Derfor godkendte kongen den 4. januar 1779 af praktiske og især økonomiske grunde den førstnævnte vejlinie (4). Sådan skulle det imidlertid ikke gå. For kort tid efter indgav geheimeråd Scheel Plessen efter adskillige opfordringer fra proprietærer i området en anmodning til kongen om, at den vedtagne vejlinie skulle ændres. Scheel Plessen ønskede, at Køgevejen i stedet skulle gå fra Damhuset og derfra videre over Hvidovre Mark til Store Vejlebro.

Det var ikke af ren og skær veneration for kongen og den kongelige kasse, at proprietærerne henvendte sig til Scheel Plessen, for at få ham til at tale deres sag for kongen. De har nok skelet lidt til økonomien i det store vejprojekt. Lad os derfor kort se på finansieringen af vejene.

Der eksisterede en vejfond og en vejkasse, som Generalvejkommissionen administrerede. Vejkassens midler kom fra den kongelige kasse. Vejkassen skulle betale materialer og arbejdsløn. Den skulle også betale for opførelsen af broer og stenkister. Hertil kom dagløn til de talrige militære arbejdere, som det var nødvendigt at engagere til at lægge de mange sten, fjerne andre sten, fjerne træer og planere vejene.

Endelig betalte vejkassen også for anskaffelsen af de redskaber, som bønderne ikke i almindelighed var forsynede med, og den betalte for milepælene langs vejene. Hvad der lå ud over dette, skulle bønderne i de pågældende amter selv betale, og der var flere byrder for bønderne: Samtlige bønder skulle i forhold til deres hartkorn levere og transportere grus, sten og jord til vejene samt sten til til broerne. De skulle også grave grøfter og deltage i brolægningen og planeringen. Den tid bønderne brugte på dette, måtte nødvendigvis gå ud over den tid, de kunne arbejde for proprietæren. Derfor var proprietærerne naturligvis interesseret i at lette bøndernes arbejde ved vejene mest muligt. Det var da også den begrundelse man bad Scheel Plessen fremføre. Man havde nemlig på egnen gjort den erfaring, at det var vanskeligt at udføre en solid vej langs stranden på grund af det løse sand. Derfor mente de ikke, at vejlinien fra Skillingskroen til Køge var brugbar, fordi det ville tage alt for lang tid at anlægge en ordentlig vej her. Resultatet blev, at kommissionen gik i gang med nye undersøgelser, og den nåede frem til det resultat, at Køgevejen burde følge Roskildevejen indtil Valby Mose, på den anden side af Roskilde Kro og derfra gå tværs over Taastrup Valby til østenden af Greve og Karlslunde og videre her-

fra over Solrød Mose til Skillingskroen – og herved blev det (5).

Oprindelig var hele strækningen fra København over Køge til Vordingborg blevet udpeget som en hovedvej. Det var sket i 1682, hvor Christian den 5. havde udstedt 3 reskripter, der inddelte det danske vejnet i hovedveje og mindre veje (6). Da det knap 100 år senere besluttedes at anlægge Køgevejen, var det da også meningen, at den skulle gå helt til Vordingborg. Men det tog sin tid, før man nåede så langt. En del tyder på, at man under den praktiske planlægning har betragtet de 2 strækninger uafhængigt af hinanden. For mens strækningen fra København til Køge bliver godkendt i januar 1779, bliver strækningen fra Køge til Vordingborg først godkendt ved en kongelig resolution af 2. juli 1790 (7). Og der var endnu længere fra tanke til handling, for først i efteråret 1802 gik man i gang med at anlægge vejen (8). Mens arbejdet stod på, skete der så det, at Danmark kom i krig med England, og nationen gerådede ud i store økonomiske vanskeligheder, hvilket nok har gjort sit til at udsætte vejbyggeriet. Så først i efteråret 1832 nåede man til vejs ende i Vordingborg (9).

Noter

1) Topsøe-Jensen, T.: Ad hjulspor og landeveje, s. 141 og Lundbye, J.T & Hermansen, V.: Roskilde Landevej gennem Tiderne, s. 57-58.
2) Geografisk tidsskrift, årg. 1953, s. 236-237.
3) „Bevar din arv", s. 100-101 og s. 279-280, og Topsøe-Jensen s. 141-142.
4) RA KTS vejdir. 1147, 1
5) RA Rentekammer 249.2, Vejkontoret 1808-41. C.L. Paulsen: Forsøg til en Historisk Beretning om Vejvæsenet i Danmark.
6) Ibid.
7) RA Rentekammeret, rapport om den afstukne linie Køge-Vordingborg af major Rosenberg (rapport nr. 9, 25.2.1802).
8) RA Rentekammeret 455.136.
9) RA Rentekammeret 249.139.

11. "Carte over En Part Af Kiøbenhavns og Roskilde Amt opmaalt i Anledning af den nye Weys Anlæg til Kiøge". Kortet er fra 1780.


KIØBENHAVNS AMT
ROESKILDE AMT
CARTE
over
En Post
Af
KIØBENHAVNS
og
ROESKILDE AMT

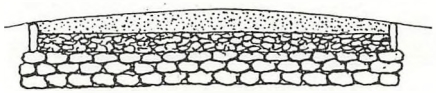
Kapitel 5

Køgevejens udseende

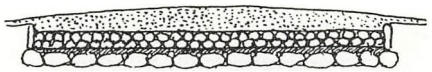
Når man i dag ser Køgevejen tegnet ind på gamle kort, ligner det en snorlige streg sat tilfældigt med en lineal. Helt tilfældigt har det dog ikke været. Generalvejkommissionen havde fået udstukket nogle retningslinier for, hvordan de nye landeveje skulle se ud. Hovedreglen var, at de nye veje skulle anlægges i lige linier. Det kendte man fra Frankrig, og da det var franske ingeniører med Marmillod i spidsen, der var de faglige igangsættere af vejreformerne, var man så at sige „opdraget" til at gøre ligeså i Danmark. Dertil kom så det meget væsentlige, at de lige linier også var de billigste. Hvis de valgte vejstrækninger havde for mange og for store huller, kunne der dog afviges fra reglen med de lige linier.

Udover disse rationelle og økonomiske årsager, kunne der nok også anføres andre grunde til de lige linier. For historisk set var forestillingen om, at veje burde forløbe lige gennem terrænet gammel. Eksempelvis var det ud fra det princip, at romerne anlagde deres veje. En anden grund kunne være et levn fra barokkens tidsideal, hvor ideen var, at de lange, rette linier gav storslåede udsyn i landskabet (1).

Landevejene skulle være 20 alen brede (ca. 12 meter). Vejforordningerne fra 1778 og 1793 fastlagde, at ca. 8-9 alen heraf skulle gå til en svær stenvej med buet brolægning, så vandet kunne løbe af. Ved siden af skulle der være jordvej, nærmest en sommervej og i hvert fald bedst i brug i tørt vejr, og desuden en fodsti. Vejforordningerne bestemte altså, at på de nyanlagte hovedveje i Danmark, skulle det midterste stykke være en såkaldt chaussé, det vil sige en stenlagt vej. Ordet er fransk og kommer af chaux=kalk (sten) (2). Sådan blev det nu ikke, for dertil var den franske chaussébelægning alt for dyr.



Profil af de gamle franske Chausséer.



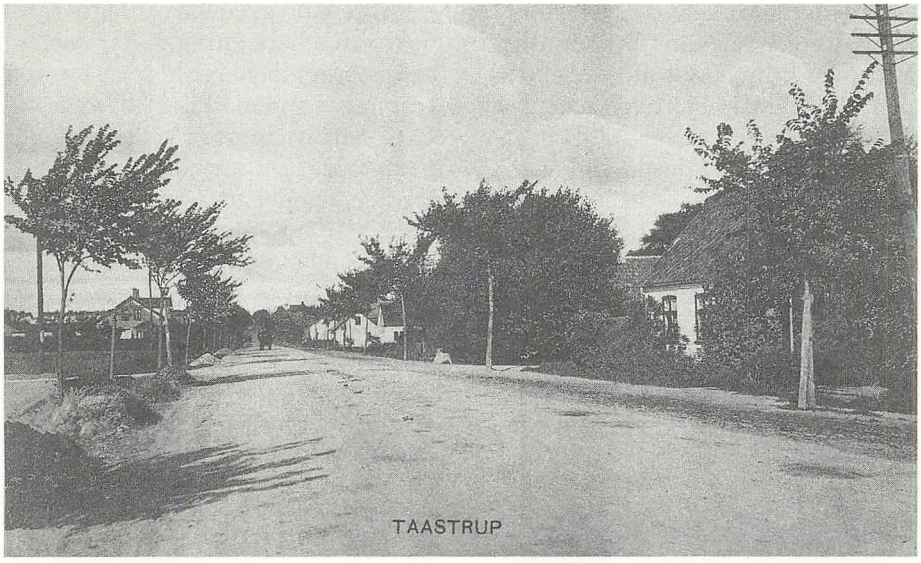
Profil af Roskildevejen. Efter A. Lütken.

12. Profil af en af de gamle franske chauséer og af chausséen på Roskildevej. Princippet i opbygningen af en chaussé var, at de store sten blev lagt nederst, derpå et lag mindre, løse sten og til sidst et lag grus. Forskellen på Roskildevej og de franske chausséer var antallet af lag af dyre sten i bunden.

Køgevejens beskaffenhed i ældre tid kan vi kun gisne om. Det må dog være rimeligt at antage, at den så ud som de øvrige nyanlagte landeveje. Vejbelægningen har derfor sandsynligvis været af grus og sten, tromlet sammen under jævnt tryk. I „Generalrapporten vedkommende Kongeriget Danmarks landeveje og landevejsgader for femåret 1883-1888", er det oplyst, at der til Køgevejens vejbelægning blev anvendt 24 m^3 granit pr. 188 meter vej. Mange år senere blev vejbelægningen forbedret. Den blev med et fint ord makadamiseret. Det indebar, at vejens belægning nu udelukkende bestod af skærver og ikke som tidligere af grus og sten. Idéen til denne vejbelægning fik en engelsk ingeniør, John Lochhead i 1774, men det blev en skotte med efternavnet Mac Adam, der førte idéen ud i livet. Heraf navnet makadamisering.

Blandt de ting, man kunne se langs vejene, var milepæle. Astronomen Ole Rømer, leder af Rundetårn, kongelig matematicus med mere, foretog i årene 1691 til 1697 en opmåling af det vejnet, der da eksisterede i Danmark. Rømer drog land og rige rundt med en „milevogn", hvorpå der var anbragt et „hodometer", et tælleværk, der registrerede den gennemkørte distance. De gennemkørte strækninger blev indtegnet på et kort.

I forbindelse med Ole Rømers opmåling, blev der opsat milepæle for



13. Køgevej med makadamiseret vejbelægning i begyndelsen af dette århundrede.

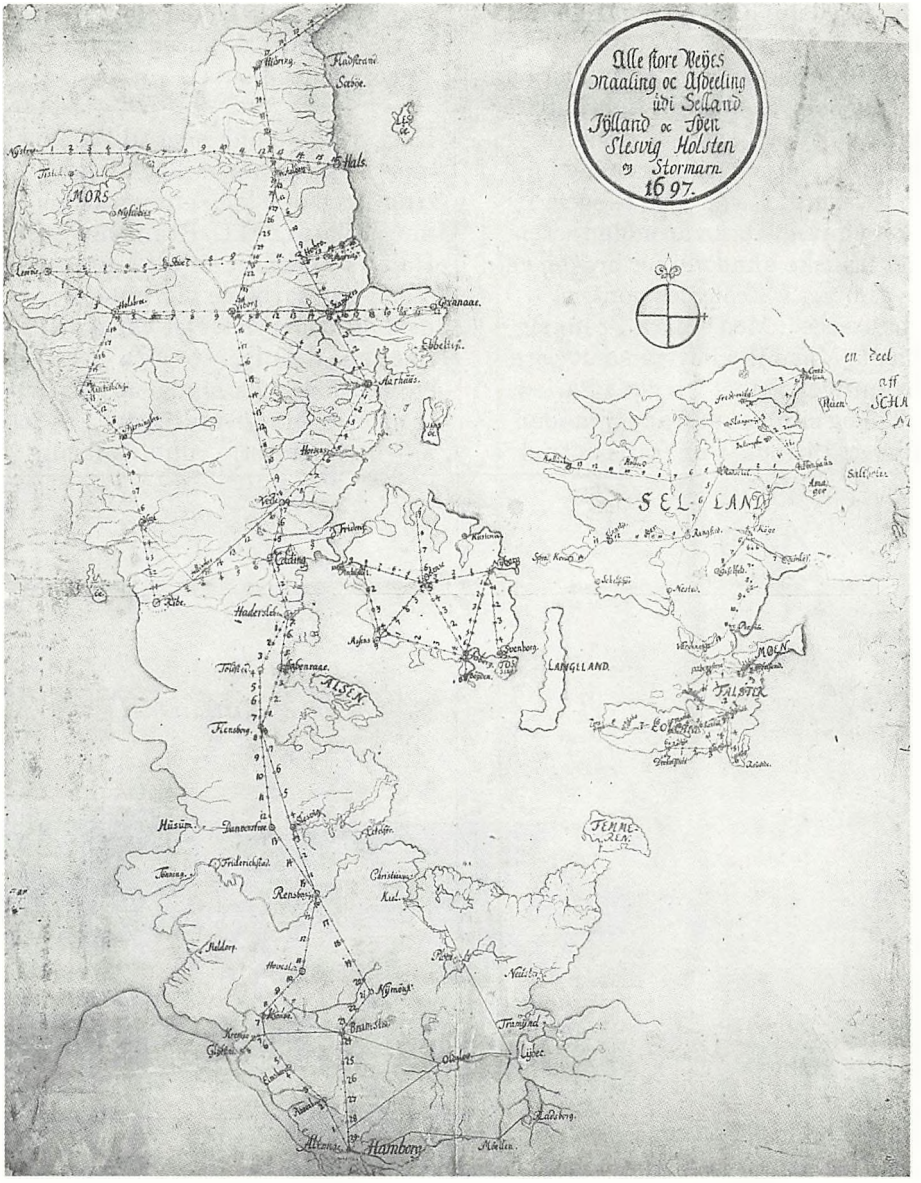
hver fjerding mil. Lidt mere end 100 år før havde Frederik den 2. opstillet milepæle for hver halve mil på hans Kongevej til Frederiksborg Slot. De var af træ og forsvandt hurtigt, men ordet pæl blev hængende, selv om man gik over til sten. I 1692 blev det befalet, at milepælene skulle opstilles på en lille jordhøj, omkranset af tyve store kampesten. Da de nye hovedveje blev anlagt, besluttedes det, at de gamle milehøje fra Ole Rømers tid skulle nedbrydes, og de store randsten, der omgav pælene, skulle bruges til de nye veje, hvilket betød, at der skulle fabrikeres nye milepæle.

De nye milepæle skulle helst være af norsk marmor, men hvis det var for dyrt, kunne kampesten anvendes. Der skulle opstilles to slags milepæle. Den ene, en såkaldt helmilepæl, var en høj statelig obelisk, forsynet med kongens navnetræk og en kongelig krone. Den anden, halvmilepælen, lignede den første, men var noget mindre (3). Akkurat som de romerske kejsere, jvf. kapitel 1, reklamerede de danske konger altså lidt for sig selv langs de danske hovedveje. I alt syv konger nåede af få deres monogrammer sat til de vejfarendes skue, inden metersystemet i 1907 blev indført.

14. 3-mil pælen ved Kildebrønde 1989.



15. Ole Rømers Danmarkskort fra 1697.

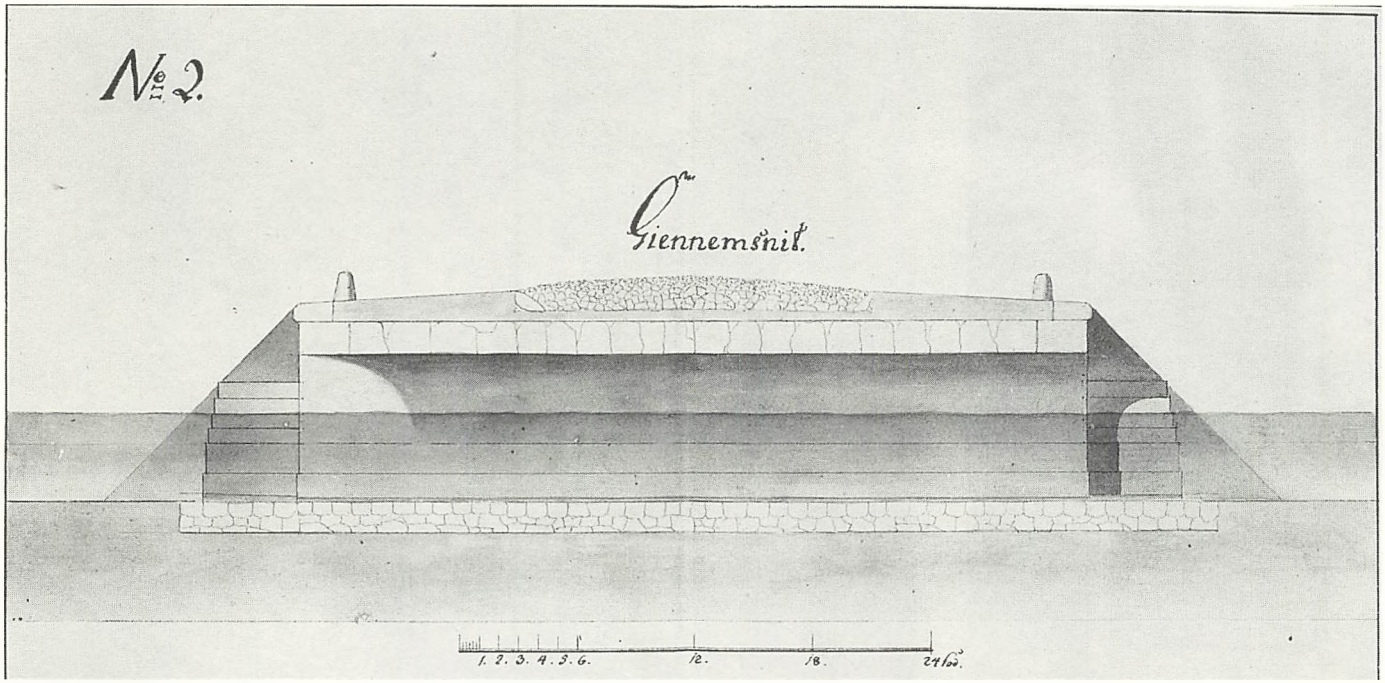


16. 2½-mil pælen i Taastrup 1989.



En betydelig hindring, når man bygger veje, er vand. Midlet herimod er broer og stenkister. Det havde danskerne stort set ligeså lidt erfaring i at bygge som i moderne vejbygning. Men det var der råd for, for Marmillod var også ekspert i brobygning. Han var uddannet på det franske akademi for bro- og vejbygning, „L'Ecole des ponts et chaussées". Med sig fra Frankrig havde Marmillod utvivlsomt „brobygningens bibel", trykt i Paris i 1756 og skrevet af franskmanden Robert Pitrous. Den franske titel var „Recueil de Differents Projets d'Architecture... concernant la Construction des Ponts".

Kort efter sin ankomst til Danmark, indgik Marmillod en kontrakt med den københavnske hofmurermester, H.C. Brandemann. Han fik ansvaret for alt murer- og stenhuggerarbejde i forbindelse med brobyggeriet. Det var ikke ligetil at tilhugge stenene til en buet bro, så der gik mange år, før dette arbejde blev overdraget til de lokale murermestre rundt omkring i landet. Derfor var arbejdsgangen ved brobygning den, at stenene blev tilhugget i København og derefter transporteret til det sted, hvor broarbejdet skulle foregå. Med stenene fulgte som regel 3 eller flere „eksperter" fra København, der levede af at rejse rundt og bygge broer. Inden Marmillod forlod Danmark, var det, ligesom for vejenes vedkommende, lykkedes at få uddannet ingeniører, der havde lært sig brobygningskunsten (4).

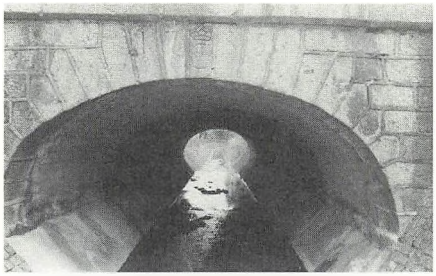


17. Tværsnit af Driftebro over Skensved Å, udformet efter de franske forskrifter 1780.

På Køgevejen blev der oprindelig bygget 6 broer. I følge forskrifterne skulle de være opført i sten og have en bredde på 12 alen (ca. 7 meter) samt et trærækværk langs siden. De steder, hvor vejen passerede søer og dæmninger, skulle trærækværket erstattes af et parapet af kampesten. Af de 6 broer på Køgevejen er der kun 3 tilbage. Den ene er Driftebro, dobbeltbroen over Skensved Å ved Køgevejens udmunding i Gammel Køge Landevej. Den var færdigbygget i 1781. Den anden er Sollbro over Solrød Bæk, som blev bygget i 1783. Og den tredie er Cagstrup Bro over Møllebækken ved Korporalskroen. Den stod færdig i 1786. De er opført af tilhuggede granitsten, der er formet således, at undersiden er hvælvet, hvorved broerne bliver selvbærende.



18. Driftebro over Skensved Å marts 1990.



19. Sollbro over Solrød Bæk 1983.



20. Cagstrup Bro over Møllebækken marts 1990.

Endelig opførtes der langs vejen 26 stenkister. En stenkiste var en sindrig konstruktion, der havde til formål at lede vandet fra bække og andre små vandløb ind under vejen i særlige, stensatte kanaler (5).

Som noget ganske nyt blev der plantet træer langs Køgevejen. Man havde længe puslet med en idé om at plante vejtræer, og i et reskript fra 1778 argumenteres der for vejtræernes nytte. De var for eksempel til stor nytte i mørke, hvor de kunne forhindre en tur i grøften. Om sommeren skærmede de for solens hede og om vinteren for snefog. Det var dog ikke ligegyldigt, hvilke træer man plantede. De skulle være højstammede, så blæsten kunne bestryge vejen, som det blev udtrykt. Og så skulle der være 10 alen (ca. 6 meter) mellem hvert træ (6). Med bilernes indtog i dette århundrede, nåede man frem til en noget andet vurdering af vejtræers sikkerhedsværdi, hvilket har ført til de fleste træers fald. Nu planter man igen træer langs vejene – af sikkerhedsmæssige grunde.

Køgevejen blev brolagt i begyndelsen af dette århundrede. Asfalteringen af Køgevejen foregik i etaper. Allerede 1922-23 begyndte man. Asfaltering, som vi kender det fra vore dage, var der dog ikke tale om. Man sprøjtede kultjære med en smule asfalt i på den brostensbelagte vej. Det blev så dækket af med grus eller granit, hvorefter vejen blev fejet blank med en håndkost. Senere, i trediverne, begyndte man at asfaltere med pulverasfalt og man fik nu også maskiner til arbejdet. Helt op i halvtredserne var der dog steder på den sydlige del af vejen, som endnu ikke var blevet asfalteret. I forbindelse med nyasfalteringen i halvtredserne blev brostenene pillet op. De var pludselig blevet penge værd, og mange af stenene blev solgt til Vesttyskland (7).



21. Brolæggerne på Køgevej stillet op til fotografering den 26. september 1908.

I 1929 skete der det pudsige med vejen ved Korporalskroen, at den blev hævet 1 m. Årsagen var angiveligt, at bakken, der lå der og stadig ligger der i formindsket udgave, var for besværlig at komme op og ned ad, især for hestekøretøjer. Løftningen af vejen foregik ved, at man først hældte grus på, derefter lidt større sten, så grus igen, ovenpå et lag skærver og til sidst endnu et lag grus. Efter alt dette blev vejen vandet, og til afslutning blev det hele tromlet sammen af en damptromle. Mange af de sten, man anvendte, fik man fra gårdene langs vejen, blandt andre Gjeddesdal. Der var dels tale om sten fra markerne, dels om sten fra de mange stengærder, som netop på den tid var ved at blive sløjfet. Stenene blev knust i et dampdrevet stenknuseranlæg (8).

Cykelstier fik Køgevejen forholdsvis tidligt. Allerede i slutningen af trediverne gik man i gang på strækningen fra Torsbro og videre sydpå (9).

Sammenfattende kan man sige, at Køgevejen har ændret udseende nogle gange, men snorlige er den stadig.

Noter

1) Se f.eks. Rasmussen, J. Nybo: „Den ny kongevej" i: Søllerødbogen 1989, s. 12.
2) Topsøe-Jensen, T: Ad hjulspor og landeveje, s. 60 og s. 164 og Svensson, Bjørn: Fra Hærvej til Motorvej, s. 52.
3) Topsøe-Jensen s. 60 og s. 164-165, og „Bevar din arv" s. 331-333.
4) Høgsbro, Kirsten-Elizabeth: „Hist hvor vejen slår en bugt" i: Nationalmuseets Arbejdsmark 1987, s. 25 f.f.
5) Topsøe-Jensen s. 143, „Bevar din arv" s. 280-281 og Nationalmuseets Arbejdsmark 1987 s. 25 f.f.
6) Topsøe-Jensen s. 166.
7) „Samfærdselsårer". Solrød Lokalhistoriske Forening 1983 s. 10, interview med fhv. vejformand Kaj Svendsen d. 29.8.89 og interview med fhv. buschauffører Elmer og Ejnar Nielsen d. 22.8.89.
8) Interview med fhv. vejformand Kaj Svendsen d. 29.8.89.
9) Ibid.

Kapitel 6

Vejarbejdet

Et var, at der i 1778 var truffet beslutning om at anlægge Køgevejen. Noget andet var at få ført beslutningen ud i livet. Spørgsmålet bliver da, hvem stod for det egentlige vejarbejde?

Marmillod fik i løbet af sin tid i Danmark etableret et vejkorps. I begyndelsen bestod vejkorpset af både militære og civile personer. Der opstod imidlertid hurtigt strid om de enkeltes kompetenceområder. Løsningen på dette blev en indstilling fra Generalvejkommissionen, der udmøntede sig i en kongelig resolution af 31. august 1785. Den fastslog, at vejkorpset skulle betragtes som et militært korps. Alle vejvæsenets embedsmænd fik derefter tillagt rang af infanterioffi-cerer, overvejmesteren fik rang af major, vejmestrene af kaptajner og konduktørerne af løjtnanter. Korpset havde til opgave at føre opsyn med vejarbejdet og med vejføringen. Som vi så i kapitel 4, var det primært bønderne, der udførte det hårde arbejde. Og så var de tilmed forpligtet til selv at komme med det nødvendige grus og med sten.

Der kan næppe være tvivl om, at vejarbejdet var upopulært hos bønderne. Det var en ekstra byrde for dem, og det var man da også godt klar over i Generalvejkommissionen. Der var således regler for, at bønderne ikke skulle pålægges vejarbejde i højbjergningens- og kornhøstens tid. Men lige fedt hjalp det, for vejarbejdet i årene 1780, 1790, 1791 og 1793 startede hver gang tidligt på sommeren.

Bønderne var nu ikke ene om at være utilfredse. Som vi så det i forbindelse med planerne for Køgevejens vejlinie, så havde proprietærerne ikke lyst til, at deres bønder skulle bruge mere tid end højst nødvendigt på at anlægge veje. Og Generalvejkommissionen hørte af og til fra proprietærerne, efter vejarbejdet var startet. Således i 1782 hvor nogle af de utilfredse proprietærer i Roskilde Amt anmodede om ændringer i vejarbejdet. Det var især landsdommer og etatsråd Neergaard, der var stædig. Han ejede Svenstrup Gods, der ligger nordøst for Ringsted, og han havde bl.a. jord i Jersie. Neergaard gjorde hvad han kunne for at lægge hindringer i vejen for hans bønders deltagelse i vejarbejdet. Han fik blandt andet bønderne til at vise sig opsætsige, således at de nægtede at modtage ordrer fra amtmanden og ignorerede amtsforvalteren. Etatsråd Neergaard fik en bøde på 500 rigsdaler og også bønderne fik bøder. Endvidere blev der lagt sag an mod Neergaard og hans bønder. Imidlertid døde Neergaard, mens sagen stod på, og udgangen blev så, at bønderne slap for videre tiltale, ud fra den betragtning at de var blevet vildledt af Neergaard (1).

Det har ikke været muligt at spore særlig utilfredshed blandt de bønder, der arbejdede på Køgevejen. Måske blandt andet fordi tingbøgerne for det område er brændt. Historieforskningen har vist, at bønderne i 1700-tallet accepterede en bestemt, måske endda en ret betydelig mængde hoveri, også selvom bønderne på nabogodset ydede mindre. Bønderne gik ikke rundt og følte sig uretfærdigt behandlet af den grund, i hvert fald ikke mere end det, der lå i hele samfundsordenen dengang. Det sidste er nok så vigtigt, for bønderne accepterede altså i vidt omfang deres plads i samfundshierarkiet, og de accepterede at yde den mængde hoveri, som nu engang var blevet en del af en uskreven arbejdsbeskrivelse. Derimod følte bønderne sig uretfærdigt behandlet, hvis de pludselig blev sat til at pløje et nyt stykke jord. Derfor skal der ikke meget fantasi til at forestille sig, at vejarbejde i det omfang, som nu blev krævet, nok har fået mange bønder til at føle sig uretfærdigt behandlet (2).

Der var ét sted, hvor bønderne nægtede at gå i gang med vejarbejdet. Det var i Hirschholm (nu Hørsholm)

Amt, hvor bønderne i 1761, som de første i landet, var blevet fritaget for hoveri. De havde førhen været forpligtet til at arbejde på de lukkede kongeveje, men de ville ikke, nu da de langt om længe var blevet fri for hoveriet, udføre tvangsarbejde på de nye veje. Sagen kom helt op på kongeligt plan, men han afviste bøndernes klage. Det førte til noget så nutidigt som en arbejdsnedlæggelse i september 1780. Den fik til gengæld barske konsekvenser for bønderne. Tre af de bønder, der blev betragtet som hovedmændene bag arbejdsnedlæggelsen og 3 andre bønder, der havde sammenkaldt til det møde, hvorpå arbejdsnedlæggelsen var blevet besluttet, blev sat til at arbejde på fæstningen Kronborg. Dertil kom, at man ved lodtrækning udtog en mand fra hver af de 7 byer i Karlebo Sogn, hvis indbyggere havde deltaget i arbejdsnedlæggelsen, og dømte dem til hver 2 måneders arbejde på fæstningen (3).

Det tog sin tid at anlægge veje dengang, og der blev arbejdet på Køgevejen i henved 10 år, fra 1778 til 1788. Da var vejen blevet 12.818 favne lang, svarende til ca. 23 km. Prisen herfor havde været 52.160 rigsdaler. Hertil kom lønudgifter på 14.798 rigsdaler og erstatninger til godsejerne på 6.605 rigsdaler, altså i alt den nette sum af 73.563 rigsdaler (4).

Noter

1) C. L. Paulsen
2) Bjørn, Claus: Bonde, Herremand, Konge, s. 50 f.f.
3) Topsøe-Jensen T.: Ad hjulspor og landeveje, s. 145-146.
4) C. L. Paulsen.

Kapitel 7

Generalvejkommissionen afslutter sit arbejde

Ved en kongelig resolution af 22. marts 1808 ophævedes Generalvejkommissionen, og vejvæsenet kom nu til at sortere under Rentekammeret. Inden da havde Generalvejkommissionen nået at udfærdige en stor vejforordning, vejforordningen af 13. december 1793. Det var et stort lovkompleks, der i detaljer fastlagde bestemmelser for vejarbejdets udførelse i Danmark. Der var i store træk tale om en samordning af de bestemmelser, der blandt andet havde ligget til grund for Køgevejens anlæggelse (1).

Lederen af lovgivningsarbejdet i Generalvejkommissionen var grev Christian Ditlev Reventlow, der i 1785 var blevet medlem af kommissionen. Reventlow var en grundig og visionær mand, der havde blik for de idéer og strømninger, som rørte sig i samfundet. Således var han blandt de førende, da det gjaldt landboreformerne, og han uddelte i august 1788 de første arve-ejendomsskøder til bønderne i Frederiksborg og Kronborg Amter. Det skete ved en stort anlagt ceremoni på Frederiksborg Slot, hvor Reventlow holdt en tale, der via tidsskriftet „Minerva" blev bragt videre til de debatlystne og opinionsdannende borgere i de københavnske saloner. Men Reventlow var nu ikke alene bondevenligheden selv, han var også en stor erhvervsmand med tæft for de økonomiske perspektiver, der lå i reformtankegangen i slutningen af 1700-tallet, både når det gjaldt landbruget og vejvæsenet (2).

Reventlow var opmærksom på, at man ikke skulle presse bønderne for hårdt med pligtarbejde på vejene. Omvendt var det nødvendigt, fordi gode veje var forudsætningen for den cirkulation af penge og varer, der betød økonomisk fremskridt i alle egne af landet. I vejforordningen blev det fastslået, at bønderne fortsat havde pligt til at udføre ulønnet arbejde, kaldet „arbejde in natura", men i begrænset omfang. Således var det nu kun inden for en afstand af 2 mil, at pligtarbejde kunne kræves. Boede bønderne længere væk, kunne de betale sig fri (3).

Efter vejforordningen i 1793 blev der kun udført få vejarbejder. Men inden da var der også blevet ydet en betydelig samfundsøkonomisk indsats. I perioden fra 1778 til 1793 var der blevet anlagt, hvad der i dag svarer til cirka 135 km vej, og prisen herfor havde været 343.708 rigsdaler. Mange penge, når man tager datidens prisforhold og bøndernes store pligtarbejde i betragtning (4).

Da Generalvejkommissionen takkede af, var Danmark kommet i krig med England; men allerede inden det skete i 1807, var en stor statsgæld blevet oparbejdet. Det var langt fra alene det store vejbyggeris skyld; men det ydede sikkert sin del til den økonomiske nedtur. I 1813 gik Danmark fallit.

Vejene gik det heller ikke for godt med. Følgen blev, at Sjællands stiftamtmand, Frederik Lowzow den 12. december 1823 udstedte en bekendtgørelse, der havde til formål „. . . at afhjelpe de Mangler, der hidtil har fundet sted, og som bestaae i, at Arbeidet paa de mindre Landeveie og de dermed klassificerede Veie ikke har været ligeligen fordeelt, at de fleste af de sidstnævnte Veie aldeles ikke har været tildeelte nogen Istandsættelse og Vedligeholdelse, og at en stor Deel Hartkornsbrugere have havt fire ja flere Veiparter paa Hovedlandeveie at vedligeholde . . .". Derfor blev denne „. . . nye General-Inddeling til bestandig Vedligeholdelse af alle Hovedlandeveie . . ." udstedt. Heri kunne bønderne langs med Køgevejen læse, at eftersom de ikke „. . . uden megen Besværlighed kunne ansættes paa nogen anden Vei end Roeskilde og Kjøge Hovedlandeveie, ere (de) tildeelte deres Veiparter paa de sidstnævnte Veie . . ." (5). Det har sikkert ikke været med stor lettelse, at bønderne erfarede om denne nye generalinddeling, men lidt be-

tød det dog, at de nu ikke længere kunne kommanderes ud til de mindre veje i området, så der var taget et skridt i den rigtige retning.

Noter

1) Topsøe-Jensen, T.: Ad hjulspor og landeveje, s. 157 ff.
2) Se f.eks. „Minerva" oktober 1788 og Holmgaard, Jens: De nordsjællandske landboreformer og statsfinanserne. En skitse. Erhvervshistorisk Årbog VI. Århus 1954.
3) Se note 1.
4) Klem, Knud: Af Det Ældre Danske Vejvæsens Historie, s. 196-197.
5) Landsarkivet for Sjælland Ramsø-Tune Herreder afd. N. Diverse dokumenter vedr. vejvæsenet 1783-1867.

Kapitel 8

Landevejsbomme

Som det turde være fremgået af det foregående kapitel, kostede det penge at anlægge de nye veje, og pengestrømmen til vejvæsenet stoppede ikke dermed, for vejene skulle vedligeholdes. Det er i den forbindelse, at talen om bomhuse og bompenge kommer ind i billedet. Det var noget ganske nyt i Danmark og et brud på mange århundreders hævdvunden ret, fastslået i Jyske Lov fra 1241 og i Landskabslovene fra Valdemar Sejrs tid. Her stod at læse, at en vej skulle friholdes fra alt, som kunne hindre færdslen i at komme hurtigt og bekvemt frem.

I Frankrig, derimod, var bompenge noget gammelkendt. Allerede i middelalderen opkrævedes her en afgift af de vejfarende, den såkaldte „peage", der skulle bruges til vejenes vedligeholdelse. Ordet „peage", bruges i øvrigt stadig i Frankrig på de motorveje og andre veje, hvor der skal betales afgift. Det er højst tænkeligt, at de franske ingeniører i Danmark har været medvirkende til, at man i Danmark tog det franske system med bompenge i brug.

De første bestemmelser om opkrævning af bompenge i Danmark ses i en skrivelse fra 1773 i forbindelse med anlæggelsen af den nye vej fra Damhuset til Roskilde. De endelige retningslinier var dog ikke fastlagt hermed, de kommer først mere end 10 år senere. I december 1785 foreslog Generalvejkommissionen, at enhver, der benyttede de nye veje, skulle betale bompenge. Dette forslag udmøntede sig i februar 1786 i forordningen „Bompengenes Erleggelse paa nye Landeveie, som deels er færdige, deels begyndte og herefter anlegges i Danmark".


Forordning,
angaaende
Bompenges Erleggelse
paa de nye Landeveie,
som
Deels allerede ere færdige, deels begyndte
og herefter anlegges
i Danmark.
Christiansborg Slot den 25 Februar 1786.
GLORIA IN EXCELSIS DEO
PRO PATRIÆ
Kiøbenhavn,
trykt hos Directeur P. M. Høyffner, Hans Kongelige Majestæts
og Universitets Bogtrykker.

22. Bompengeforordningen anno 1786.

Forordningen indebar, at der for hver mil skulle opstilles en bom. Reglerne var ganske enkle, for bompenge skulle betales, hver gang en bom blev passeret. Både på ud- og hjemturen. Herefter ses nogle eksempler på disse afgifter:

For Bondevogn eller Slæde, hvorunder forstaaes Bøndernes Arbeids-Vogne, Færreds- og Torve-Vogne og Slæder, men ikke deres Kurve-Vogne, saa og for en Bonde-Karre med 2 Hiul ..... 1 Skill.
For en Karet med 6 eller flere Heste ..... 8 Skill.
For Heste, Stykket ..... 1 Skill.
(1).

For Køgevejens vedkommende trådte bompengesystemet i kraft 1. maj 1786. Om bomforpagtningen kan man i Generalvejkommissionens tabeller og lister over bomforpagtning 1786-1807 udlede, at der antagelig har været 3 bomme langs Køgevejen indtil Køge by. Det drejer sig om en i Kildebrønde, Kagstrup (nu Karlstrup) og Ølby. I årene fra 1786-1789 (altså årene omkring afslutningen af anlæggelsen af Køgevej) indbringer bomforpagtningen disse 3 steder tilsammen 560 rigsdaler (rd) om året. I perioden 1789-1792 indbragte bomforpagtningen i Kildebrønde 190 rd. årligt, i Kagstrup 120 rd. og i Ølby 205 rd. Nøjagtig de samme årlige indtægter indbragte tillige perioden fra 1792-1795. De næste 3 år, 1795-1798, indbragte Kildebrønde 280 rd. årligt, mens det i Kagstrup blev til 130 rd. Tiåret 1795-1805, indbragte i Ølby 303 rd. årligt mens de 3 næste år, 1798-1801 gav 420 rd. i Kildebrønde, og endelig indbragte

perioden fra 1798-1808 i Kagstrup 280 rd. Til sammenligning kan det siges, at indtægterne fra bommene på vejen fra København til Fredensborg i samme tidsrum var op imod 10 gange så store. Det var her især bommene ved Vibenhus og i Vangede, der indbragte store beløb (2).

Bestemte grupper var fritaget for at betale bompenge. I følge forordningen fra 1786 var alle, der gjorde fadeburs- eller andre kongerejser eller rejste med kongelig landgildekorn, fritaget. Det gjaldt også for vejbetjente og bønder, der var på vej til og fra vejarbejde. Fritagelsen gjaldt også amtsbetjente og en lang række andre embedsmænd, når de rejste i embeds medfør. Der var tale om stiftamtmænd, amtmænd, amtsforvaltere og regimentsskrivere samt beskikkede jordemødre, provster, herreds- og birkefogder, skrivere, præster og degne. Fritagelsen gjaldt dog kun inden for grænserne af de pågældende personers embedsområde (3).

Mens den franske bomordning med et nutidigt udtryk var privatiseret, var det karakteristisk for det danske system, at det alene var staten, der opsatte bommene. Ligesom det alene var staten, der fik de penge, bomafgifterne indbragte. I forordningen fra 1786 blev det bestemt, at „Rettigheden til Oppebørsel af Bompenge skulle bortforpagtes på visse Vilkår". Det skulle foregå ved, at oppebørslen blev udbudt i auktion og derpå overdraget til højstbydende. Forpagteren var så forpligtet til at behandle de vejfarende ordentligt, og bombetjentene måtte ikke opholde de rejsende mere end højst nødvendigt (4).

Vi ved ikke, hvordan bomhusene på Køgevej så ud. Derimod findes der både billeder og en beskrivelse af bomhuset ved Baldersbrønde, der lå ud til Roskildevejen. Beskrivelsen blev udfærdiget i forbindelse med, at bomhuset den 1. april 1868 fik ny forpagter og lød som følger: „Bomhuset, som blev besigtiget, fandtes at bestaa af en ældre Del og en nyere, kun 3 Aar gammel, Del. Den nyere Del indeholdt 2 Værelser og et Køkken samt en Forstue, det ene Værelse har 2½ Fag Vinduer, det andet Værelse 1 Fag og Køkkenet 1 Fag Vinduer, alt er forsynet med Gipsloft, begge værelser med Brædde gulv, og Køkkenet med Flisegulv, i Forstuen er Tegltag (uden Loft) og Brostensgulv, der findes i Forstuen 2 Stk. malede Udgangsdøre, i Stuerne og i Køkkenet tilsammen 4 malede og lakerede Døre, Væggene ere pudsede og malede med vandfarve, i den store Stue findes 1 Kakkelovn, og i Køkkenet findes en Anretning med Skab, en Jernvadsk, en Tallerkenrække og en Hylde, Alt malet, over denne nyere Del af Huset findes Tegltag og Brædde loft. Den ældre Del indeholder en Stue, et Kammer og et Materialkammer, i disse findes 5 Fag Vinduer i alt og 2 Døre, Alt malet, i Materialkammeret findes 1 udvendig Dør, her er brædde loft og Brædde gulv undtagen i Materialkammeret, hvor der findes Stengulv og intet Loft, over denne ældre Del af Huset findes Straatag. Den nyere del af Huset er Grundmur, den ældre del er Mur i Bindingsværk. Til Bomhuset hører en bom og en Taksttavle" (5).

Bompengene blev ret hurtigt upopulære, og der gik hurtigt sport i at finde omveje uden om bommene, hvilket naturligvis var strengt forbudt. Forfatteren Peter Andreas Heiberg gengiver i sit blad, „Rigsdalersedlens Hændelser", der udkom i slutningen af 1780'erne, en samtale med en bonde, der skulle have sagt følgende „...(de) piner og udsuger os arme bønder med at dynge den ene afgift ovenpå den anden, indtil vi til sidst rent synker under vores tynger. Således har vi selv måttet køre enhver sten til vejen, som er blevet brugt, og det gjorde vi med glæde, i håb om, at vi med tiden skulle spare det på vores køretøj, når vi fik gode veje, men desværre! Det går sjældent efter den fattiges tanker, når han tænker noget godt..." (6). En del historier om-



23. Bommen ved Baldersbrønde i 1908.

gærder bomhusene, således kunne det ske, at kulsvierne i egnen omkring Grib Skov, for at hævne sig på bommanden, varmede en skilling i deres pibe, for så med en uldvante at trykke den glødende mønt i hånden på bommanden. Af dette og andet kan man udlede, at bompengene var upopulære, og op gennem 1800-tallet blev det flere gange forsøgt at få dem afskaffet. I løbet af 1850'erne forsvandt en del bomme, og endnu flere forsvandt i forbindelse med, at vejene overgik til amterne ved lov af 21. juni 1867. Hvornår bommene på Køgevej blev fjernet, vides ikke med sikkerhed, men det er antagelig sket omkring vejenes overgang til amterne, for efter den tid vedblev kun 3 bomme på Roskildevej, 3 på Helsingørvejen, 1 på Amager og 1 på Strandvejen at eksistere. Først den 31. marts 1915 betaltes de sidste bompenge i Danmark (7).

Noter

1) Topsøe-Jensen, T.: Landevejsbomme i Danmark i: Dansk Vejtidsskrift, årg. 1961, bd. 38., s. 145-151.
2) RA, Rentekammeret 455.253. Generalvejkommissionen. Forskellige tabeller 1786-1807.
3) Topsøe-Jensen, T. ovennævnte artikel, s. 151 f.f.
4) Ibid
5) Topsøe-Jensen, T. ovennævnte artikel s. 161.
6) Topsøe-Jensen, T.: Ad hjulspor og landeveje, s. 155.
7) Topsøe-Jensen, T. ovennævnte artikel s. 169-170.

Kapitel 9

De rejsende

Den ældste vej fra København til Køge gik fra Valby over Harrestrup Å, syd for Vigerslev til Hvidovre og derfra gennem Avedøre over marken mellem Avedøregård og Bjergegård til Store Vejle Bro, det vil sige vestligere end den nuværende Gammel Køge Landevej. Resten af vejen fulgte stort set den nuværende vej. Den gamle vej var i begyndelsen af 1700-tallet efterhånden blevet så forsømt og opkørt, at de rejsende måtte køre ind på markerne, for overhovedet at nå frem. Det gav anledning til daglige klammerier og slagsmål med bønderne, der ikke uden kontant vederlag ville finde sig i, at deres marker blev brugt som kørevej. Efter at dette havde stået på i mange år, besluttede Frederik den 4. i 1720, at der skulle anlægges en ny vej til Køge langs stranden (1). Men det blev det nu ikke meget bedre af:

Gud hjælpe den, der skal de store søge!
Den vej fast værre er, end vejen ned til Køge (2).

Sådan står der i Dansk Ordsprog-Skat. Vendingen skal være fra 1782, altså før Køgevejen var færdig. Hvordan har det mon været at køre på den nye Køgevej? Vi ved det ikke. Det nærmeste, vi kan komme det, er nok at tage en tur med Falle Jürgensen, fuldmægtig i Generalpostamtet. Han fik i 1797 ordre på at rejse fra København til Nakskov for at finde ud af, hvordan man kunne forbedre postgangen på denne rute. Jürgensen skrev blandt andet: „Naar undtages Vejen imellem København og Køge, som er en af de nye anlagte sjællandske Veje, og nogle af og til forekommende korte Stykker, som kan anses for gode, ere de øvrige Vejstykker imellem Køge og Nakskov dels maadelige, dels slette og dels næsten ufremkommelige" og senere hedder det om vejen fra København til Køge igen, at den er en „..af de i Sjælland nye anlagte og altsaa fuldkommen god paa det nær, at der af og til gives nogle Steder med små Huller og Slag, som, om disse ikke i Tide blive istandsatte, kunne blive slemme til Vinteren" (3).

Hvem rejste? Det var begrænset, hvor meget folk dengang havde tid og mulighed for at rejse. Men kongerne drog land og rige rundt, hvilket jo var årsagen til, at Frederik den 2. tog initiativet til at bygge kongeveje for at gøre rejserne lidt behageligere. Fattigfolk drog også, mere eller mindre nødtvungent, rundt i landet. Knap en tiendedel af Danmarks befolkning var ubemidlede eller „henvist til ærlige folks nåde", som det hed dengang. Blandt disse fattigfolk var landstrygere, løsgængere, betlere og tatere. Fælles for dem var, at de sjældent opholdt sig lang tid på samme sted. De fleste af dem drog rundt til fods, mens andre var så „heldige" at blive kørt på „stakkelsfærd" til sognegrænsen eller til næste landsby.

Småkårsfolk gik til og fra marked og torv, når de havde ærinder der. Og havde de ikke selv ærinder at gøre, så havde deres herskab sikkert nogen, som de kunne blive sat til at udføre. Studedrivere og hestetrækkere har udgjort iøjnefaldende indslag i trafikken, og de var i følge sagens natur nødsaget til at bruge deres ben.

Mange bønder var kørende. De havde heste og vogne for avlingens skyld, og fra tid til anden havde de fleste også ærinder til mølle, marked, købstad eller kirke. Skulle bønderne besøge venner og familie i nabolaget eller længere borte, satte de, som altid når der ikke var tale om arbejdskørsel, „færridshaverne" (de pæne sidefjæle) på den stive vogn. Størstedelen af bøndernes „rejser" var dog arbejdspligter for andre. Dels kunne der i fæstemålet indgå et bestemt antal rejser af en fastlagt længde, dels kunne bønderne udkommanderes til samfundsnyttige gøremål, som for eksempel vejbygning og vedligeholdelse af veje (4).

Allerede i begyndelsen af 1700-tallet havde en del velhavende folk egentlige rejsevogne med kalecher, muligvis også med helt fast tag, såkaldte karosser. En franskmand, der i 1702 var i København, berettede om besøget, at ikke blot alle stats- og hofmænd havde vogn, men også kræmmere og velhavende borgere. I 1710 blev lukkede vogne iøvrigt et beskatningsobjekt på linie med parykker (5).

I 1685 fik vi den første egentlige færdelslov i Danmark, „Om umaadelig Kørsel og adskillig Uskikkelighed på Gaderne i København" hed den. I 1758 indførtes „nummerpladen", idet en politiplakat bekendtgjorde, at alle bryggeres, bageres og mølleres, vognmænds og hyrekuskes vogne i København skulle være forsynet på begge sider med malede numre.

Det var ikke helt ufarligt at køre i vogn, ej heller at være fodgænger. For at øge færdselssikkerheden indførtes der i 1780 „fartbøder". Ingen, hverken med egen ekvipage eller med hyrevogn, chaise, phæton, kariol, postvogn eller andet køretøj måtte køre stærkere end i „liden maadelig Trav". Læssede arbejdsvogne måtte kun køre „Fod for Fod", mens tomme arbejdsvogne måtte køre i „en liden saakaldt Lonte-Trav". Der var ikke særlig meget politi på vejene, så fartsynderne blev som regel fundet via angiveri, hvilket i øvrigt i almindelighed var meget brugt. Dusøren kunne beløbe sig til 6 rigsdaler, som fartsynderen skulle betale tillige med en bøde på 2 rigsdaler (6). Også den store vejforordning fra 1793 indeholdt færdselsbestemmelser, blandt andet bestemmelse om højre vigepligt (7).



24. Sådan så den typiske bondevogn ud i slutningen af 1600-tallet og begyndelsen af 1700-tallet.

Kong Christian den 7. fastsatte i befordringsforordningen af 27. januar 1804 i detaljer, hvorledes befordringen skulle foregå. Det være sig alt, lige fra vognenes udseende over hvilket værktøj de enkelte vogne skulle være udstyret med, til de rejsendes rettigheder. Paragraf 9 i forordningen påbød alle vognmænd på hovedruterne, det vil blandt andet sige ruten fra København til Køge, at anskaffe en holstensk vogn og en mindre postvogn inden 2 år. „De holstenske Postvogne skulle i et og alt nøiagtig indrettes efter en Prøvevogn, som General-Postamtet, saasnart mueligt, tilstiller ethvert af de førnævnte Stæders Vognmandslaug, og de mindre Postvogne bør være gode, viide, almindelige Borgervogne, hvorpaa det Læs og de Reisende, som Vognmændene er pligtige at føre, bequemmeligen kunne rummes, samt være forsynede med en Kurvefading, der saavel foran som ved Bagsmækken og til



25. En diligence parat til afgang i midten af forrige århundrede.

alle Sider bør være saa tæt, at de Reisendes Tøi ikke kan tabes, ligesom og Agestolene bør indrettes med Ryg og sidelæner, samt forsynes med stoppede Hynder" (8). Der var ikke faste køretider, derimod bestemtes det i paragraf 19, at for hovedruternes vedkommende „skulle 3 af Vognmændene paa hver Station, som staae først for Touren til Befordring, altid Sommer og Vinter holde deres Postheste paa Stald, og deres Vogne i Beredskab" (9).

På tiden omkring jernbanens indtog sang de gammeldags hvid- og rødmalede, stive postvogne med pindestole uden fjedre på deres sidste vers. De blev afløst af de såkaldte dagvogne – store affjedrede vogne med sæder til 2 eller 3 personer – som blev trukket af 2 eller 4 heste.

Dagvognene var private køretøjer, der befordrede breve og pakker, og altså også rejsende og rejsegods. De kørte regelmæssigt en eller to gange ugentlig mellem København og de fleste købstæder. Dagvognene var kun beregnet på og benyttet af de, der absolut skulle fra et sted til et andet. For eksempel handlende, forretningsfolk og feriebørn. Det var for dyrt, og det gik for langsomt bare at foretage lystture i dagvogn. Det samme gjaldt for de store, lukkede diligencer, som man på tiden omkring jernbanens indførelse satte ind på hovedruterne. Det var dobbelte kareter med fire heste, en rødklædt kusk og en ditto konduktør.

Forfatteren og historikeren J. Plenge, satte sig i 1873 for at skildre livet i København „for en Menneskealder siden". I den bog, der kom ud af det, filosoferede han også lidt over samfærdselsproblematikken: „Det er et Spørgsmaal, der mangen Gang falder os Ældre ind, naar vi ser de Hundreder og atter Hundreder, der nu daglig ile afsted med Jernbaner og Dampskibe hvordan man dog egentlig bar sig ad i vor Ungdom, da der hverken var det ene eller det andet af disse Befordringsmidler? Det eneste tænkelige Svar herpaa er, at man slet ikke bar sig ad paa nogen Maade med at rejse, men blev rolig hvor man var" (10).

På den tid, da Plenge filosoferede over livet for „en Menneskealder siden", var der 84 diligenceruter i Danmark. Men diligencekørslen var på retur, fordi det blev mere og mere populært at rejse med tog. Diligencebefordringen på Køgevejen ophørte helt i 1912. Afløseren var

rutebilen, og den første tur fra Taastrup til Køge fandt sted den 30. juli 1912 med start fra Taastrup Nykro (11).



26. Dagvognen, som her ses i baggrunden på dette billede fra Taastrup Postkontor fra begyndelsen af dette århundrede, fik øget betydning i tiden fra jernbanens indtog i midten af 1800-tallet frem til begyndelsen af vort århundrede. Årsagen var, at transportbehovet nu rettede sig mod distancerne fra jernbanen til landet. Derimod forsvandt diligencerne, efterhånden som jernbanenettet udvidedes.



27. Den første rutebil på ruten fra Taastrup til Køge i 1913.

Noter

1) „Sund Sans" nr. 12, 24. årg. 1937.
2) Mau, E.: Dansk Ordsprog-Skat II, 1879, s. 525.
3) Fra Arkiv til Museum, årg. 1900. Kbhvn. 1899-1902.
4) Se f.eks. Witt, T.: Rejsens besværligheder s. 669 f.f.
5) Witt, T. s. 674.
6) Topsøe-Jensen: Ad hjulspor og landeveje, s. 108-110.
7) Jeppesen, A.: Rejseliv i Danmark, s. 97.
8) RA. Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og aabne Breve for 1804.
9) Ibid.
10) J. Plenge: Nogle Træk af Livet i Kjøbenhavn for en Menneskealder siden, s. 131.
11) Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv 1981/167.

Kapitel 10

Kroer langs vejen

Kroerne eller bedestederne, som de blev kaldt, da Køgevejen anlagdes, var en vigtig ting, når man rejste med diligence eller en anden form for hestekøretøj. Ikke blot var det rart at få læsket ganen under en støvet rejse eller få varmen efter mødet med vejrligets luner, det var ganske simpelt nødvendigt, for at hestene kunne komme til kræfter og holde til en længere rejse. Det sidste var nu ikke i særlig høj grad diligencers eller velhaveres problem, idet såvel diligencer som velhavende privatfarende skiftede heste på udvalgte bedesteder.

Dr.med. H.P. Barfod har skildret kroernes velsignelser på baggrund af en rejse med diligence i 1860: „Og saa Bedestederne undervejs! Vi vaagnede undertiden af en lille Blund ved, at Vognen rullede ind i den store Rejsestald ved Kroen. Staldlygten gav netop saa meget Lys, at man kunne orientere sig. Vogndøren blev slået op, vi strakte Lemmerne og skyndte os ind i den hyggelige Krostue, hvor Bordet stod dækket, og Kaffen udbredte sin hyggelige Duft. Overalt venlige Ansigter, selvom ikke enhver Kromand sagde som han i Roskilde Kro „Vær, som De var hjemme! Spis kun, det koster lige meget!" Ja, hvor smagte ikke den dampende Kaffe og det frisk bagte Brød! Atter sad vi i Vognen med nyt Forspand og kørte under Hornets Klang videre ud i Verden" (1).

Den omtalte Roskilde Kro fik en aflægger på Køgevejen i form af Taastrup Nykro, beliggende tæt ved stationen. Netop stationen var årsagen til, at det efter en del trakasserier, lykkedes for ejeren af Roskilde Kro, Conrad Friis, at få etableret en „filial". Friis så med bekymring frem til jernbanens indvielse i 1847, for han frygtede, og må man tilføje med rette, at jernbaneforbindelsen ville føre til færre vejfarende og dermed færre kunder til ham. Og, hvad der bekymrede ham endnu mere, sæt nu hvis en anden end han fik lov til at oprette det forfriskningssted ved stationen, som han nødvendigvis mente måtte komme. Derfor ansøgte Friis i august 1846 kongen om at få lov at oprette beværtning og herberg ved stationen. Herefter fulgte en noget omstændelig sagsgang. Først blev ansøgningen sendt til birkedommeren, Frederichsen, der anbefalede ansøgningen og sendte den videre til Rentekammeret. Herfra sendte man ansøgningen videre til udtalelse hos den Kongelige Jernbanekommission, der lod ansøgningen gå videre til Det sjællandske Jernbaneselskab, for også at få deres mening med. Jernbaneselskabet mente, at det var nødvendigt, at der ved alle jernbanestationer oprettedes steder, hvor man kunne få forfriskninger. Derfor ville man have sikkerhed for, at Friis ikke bare var ude på at opnå, at ingen andre end han fik lov til at oprette et gæstgiveri. Friis måtte derfor forpligte sig til at oprette sit gæstgiveri inden for en bestemt tidsfrist. Mens Friis' ansøgning vandrede rundt i bureaukratiet, fik andre også lyst til at oprette et gæstgiveri ved stationen og indsendte også ansøgninger. Men enden på det hele blev, at Friis den 19. juni 1847 fik kongelig bevilling til at holde gæstgiveri og logi for rejsende. Han måtte brygge øl, men ikke brændevin på stedet, som skulle være etableret inden året 1847 var omme. Sådan blev Taastrup Nykro til, og den bestod indtil 1902, hvor den brændte (2).

Mindre end et år efter at Nykro var brændt ned, genopstod den igen. Omtrent på samme tidspunkt blev kroen og Køgevejen opdaget som udflugtsmål for københavnske cyklister. Hør blot her, hvad en entusiastisk cyklist ved navn Vilhelm Rechendorff skrev i et cykelmagasin i 1903: „Først gøres dog Holdt ved Taastrup Nykro, der lig en anden Fugl Fønix har rejst sig af Asken efter den i Fjor Foraar nedbrændte gamle Nykro. Man vil studsende staa af sin Cykle og spørge: Er det virkelig en Landsbykro? I en Københavners Bevidsthed staar

en Landsbykro gerne som en lavloftet uanseelig Bygning med skæve Vægge og smaa Vinduer, man tænker sig en skummel Skænkestue, hvis Gulv er bestrøet med Strandsand, og som dufter ilde af sure Piber og daarlig Tobak, og hvor der bag en lang Disk staar en trivelig Kromand i Skjorteærmer. Ak, hvilket forkert Billede! En ideel Nutidslandsbykro, som den vi nu standser ved, er en høj lys Bygning i friske stilfulde Farver og af en ren Arkitektur, den ligger omgivet af en pragtfuld Have i engelsk parkstil, hvor hyggelige Lysthuse, Cyklestald til en ca. 200 Cykler og en fortræffelig Sportsplads byder velkommen. Her er sandelig intet sparet, og man vil hurtig finde sig tilrette" (3). Ejeren af Taastrup Nykro på dette tidspunkt hed Hans Brandt, som havde overtaget kroen efter sin far i 1899. Han fik altså Taastrup og i særdeleshed Taastrup Nykro ind i bevidstheden hos de københavnere, der holdt af at søge lidt uden for byen af og til. For cyklisterne var der, udover den ovenfor nævnte cykelstald, også installeret badeværelser og omklædningsværelser, hvilket ikke var hverdagskost på kroer så langt fra byen. Dertil kom, at kroen indeholdt en stor balsal med teater, klublokaler og restaurationslokaler, hvor man, som det udtryktes, „kan erholde Separatkabinet for i Fred at nyde et Maaltid sammen med sit Hjærtes Udkaarne" (4). Til disse bekvemmeligheder kom naturligvis det nok så vigtige, at Brandt og kompagni lavede god mad. Succesen på Taastrup Nykro banede vejen for, at Brandt blev ejer af en kro til, nemlig Hareskov Pavillonen. I 1943 blev Nykro un-





28+29. Den gamle stråtækte Taastrup Nykro som den tog sig ud før branden i 1902 og den nye udgave anno 1913.

der den ny ejer, Lippert, ombygget og omdøbt til Lipperts Hotel. Årsagen til, at den nye ejer opkaldte kroen efter sig selv, var især, at Nykro i Taastrup ofte blev forvekslet med en kro af samme navn i Kastrup. I dag fungerer kroen som medborgerhus (5).

Langs Køgevejen ligger Korporalskroen. Den blev oprindeligt kaldt God-Aftens Kroen og lå ved Karlstrup (nu Karlstrup Strand). Kroen menes at stamme fra 1658, altså Svenskekrigens tid, og det menes endog, at den svenske konge, Carl X Gustav, holdt hvil her hos kromanden Oluf Pedersen, inden han drog videre med sine tropper mod København. En del historier om kroen henfører navneskiftet fra God Aftens-Kroen til Korporalskroen til samme Svenskekrig. En ung karl fra egnen, der var korporal i hæren, skulle under krigen have udmærket sig i en sådan grad, at han blev belønnet med en stilling som fæster af kroen. En anden version af samme historie fortæller, at korporalen under en hård kamp med nogle svenske soldater blev dræbt uden for kroen. En helt tredie historie tager udgangspunkt i, at underofficer J. G. Klein i forbindelse med Køgevejens anlæggelse gjorde tjeneste som pikør og i den egenskab holdt øje med de udkommanderede soldater, der var sat til at anlægge vejen. Hvordan underofficer Klein skulle have givet navn til Korporalskroen, melder historien ikke noget om (6). Korporalskroen var i starten præsteejendom og som hele Karlstrup by under Gammel Køgegård (7). I 1733 søgte den daværende ejer, grev Meijerfeldt regeringen „om at faa Tilladelse til at holde Vertshus samt Lov til at brygge og brænde sammesteds og udsælge alle Slags ædende og drikkende Varer" (8). Tidligere havde en bestemmelse om, at alle kroer, der lå indtil 2 mil fra en købstad, skulle købe deres øl der, været gældende. I 1736 fik Korporalskroen så privilegium på at brygge øl og brænde brændevin, som kunne skænkes og udtappes i kroen samt at sælge „alle slags ædende og drikkende varer" (9). I slutningen af århundredet løb Korporalskroen øjensynligt ind i en tid, hvor det stod sløjt til med kronæringen. I hvert fald havde den daværende ejer af Gammel Køgegård, Rasmus Carlsen i 1779 bestemt sig til at nedlægge kroen. Men han må alligevel have øjnet lysere tider forude, for kroen blev ikke nedlagt. Da Køgevejen stod færdig cirka 10 år senere, blev kroen flyttet op til denne vej, og synsforretning over den „nye" Korporalskro blev optaget af



30. Korporalskroen 1983.

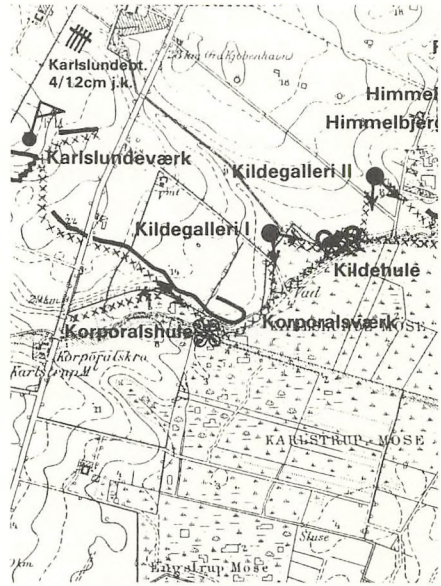
forvalter Mads Stehr juleaftensdag 1790 (10).

Det var især landevejens farende folk, der besøgte Korporalskroen. En særlig del af landevejens folk, vagabonderne, var kendt og berygtede for at solde de penge, som de blandt andet havde tigget sig til hos egnens rige hedebobønder, op på Korporalskroen. Det kunne gå hårdt for sig ved sådanne lejligheder, hvilket fik en af datidens krokmænd til at tage den praktiske konsekvens at male væggene mørkerøde, hvorved blodpletter efter slagsmålene blev mindre synlige.

Der har nok også været fredeligere stunder i Korporalskroen, hvor hestehandleren fik sig et slag firkort med egnens bønder og fragtmænd, hønsekræmmere, flæskeprangere og bønderne fra Stevns, der kørte deres frugt til byen og derfor ofte holdt hvil på kroen. Historien vil endog vide, at grev Molkte fra Bregentved gennem mange år havde køreheste opstaldet i kroen, så han kunne skifte heste i sit firspand, når han skulle til København.

I slutningen af forrige århundrede, i forfatningskampens dage, var Korporalskroen stedet, hvor trofaste „Høruppere" (venstrefolk) samledes for at diskutere politik. Den daværende politimand på egnen var højremand, og historien vil vide, at han på valgdage, når stemningen i kroen var høj, ikke turde vove sig derind. Da Hørup i 1892 tabte Køgekredsen til Alberti, efter at have repræsenteret kredsen i 16 år, var der ballade på Korporalskroen. Albertis tilhængere fik tæv og blev smidt ud, hvorefter „Hørupperne" sad alene tilbage med deres „gravøl" (11).

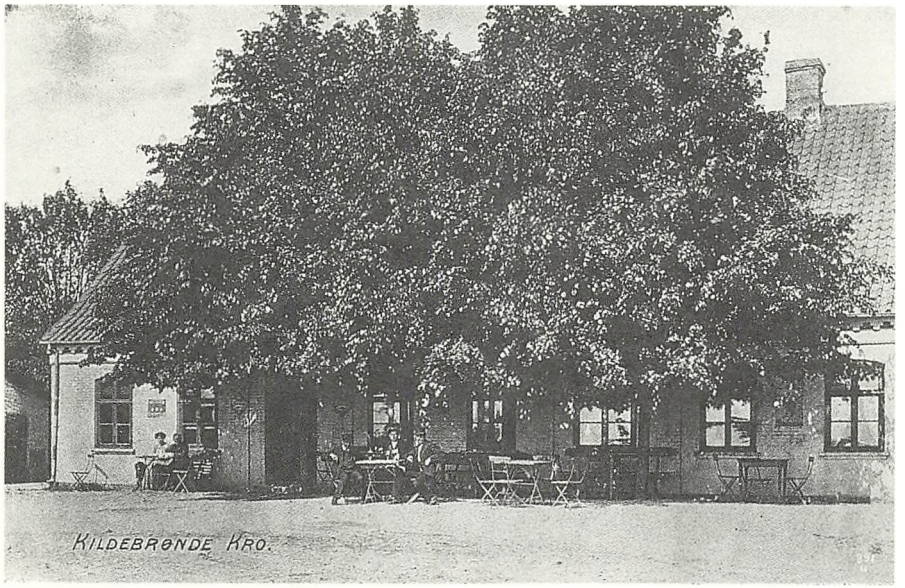
I 1915 kom Korporalskroen i bogstaveligste forstand i skudlinien, idet den militære overkommando anbefalede, at man anlagde en feltbefæstet stilling mellem Køge Bugt og Roskilde Fjord, og linien, man planlagde, skar Køgevejen ganske tæt på Korporalskroen. Formålet skulle være at sinke en fjendes fremrykning mod Københavns Befæstning og derved hindre en beskydning af København. Det var især den våbentekniske udvikling, der fik overkommandoen på sådanne tanker. Den tyske 42 cm haubitser, også kaldet „Tykke Bertha", havde en skudvidde på ca. 9.300 meter. „Berthas" tungeste projektil vejede mere end 1 ton, mens Danmark til sammenligning rådede over haubitsere, hvis projektiler vejede mellem 55 og 75 kilo. Afstanden fra Københavns Befæstning til den indre by var kun på en halv snes km, og det var derfor indlysende, at tyskerne, for det var dem man særligt frygtede, ustraffet ville kunne tage befæstningen under beskydning og sidenhen, når de danske batterier var sat ud af spillet, bombardere byen. Derfor gav krigsminister P. Munch den 2. november 1915 den militære overkommando bemyndigelse til at anlægge den feltbefæstede stilling i en linie, der gik fra Køge Bugt over Tune til Roskilde Fjord.



31. Tunestillingen fra Tune til Roskilde Fjord slog et slag omkring Køgevejen. Den feltbefæstede stilling krydsede vejen tæt på Korporalskroen og havde sin forsvarsmæssige tyngde omkring Korporalshulen samt Korporals- og Karlslundeværket.

Den rekognoscering, som lå til grund for den udvalgte linie, påpegede især, at hele området var kendetegnet af at være fladt og overskueligt, hvilket gjorde det svært for en angriber at foretage troppebevægelser uden, at det danske forsvar opdagede det. Feltbefæstningen indebar, at der blev anlagt 43 forpostgrave og desuden en cirka 350 meter lang skyttegrav på begge sider af Køgevejen i et område beliggende omtrent 150 meter nord for Korporalskroen. Hele befæstningen anlagdes i årene fra 1915 til 1918; men i dag er næsten alle spor af feltbefæstningen borte (11).

Der ligger endnu en kro langs vejen, nemlig Kildebrønde Kro; men herom er historierne knap så livlige. Kroens hovedbygning menes opført omkring 1850 som en velproportioneret, grundmuret bygning med pilasterprydet facade. Kroen havde også, ligesom Korporalskroen, en rejsestald, der var placeret forskudt i forhold til hovedbygningen, som det var karakteristisk for de gamle landevejskroer. Sammenlignet med Korporalskroen har Kildebrønde kro antagelig været at regne for et lidt pænere sted (12).



32. Kildebrønde Kro 1911.

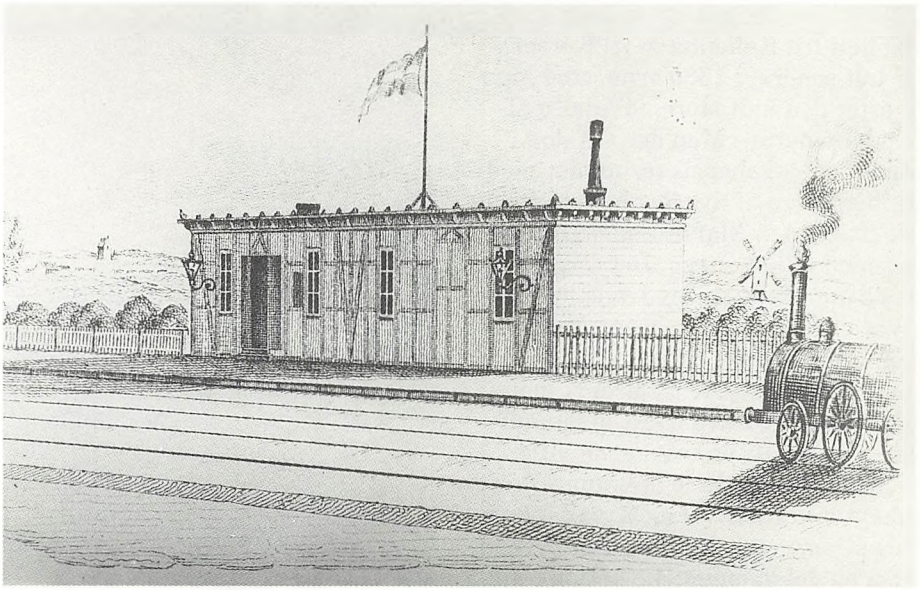
Noter

1) „Sund Sans", årg. 24, nr. 26. 1937. Dagbladet 18.11.1977 og Mortensen, V.: „Korporalskroen gennem 250 år".
2) Mortensen, V. ovennævnte artikel.
3) Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv 1981/167.
4) Ibid.
5) Ibid.
6) „Sund Sans" ovennævnte nummer.
7) Mortensen, V.
8) „Sund Sans".
9) Mortensen, V.
10) „Sund Sans".
11) Becker-Larsen, K.: Tunestillingen, s. 18 f.f. og s. 95 f.f.
12) Welblund & Hassø: Gamle Landevejskroer, s. 74.

Kapitel 11

Jernbanen kommer

Den 26. juni 1847 kørte lokomotivet „Odin" for første gang turen forbi Taastrup på vej mod Roskilde fra København. Et kvarters tid senere fulgte endnu et tog med kong Christian den 8. og dronning Caroline Amalie, der skulle indvie Danmarks første jernbanestrækning. Endnu lidt senere fulgte lokomotivet „Sjælland", som en ekstra sikkerhedsventil. Man var endnu lidt usikker på dette nye trafikale vidunder, og især frygtede man naturligvis, at det ikke ville slå til på denne store indvielsesdag. Kongen selv havde også truffet sine forholdsregler, for han havde sit hestekøretøj stående i Roskilde, og i det foretog han hjemturen til København. Togturen forløb nu uden uheld, og det blev en stor dag. Ikke mindst for Taastrup, hvis oprindelse så at sige må tilskrives samme mindeværdige begivenhed.



33. Køgevejens Station som den så ud ved indvielsen i 1847.

Da toget kørte forbi for første gang på denne sommerdag, fandtes der ingen by ved den lille stationsbygning, der var blevet bygget. Høje Thorstrup (nu Høje Taastrup) var hovedbyen, og der fik man ingen station. Til gengæld fik man så revanche 139 år senere, da Høje Taastrup Station blev indviet i 1986.

Jernbanen var en trafikal revolution, men begejstringen for den var ikke udelt i starten. Det var et privat foretagende og ikke DSB, der stod for bygningen af denne første jernbanestrækning i Danmark. Selskabet hed „Det sjællandske Jernbaneselskab", og det havde ikke let ved at afsætte aktier til finansiering af projektet. Hovedparten af aktierne havnede på tyske hænder, for dernede havde man allerede erfaring for, at jernbanedrift var en rentabel forretning. Og faktisk var Danmarks første jernbane åbnet i det nuværende Nordtyskland i september 1844, nemlig på strækningen mellem Altona og Kiel, der dengang var en del af det danske monarki.

Selv efter åbningen af strækningen mellem København og Roskilde, varede det nogen tid før jernbanen for alvor slog igennem som hovedtransportmiddel.

I årtierne der fulgte, var det stadig hestene, der til lands leverede drivkraften, når det gjaldt transport. Købmændene opretholdt deres egen fragtkørsel, og personbefordringerne foregik stadig med diligencer ad de gamle postruter. Alternativet til disse var dagvognene eller også en arbejdsvogn, udlejet af en af de stedlige bønder. Rejsetempoet var derefter, ikke meget mere end 8-10 km/t (1).

I 1856 blev det muligt at køre med tog helt fra København til Korsør, og lidt senere, i 1860'erne, stod man overfor den helt store udvidelse af jernbanenettet. Men der var dog stadig en del skepsis forbundet med anlæggelsen af nye jernbanelinier. Skepsisen var blandt andet begrundet med miljøhensyn. Det frygtedes, at de osende og ildspydende lokomotiver ville skræmme kreaturerne på marken, himlens fugle ville blive forgiftede og styrte til jorden, menneskene ville blive kvalt af den giftige røg, og alt på markerne ville visne. Iblandet disse pessimistiske udsigter var der vel også en del konservatisme og indgroede vaner, men også en del økonomiske betænkeligheder: Ville der komme flere skatter? Og hvad ville der ske med de byer, som ingen station fik? (2).



34. Taastrup Station som den tog sig ud i begyndelsen af århundredet.

Hvad angår det sidste, er det nok ikke for meget sagt, at stationen fik stor betydning for Taastrup i og med, at byen, som før nævnt, kan tilskrive sin oprindelse til stationens anlæggelse. Udgangspunktet i de fleste stationsbyer var en erhvervsstruktur, hvor landbruget stod for næsten to trediedele af beskæftigelsen. Forskydningerne i retning af andre erhverv tog først for alvor fart efter 1870 (3).

For Taastrups vedkommende forløb stationsbyudviklingen noget langsommere end gennemsnittet, fordi der slet ikke var nogen by, da stationen blev anlagt. Indtil 1890'erne må udviklingen i Taastrup stationsby beskrives som værende temmelig træg. Det startede med en kro og en postholdergård. Men efterhånden vovede enkelte handlende, håndværkere og et par mejerier sig ud til det nye udviklingsområde. I midten af 1890'erne blev der i Klovtofte oprettet et teglværk, der kunne tage konkurrencen op med teglværket i Hakkemosen ved Sengeløse, der så småt var begyndt ved tiden omkring jernbanens åbning.

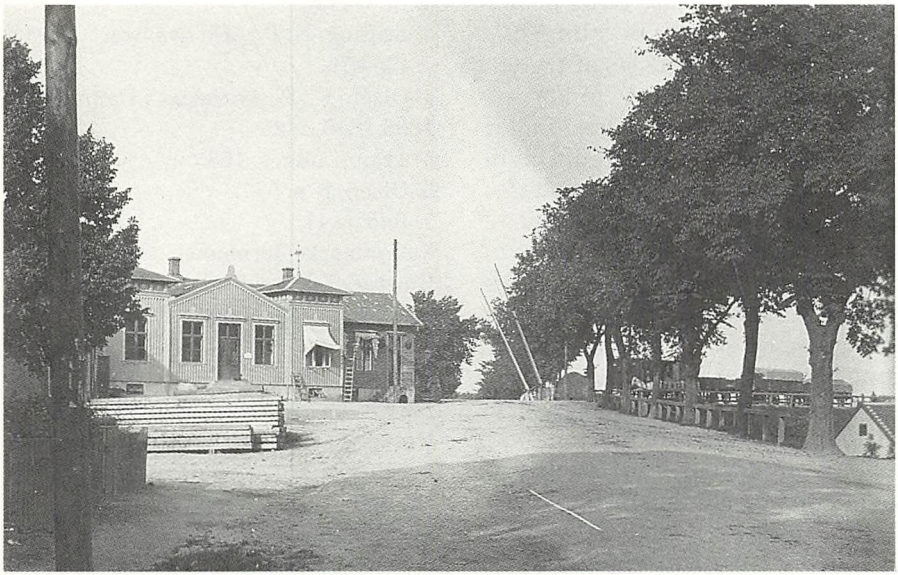
Da vi når århundredskiftet, begynder Taastrup at brede sig langs Køgevejen mod syd til Høje Taastrup Vej, mellem Taastrup Valby og Høje Taastrup. Men der var dog stadig store huller, hvor der ingenting var. Nord for banen stod det endnu mere skralt til.

Hvorfor fik Taastrup en station? Svaret på det spørgsmål er antagelig Køgevejen, der udover at blive anvendt af vejfarende, som skulle til Køge eller måske endog til Vordingborg, blev anvendt til en af postvæsenets hovedruter, nemlig

turen fra København til Nakskov. På denne rute transporteredes der ugentlig tur-retur brev- og personpost 2 gange og pakkepost 1 gang (4). At Køgevejen var den afgørende forudsætning, for at Taastrup fik en station, kan vel også tolkes ud fra det faktum, at stationen i de første år slet og ret hed Køgevejens Station indtil 1856, hvor den tog navn efter byen og blev til Taastrup Station.

I Traps 1. udgave fra 1858 oplyses det, at Høje Taastrup Sogn har 1423 indbyggere, og om Taastrup står der så: „. . . Jernbanestationen Taastrup (hvor Jernbanen skærer Køge-Landevei), med Posthuus og Postholderi . . .“ (5). Postholderiet eller postekspeditionen var blevet oprettet den 1. oktober 1847 og Taastrups første postholder blev løjtnant Christian Christiansen (6).

Da stationen oprettedes, var ruten København-Nakskov over Køge og Vordingborg stadig en af postvæsenets hovedruter. Hvad pakkeposten angår, blev den nu sendt med tog til Køgevejens Station og derfra fragtet videre med diligence (7). Der var diligenceforbindelse til Køge og videre sydpå ved hvert af de 3 tog, der dengang dagligt ankom fra København. Så der har antagelig været et vældigt leben de 3 gange om dagen, når passagerer og rejsegods blev udvekslet (8).



35. Køgevej med jernbanebommen, der i 1920 blev afløst af viadukten. Til venstre stationsbygningen af træ, som eksisterede 1869-1918.

Køgevejens Stations første stationsforvalter blev examinatus juris Uldrichs. Lønnen var 400 rdl.; men dertil kom et væld af tillæg, hør blot: „. . . fri Bolig med Forpligtelse til at afstaa det ene Værelse til Ventesal, naar Togene komme og afgaae fra Stationen, mod en Godtgørelse af 5 Rdl. maanedlig. I aarlig Erstatning for Udgifter til Stationslokalernes og egen Boligs Opvarmning 100 Rdl., til Haandlygter samt Lys til privat Brug 22 Rdl., til Rengøring af Ventesalen, Perronen, Banegaarden, til Latrinrensning, til Lampeglas og Væger 300 Rdl., til Kontorrekvisitter 16 Rdl., samt til Stationens Belysning 280 Potter Olie, leverede in natura“ (9). Dertil kom, at Uldrichs, ligesom andre stationsforvaltere, supplerede sine indtægter ved værtshushold. Det affødte et begejstret indlæg i bladet „Flyveposten“, hvor en rejsende udtrykte sin taknemmelighed for Uldrichs initiativ og sin forargelse over, at Taastrup Nykros ejer anså det for et ulovligt indgreb i sin næring (10). Som vi så i forrige kapitel, havde ejeren af Roskilde Kro med sin filial, Taastrup Nykro, håbet på alene at kunne tage de rejsende som kunder.

Det er også fra tiden omkring jernbanens komme, at vi hører om den første vognmand på ruten Taastrup-Køge. Han hed Martin Larsen og var bosat i Køge. Den 27. marts 1855 fik han kontrakt på „Den Forenede Brev- og Pakkepost Befordring mellem Kjøge og Taastrup". Kontrakten fastlagde nøje, hvilke krav vognmanden skulle opfylde. Således måtte vognen i belæsset tilstand ikke veje mere end 2000 pund. Da der ikke var nogen vægt, som kunne afsløre om vognen var overbelæsset, fastlagde kontrakten retningslinierne for beregning af vægten, idet der stod, at hver passager skulle tælle for 150 pund. Til befordringen af de 10 til 12 personer, det nu kunne blive til, når man lagde pakker og breves vægt til personernes anslåede vægt, skulle anvendes „4 dygtige og kraftfulde Heste, der skulle være forsynede med smukt og stærkt Seletøj" (11).

Turen Køge-Taastrup var, ligesom de andre ruter i landet, blevet udbudt i licitation, og her havde Martin Larsen altså trukket det længste strå. Betalingen var 2 rd. pr. mil og da vejlængden var beregnet til 3 mil, ca. 22,5 km, var der 6 rd. at hente pr. tur, hvis vel at mærke, turen blev kørt inden for den i kontrakten foreskrevne tidsramme. Turen skulle køres på 2½ time, og hvis vognen blev forsinket, vankede der bøder, 64 skilling for hver 5 minutters forsinkelse. Så Martin Larsen og andre vognmænd måtte sætte deres lid til, at de „4 kraftfulde og eensfarvede Heste" stod distancen (12).

Endelig har en del mænd i Taastrup sikkert været beskæftiget med at fragte sten fra Hakkemose Teglværk mellem Sengeløse og Høje Taastrup til Københavns udbygning. I „Copi af Betingelserne for Transport af Mursten fra Kiøgevejens Station", dateret den 18. november 1848, fremgår det, at der ugentligt skulle sendes cirka 30.000 sten mod København. Betalingen herfor var delt op, således at transporten gav 40 skilling pr. mil pr. 1000 sten, mens af- og pålæsningen gav 32 skilling pr. 1000 sten. Udgifterne for transportarbejdernes arbejdsgivere udgjorde omvendt 50 rigsdaler årligt for leje af oplagringspladser på Køgevejens, Valbys og Københavns stationer samt en forpligtelse til at opføre „passende aabne Skure" på hver af de 3 stationer. Mængden af transporterede sten kom, i hvert fald i starten, ikke til at stå mål med de i betingelserne nævnte 30.000 sten ugentlig. I perioden fra sommeren 1849 til sommeren 1850 blev der fra Køgevejens station „kun" befordret cirka 600.000 sten. Dette antal fordelte sig på 262 godstransporter fra Køgevejens station til København, 10 til Valby og 1 til Glostrup (13).

Noter

1) Dagligliv i Danmark 1870-1964, s. 237.
2) Bl.a. Ibid.
3) Stilling, N. P.: „De nye byer", s. 475-476.
4) Olsen, F.: Postvæsenet i Danmark 1808-1848, s. 25.
5) Trap 1. udg. s. 168.
6) Olsen, F. s. 577.
7) Ibid. s. 418.
8) Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog. Red. af Martin Buch & C. I. Gomard, s. 159-160.
9) Ibid.
10) Ibid.
11) RA. Generalpostdirektionens arkiv. Udtagne sager til coursjournalen 1849-1861.
12) Ibid.
13) RA. Sjællandske Jernbaner. Komiteen for Fuldførelse af den Sjællandske Jernbane. Murstens Transport 1848-1858. Jr.nr. 1240/48.

Kapitel 12

Vejmandens arbejde

Vejene skulle vedligeholdes, og det skulle gøres vederlagsfrit af beboerne (læs bønderne) langs vejen. Amtsbetjente foretog opmåling af vejene og markerede med pæle og mærker det vejstykke, som hvert herred, sogn og by og hver gård skulle vedligeholde. For Køgevejens vedkommende havde man været så forudseende, at man langs vejen havde placeret stenbunker. Så kunne man hurtigt udbedre vejen, når slitagen begyndte at melde sig.

Vejforordningen af 1793 fastsatte følgende bestemmelser for en planmæssig vedligeholdelse af landevejene:

1) En kongelig vejmester, udnævnt af Generalvejkommissionen skulle mindst en gang om året tage samtlige landeveje i øjesyn og foretage indberetning om de arbejder, der burde foretages til vejenes vedligeholdelse.

2) Amtmændene skulle have overopsynet med landevejene og sende månedlige indberetninger til Generalvejkommissionen om vejenes tilstand og eventuelle mangler samt det arbejde, der burde foretages.

3) Herredsbetjentene skulle sørge for, at arbejdet blev udført efter ordrer fra amtmanden.

4) Amtsforvalterne havde pligt til at udarbejde lister over udgifternes fordeling på hartkornet samt at tilsige mandskab og vogne til arbejdet (1).

For at finde ud af, hvilke veje det var galt fat med, indeholdt vejforordningen yderligere en bestemmelse om, at der på hver poststation og skiftested skulle være en bog, hvori de vejfarende kunne komme med klager over vejene. Det samme gjaldt i øvrigt for gæstestuer. Her skulle der være fremlagt bøger, hvori folk kunne nedfælde deres tilfredshed med eller klager over betjeningen og prisen (2).

Vejforordningen indeholdt også kimen til vejmandsinstitutionen. Således stod der, at man for hver halve mil langs hovedlandevejene burde ansætte husmænd, der af amtet skulle gives fri bolig og en „billig betaling". Arbejdet skulle bestå i at sørge for vandets afløb gennem grøfterne samt at fylde huller og spor på vejene (3).

Selvom der således var sat system i vejenes vedligeholdelse, gik tingene ikke som beregnet. Årsagen var, at en effektiv vedligeholdelse krævede en temmelig stor arbejdsindsats, der for en dels vedkommende skulle udføres af bønderne „in natura" efter udskrivning i forhold til hartkornet. Som vi tidligere har set, var bønderne ikke meget for dette naturalarbejde, især da ikke efter, at en del af dem nu var blevet selvejerbønder. Derfor kneb det med at rette sig efter vejmandens tilsigelser og påmindelser om at møde op og reparere vejene.

I 1841 ophørte naturalarbejdet stort set, og samme år overgik de mindre landeveje til de nyoprettede amtsråd. For de større landevejes vedkommende, blev der ansat en vejbetjent, der skulle have opsyn med vejen. Det var bønderne, der skulle stille en vogn til rådighed for vejbetjentene, hvilket de også gjorde. Men det blev kun til åbne vogne, hvilket førte til klager fra vejbetjentenes side, fordi militærets folk, der tidligere havde ført tilsyn med hovedlandevejene, havde kørt i lukkede vogne!

Vejmændene var fortsat husmænd, der måtte støtte sig til indtægter fra jorden, eftersom deres lønninger ikke lå på meget mere end 30-40 skilling om dagen. Der foreligger en del klager over vejmændenes forsømmelighed, hvilket af og til udmøntede sig i bøder til dem. Fra vejmændenes side foreligger der forespørgsler om lønforhøjelser, hvilket som regel blev afvist. Undtagelsen var, at man på et tidspunkt gav vejmændene rådighed over vejgræsset.

På den måde undgik man, at der kom for mange uvedkommende kreaturer ind på vejarealet.

I 1867, da jernbanen havde vundet indpas, overlod staten også hovedlandevejene til amterne, således at disse nu havde alle landets veje under sig. Jernbanens indtog betød samtidig, at mens trafikken førhen havde været nogenlunde jævnt fordelt, blev den nu koncentreret om stationsbyerne. Det betød mere slid på vejene, som for eksempel Køgevejen.

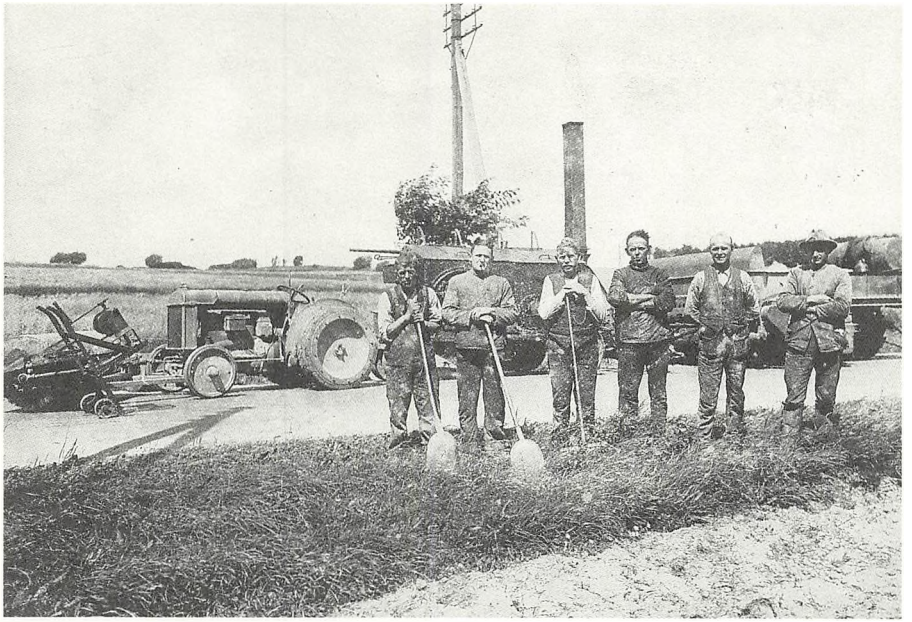
Vejmandens arbejde foregik for det meste om efteråret. For i den tørre årstid var det svært at reparere huller i vejene. Når efterårsregnen derimod havde opblødt vejene, var de modtagelige for sten og grus til udbedring. Tromling anvendte man først for alvor mod slutningen af århundredet, og da var det hestetromling, der var tale om. Maskintromler blev først taget i brug efter 1. verdenskrig, så indtil da havde det været lidt af et arbejde at få en jævn kørebane. Det var helt afgørende, at skærverne havde den rigtige størrelse og form. Skærverne slog vejmanden selv ved håndkraft, som det fremgår af Jeppe Aakjærs vise om „Jens Vejmand" fra 1905 (4).

I 1929 startede Kaj Svendsen fra Roskilde som vejmand. Hans første opgave lå på Køgevejen, hvor han var med til at hæve vejen ved Korporalskroen, der, som nævnt i kapitel 10, blev hævet cirka 1 meter. Vejmandsarbejdet var, målt med vore dages alen, et hårdt arbejde dengang. Vejmændene cyklede på arbejde, og det skete ikke sjældent, at man måtte cykle 15-20 km både ud og hjem. Dertil kom så, at vejmandsarbejdet i sig selv var meget fysisk krævende, eftersom stort set alt foregik med håndkraft. Arbejdsdagen startede som regel ved syvtiden om morgenen og sluttede ved femtiden om eftermiddagen. Hver vejmand fik udleveret en arbejdsbog, der nærmest var at ligne med en lille lovbog, hvori en lang række paragraffer opregnede vejmandens pligter. Bagest i bogen var der så blanke, linierede sider, hvor vejmanden skulle føre en slags arbejdsdagbog. Det lyder som barske betingelser; men Kaj Svendsen fortæller, at man tog nogenlunde lempeligt på bestemmelserne, og rent fysisk var vejmandsarbejdet langt at foretrække for brolæggernes arbejde.

Da Kaj Svendsen startede, var lønnen ikke særlig stor, 90 øre i timen kunne det blive til. Efter et par år i vejvæsenet blev Kaj Svendsen fastansat, og han blev derefter månedslønnet med 212 kr. om måneden. Efter Kaj Svendsens opfattelse var årsagen til vejmændenes lave lønninger, at det var amtsrådet, der fastsatte dem. Amtsrådet bestod udelukkende af bønder, der næsten alle som en var venstrefolk. Det gjaldt blandt andet formanden, proprietær Plough fra Kappelevgård. Venstrebønderne var ikke interesseret i at betale mere end højst nødvendigt til vejfolkene, et rigtigt „fedtefolkefærd", siger Kaj Svendsen ligeud. Specialarbejderforbundet blandede sig i trediverne og fik gennemtrumfet et særligt tillæg til vejmændene, fordi de ikke havde noget fast arbejdssted og derfor måtte cykle temmeligt langt omkring, når de skulle på arbejde. Det medførte dog blot, at vejmændene herefter fik tildelt arbejde så tæt på deres bopæl som muligt.

I slutningen af tresserne bestemte Vejdirektoratet, at det var for farligt at cykle. Derfor fik vejmændene stillet en bil til rådighed, men fik til gengæld større vejstykker at passe. (5).

I dag er vejmanden anonymiseret, dels fordi han færdes i bil, dels fordi bilismen bringer de vejfarende afsted i stor hast. Men endnu i tresserne var der vejmænd, der cyklede op og ned ad vejene og holdt hver deres stykke rent og slog græsset i rabatten. På den del af Køgevej, der



36. Vejmænd i færd med at asfaltere Køgevejen i slutningen af tyverne.

i dag er kommunevej, det vil sige indtil krydset Ishøj Stationsvej, foregår pasningen ved, at folk fra Høje-Taastrups Kommunes Tekniske Forvaltning kører en tur på vejene en gang om året, for at se om der er behov for reparationer. Hvis der er det, kommer de på næste års budget. Som regel er sagsgangen dog den, at man ikke gør noget, før folk klager over denne eller hin skavank ved vejen. På den del af vejene, som stadig er amtsveje, kører en amtsvejmand et par gange om ugen en tur, for at se om alt er som det skal være (6).

Noter

1) Ellert, S.: Vejmandsarbejde gennem 150 år i: Dansk Vejtidsskrift XX, 1943, s. 106 ff.
2) Arbøl, C.: Gamle og nye Bestemmelser om Veje, Gader og Færdsel i Danmark i: Dansk Vejtidsskrift XI 1934, s. 18.
3) Ellert op.cit.
4) Ibid.
5) Interview med fhv. vejformand Kaj Svendsen d. 29.8.89.
6) Interview med stadsingeniør Børge Romme og afdelingsingeniør Jørgen Sørensen d. 28.8.89.

Kapitel 13

Børnehjælpsdage og en dødsulykke

De 2 følgende begivenheder har begge været med til at give Køgevejen ry og rygte, men har derudover ikke særlig meget til fælles.

Ældre Taastrupborgere, og sikkert også en god del andre i området langs Køgevejen, vil sikkert kunne huske Børnehjælpsdagene i Taastrup. Det hele startede i 1925. Hovedinitiativtager var hotelejer C. P. Christensen, der ejede Jernbanehotellet i Taastrup. Her samledes den 5. marts 1925, foruden Christensen selv, læderhandler Henriksen, kioskejer Ludvig Jensen og politibetjent Duelund. På mødet besluttedes det at samle en større kreds af byens borgere til et møde på Taastrup Nykro. På det møde blev det fastlagt, at et eventuelt overskud efter en børnehjælpsdag ikke alene skulle bruges til børnehjælp, men også til gamle og syge samt andre der led nød i kommunen. I månederne der fulgte, forberedte en komité og en række udvalg den første børnehjælpsdag i Taastrup. Den 5. juli var man klar, og i årene derefter blev det til en tradition, at børnehjælpsdagen blev afholdt den første søndag i juli måned.



37. Direktøren for Jessen A/S, Alfred Rasmussen optræder her som lirekassemand ved en børnehjælpsdag i slutningen af fyrrerne.

Den første børnehjælpsdag blev en stor succes og tog efter sigende helt pusten fra de omkringliggende byers festarrangementer. „Omsider oprandt Dagen med en klar og skyfri Himmel. De besøgende væltede ind. Pudsigt nok var der samme Dag arrangeret Fester i næsten alle Byer rundt omkring. Alle disse, selv Asylfesten i Glostrup, gik i stykker af Mangel paa Tilslutning. Det var Taastrup, der trak" (1). Overskuddet blev på 14.024 kr., og tilskuertallet ansloges at have været 20.000.

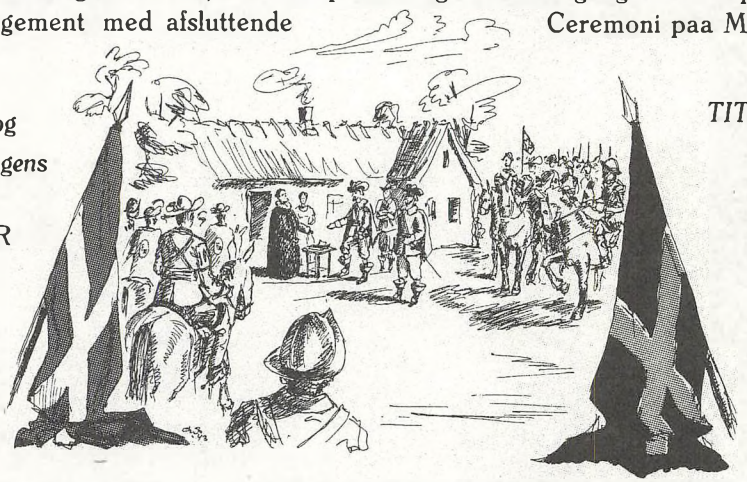
Det vil føre for vidt her at gennemgå alle børnehjælpsdagene; men fra de første år skal dog nævnes nogle markante begivenheder, der er gået over i „historien". I 1927 gjorde flyveren Erling stor lykke hos den forsamlede folkemængde langs Køgevejen. – „Hvad han udførte af Kunststykker over Pladsen foran Nykro, saa at sige lige over Hovederne paa den forsamlede Mængde af Tilskuere, tog fuldstændigt Vejret fra dem. Da han sluttede med en horisontal Spiralflyvning tæt over Landevejstræernes Kroner langs hele Køgevej og derefter vinkede Farvel med tre elegante Looping, kendte begejstringen ingen Grænser" (2).

Året efter gæstede den store fran-

BØRNEHJÆLPSDAG
I TAASTRUP
Søndag den 4. Juli 1943

Fredsforhandlingerne i Høje Taastrup Præstegaard 1658 gengives i et pragtfuldt Festarrangement med afsluttende Ceremoni paa Markedspl.

STØT!
Børnehavens og
Børnehjælpsdagens
store
TOMBOLAER
mange
og
værdifulde
Gevinster.



TITUSINDER af
Mennesker
kommer hvert
Aar til
Taastrup
Børnehjælpsdag.

DER FESTES OVERALT I TAASTRUP BY

Kl. 8,00: Flaget hejses paa Raadhuspladsen. Gaardsangerne vil herfra drage ud og glæde Byens Borgere med Sang og Musik.

Kl. 9,00 til 11,00: Besøger en Deputation fra Børnehjælpsdagen Byens 10 ældste Borgere.
Kareten med Prins og Prinsesse starter Kl. 9,00 fra Raadhuset.

Kl. 15,00: NORDENS FRED 1658 da Danmark og Sverrig sluttede Vaabenstilstand i Høje Taastrup Præstegaard. De to Landes Parlamentærer vil med klingende Spil, og i Datidens farverige Dragter drage gennem Byen for at mødes til Vaabenstilstandsforhandlingerne Kl. **16,00** paa Markedspladsen.

Kl. 16,00: Koncert i Lipperts Hotels Have, paa Ny Jernbanehotel og paa Markedspladsen.

Kl. 16,30: Ny Jernbanehotellets Sal: **Erik Perss. IMITATIONER.**

Kl. 17,30: Optræden i Lipperts Hotels store Sal: **KABARET** med den landskendte Sanger **Holger Hansen m. flere.**

Kl. 19,00: Markedspladsen: **Frida Convally med FRILUFTSNUMMER.**

Kl. 19,30: *Eventyrspil paa Friluftsscenen i Selsmosen:* **„MOSEKONEN BRYGGER".** Extra 50 Øre for Staapladser og 1 Kr. for Siddepladser.

Kl. 20,00: DANSEN BEGYNDER
Ny Jernbanehotellets Sal. Lipperts Hotels to Sale. Swing i den lille Sal.

Kl. 21,00: *Markedspladsen:* **Frida Convally** *med* **FRILUFSTNUMMER.**

Kl. 22,00: *Lotteriet trækkes i Boden foran Lipperts Hotel.*

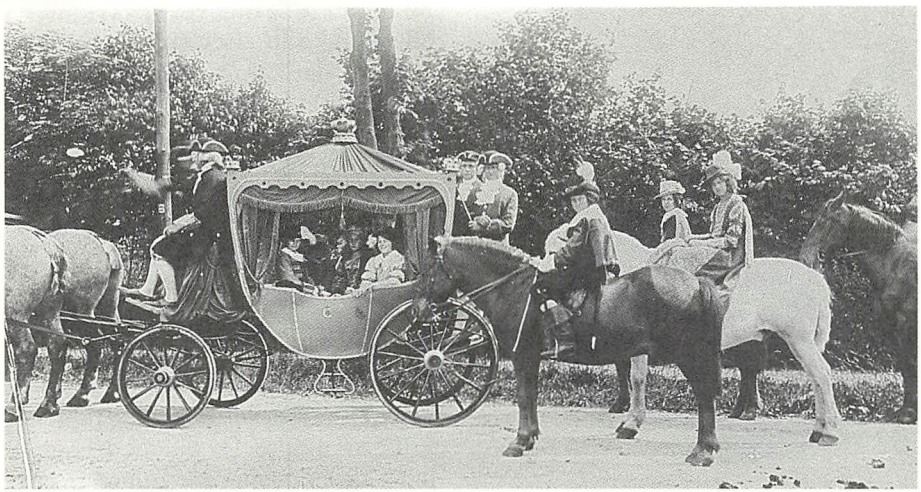
Børnehjælpsdagens nye Køreskole, Kørekort efter endt Tur.
Børnehjælpsdagens egen Restauration.
Taastrup Børnehjælpsdag er en af Landets billigste Folkefester.
Børn har gratis Adgang og for Voksne betales kun 50 Øre.
Lodsedler *til det store Lotteri koster 1 Krone, der er* **20 store Gevinster** *med et flot* **Hestekøretøj** *som første Gevinst.*
Paa Festpladsen og i Hotelhaverne findes en Mængde Forlystelser for Børn og Voksne.

Saavel de danske som de svenske Forhandlere med Følge vil hver for sig passere følgende Steder: Fredensvej, Sygehjemmet, Alderdomshjemmet, Høje Taastrupvej, Køgevej, Ludvig Hegners Alle og Jernbanealle.

ske sangstjerne, Josephine Baker, København. Inspektør Madsen fik den ide, at det lige måtte være noget for hende at optræde på børnehjælpsdagen. Han drog derfor til København og fik efter sigende en aftale i stand med Baker. – Hun ville optræde gratis i Taastrup mellem 2 forestillinger, hvis det kunne nås, og hvis de, der havde engageret hende i København ville acceptere det. Madsen har øjensynlig haft sans for publicity, for i flere dage optog det selv københavnerbladene om Josephine Baker kom til Taastrup eller ej. Det gjorde hun ikke; men det gjorde til gengæld en masse mennesker med håbet om at se hende. De lod sig nu i stedet begejstre af de øvrige forlystelser, hed det sig, fremfor at drage bort i skuffelse.

En tilbagevendende begivenhed ved børnehjælpsdagene var store optog ned ad blandt andet Køgevej. I flere år var der historiske temaer for optogene, således markeredes 150-året for stavnsbåndets ophævelse i 1938 med optog af bønder, herremænd, ridefogder og så centrale figurer som kronprins Frederik, Bernstorff, Reventlow og Colbjørnsen.

Den sidste af børnehjælpsdagene, der skal omtales her, er dagen i 1947. Her kunne man fejre 100-året for Taastrup station. „Det var jo Aaret, da det lille Træskur ved Køgevej lagde Spiren til den store Jernbanetrafik, der i løbet af faa Aar forandrede Taastrup fra at bestaa af fire gamle Udflytterhuse til den blomstrende Stationsby" (3).

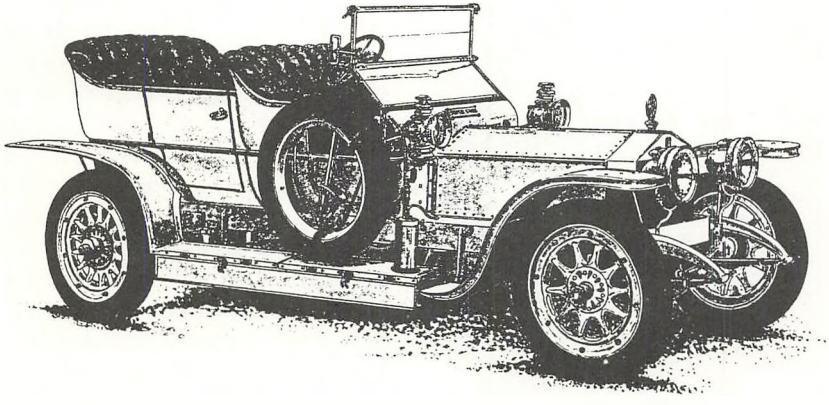


38+39. Som det fremgår af plakaten på foregående side, var temaet for børnehjælpsdagen i 1943 „Fredsforhandlingerne i Høje Taastrup præstegaard 1658". Herover ses et af børnehjælpsdagens mange optrin.

Mens børnehjælpsdagene var et oplivende og positivt kapitel i Køgevejens historie, vil det nok virke noget makabert med et afsnit om færdselsuheld på Køgevejen. Men ét skal nu omtales her, fordi det skaffede Køgevejen megen omtale i samtiden, og fordi ulykken gav navn til Cordozavej i Solrød og til Cordozasvinget, som indtil for få år siden var den sydligste, afskårne del af Køgevejen. Ulykken fandt sted den 15. juni 1911 ved 13.30 tiden, og historien bag den var følgende: Den unge 27-årige direktør, Harry Cordosa, havde netop anskaffet sig en ny sportsvogn til en pris af 25.000 kr., hvilket var mange penge dengang. Direktøren havde en privatchauffør, da han ikke selv havde kørekort. Denne dag var chaufføren imidlertid placeret på passagersædet, for Cordosa ville selv afprøve sin nye sportsvogn med en tur fra sit hjem i Bredgade i København til Køge. På vej ud ad byen samlede Cordosa, der var en beleven herre, to yngre damer op. De ville gerne med ud at køre en tur i sportsvognen, og det kom de så, ef-

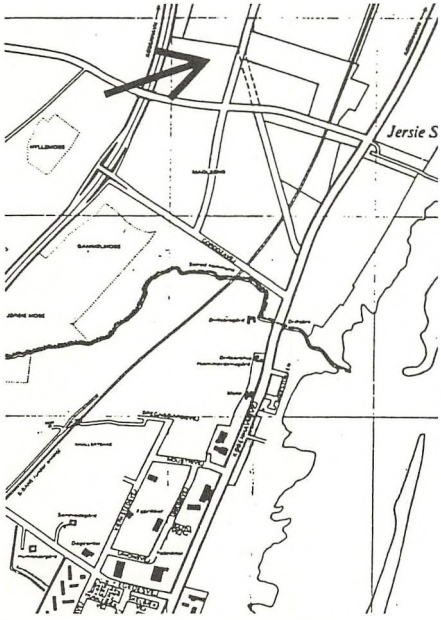
ter sigende med op imod 120 km/t, alt hvad vognen kunne trække. Men i svinget ved Jersie Strand fik turen en brat ende. Cordosa mistede herredømmet over vognen, der tørnede mod et træ. De 4 passagerer blev slynget ud af vognen, men kun een af dem blev dræbt, nemlig fru Michelsen, der var blevet samlet op på Falkoner Alle. Hendes veninde, fru Knudsen, slap med lettere kvæstelser, mens Cordosa og chaufføren stort set slap uskadt.

Ulykken vakte megen opsigt, fordi der var meget få biler dengang, og fordi det var meget sjældent med dødsulykker. Så i modsætning til de små notitser, der bliver dødsulykker til del nu om dage, var der en meget detaljeret omtale af ulykken i aviserne. Blandt andet kunne man dagen efter ulykken læse et interview med Cordosa i Roskilde Tidende, hvor han berettede følgende: „Det var en hel ny Væddeløbsvogn, som jeg nylig havde faaet hjem, en 6-cylindret Vogn på 70 Hestes Kraft. Jeg kørte den selv, medens Chaufføren sad ved Siden af mig og Damerne bag i Vognen. Men det var ikke første Gang, jeg prøvede Vognen, og for resten vil jeg gerne have pointeret, at jeg i flere Aar har kørt Automobil, saa jeg er jo ingen ukyndig Mand paa det Omraade. Ulykken skete i en Kurve af Vejen. Idet jeg svingede og vilde udløse Friktionen, nægtede denne at virke, fordi den formentlig er løbet varm og i samme Øjeblik væltede Vognen. Jeg havde lige observeret, at den røg stærkt, og jeg ville derfor have standset, men det lykkedes ikke. Skylden er ikke min. Vognen var lige kommen fra Reparation og har vel ikke været omhyggelig istandsat" og interviewet sluttede med følgende erklæring fra Cordosa: „Jeg behøver næppe at tilføje, at Ulykken har gjort et uudsletteligt Indtryk paa mig, men jeg kunde ikke have afværget den" (4). Der rejste sig en vis harme mod Cordosa, især over at han ikke interesserede sig synderligt for den dræbte fru Michelsen, men derimod var optaget af, at han lige nøjagtig ikke havde nået at få vognen forsikret. Men han fik alligevel æren af at få en vej opkaldt efter sig, nemlig Cordozavej, der egentlig ikke har noget med ulykken at gøre. Den fandt nemlig sted i en kurve lidt længere nordpå, men dette stykke af vejen, det såkaldte Cordozasving, eksisterer ikke længere. Hvorfor Cordozavej staves med z og ikke med s, som Cordosa selv stavede sit navn med, melder historien ikke noget om.



40. Det kunne have været en bil som denne, at Cordosa havde – en Rolls-Royce Silver Ghost.

Der må have været noget dragende ved denne Cordosa og den spektakulære ulykke, for en del drengebørn skal i årene, der fulgte, være blevet udstyret med navnet Harry, til minde om den fartglade direktør (5).



41. Pilen viser, hvor Cordosa-ulykken skete, mens den stiplede linie viser, hvor Taastrupvej løb dengang. Længere mod syd ses så Cordozavej, der er opkaldt efter Harry Cordosa, og på den måde sikrede ham en plads i vejhistorien.

Noter

1) Taastrup Børnehjælpsdag gennem 25 Aar – Et Jubilæumsskrift.
2) Ibid.
3) Ibid.
4) Roskilde Tidende d. 16.6.1911.
5) Ibid. og Dagbladet d. 9.8.1986.

Kapitel 14

Et fattighus

Som vi så i kapitlet om de rejsende, var nogle af de mennesker, der rejste, fattigfolk. Var man fattig, var der ikke stort andet at gøre end at håbe på bedrestilledes barmhjertighed, når man drog rundt for at tigge mad og lidt penge. Både i 1700- og 1800-tallet var tiggeriet udbredt, og også på Køgevej har man sikkert ofte kunnet se tiggere vandre afsted. I Greve Sogn må det have været særlig galt med tiggeriet i 1840, for da indfører den lokale fattigkommission en række forholdsregler mod tiggere. Det blev bestemt, at ingen måtte give almisser eller natlogi til betlere, datidens mest brugte betegnelse for tiggere. Der skulle også ansættes fattigfogder, som skulle „opbringe" enhver fremmed betler og føre vedkommende til sognefogden. Beboerne skulle efter tur gå vagt om natten og anholde enhver mistænkelig person, de mødte. Hvis nogen alligevel skulle formaste sig til at give almisser til betlere, skulle de straffes med bøder (1).

Når tiggerne tog turen ned ad Køgevej, var det vel dels et produkt af tilfældighedernes gunst eller ugunst, dels med velberåd hu, for Hedeboegnen, det vil sige trekanten mellem København, Roskilde og Køge, var kendt som en af landets mest frugtbare. Jorden ejedes i 1700-tallet blandt andet af godserne



42. Greve Hospital som det tog sig ud, inden det blev flyttet til Frilandsmuseet i 1976.

Gjeddesdal og Benzonsdal samt af Københavns Universitet og Roskilde Domkirke. I løbet af 1800-tallet overtog bønderne ned langs Køgevej en del af jorden, men egnen var stadig præget af godserne. I dag er Greve blevet til en tætbebygget udflytterkommune, og det gamle landsogn er blevet til en forstad til København.

I hele det spand af år, hvor ovenstående udvikling fandt sted, lå Greve Hospital i udkanten af den gamle Greve landsby, en kilometers vej fra Køgevejen.

Hospitalet fungerede ikke som hospital i traditionel forstand, men som fattighus. I de sidste årtier før 1976, hvor hospitalet blev flyttet til Frilandsmuseet i Brede, fungerede det som en slags pensionistbolig og til tider også som en husvildebolig.

Hospitalet blev oprettet i 1710 af midler som ægteparret Holger Vind og Margrethe Gjedde havde skænket. Det var Holger Vind, der i 1672 havde oprettet Gjeddesdal, som siden kom i slægten Benzons eje. De udskilte i 1730 noget af hovedgårdsjorden og oprettede her godset Benzonsdal. Holger Vind døde i 1683 og hans kone, Margrethe Gjedde, som Gjeddesdal var opkaldt efter, døde i 1706 (2). Ægteparret havde i sin tid skænket 3.500 rigsdaler af kirketienden fra godsets kirker med det formål, at der af renterne skulle oprettes et hospital. Renterne skulle endvidere dække hospitalets vedli-

geholdelse og beboernes underhold. Godset afgav endvidere jord til hospitalet; men denne jord skulle der dog betales leje af.

Hverken Holger Vind eller Margrethe Gjedde skulle komme til at se resultatet af deres donation. Groft sagt, var det nu heller ikke det store offer. For, som nævnt, var det af kirketienden pengene blev taget, og den tiende var skabt af det arbejde og de såkaldte naturalieydelser, som fæsterne under godset mere eller mindre tvungent måtte udføre. Så ret beset var det fæsterne, der betalte hospitalet (3).

Hospitalet var et langt, lavt, stråtækt og hvidkalket bindingsværkshus, som rummede 6 værelser. I hvert værelse var der kakkelovn, bord, bænk og seng, og der skulle bo 2 fattiglemmer på hvert værelse, altså ialt 12 personer. Heraf havde ejeren af Gjeddesdal ret til at indsætte de 2. Men som regel boede der mere end det dobbelte antal personer på hospitalet. Sognepræsten var i de første mange år forstander for hospitalet, og han udbetalte 4 gange om året – til nytår, påske, sankthans og mikkelsdag – 3 rdl. og 2 mrk. til hver af fattiglemmerne (4).

Greve Hospital var enestående, for så vidt som regler for fattigvæsenet først blev givet knap 100 år efter dets oprettelse, nemlig i maj 1802. En kongelig resolution fastslog her, at landet skulle opdeles i fattigdistrikter, svarende til sognekaldene, og i hvert distrikt skulle oprettes en fattigkommission, bestående af politimesteren, sognepræsten, een af de større lodsejere og 3 til 4 af de „bedste" gårdmænd. Kommissionens opgave bestod i at opdele de fattige i 3 klasser: 1) De gamle og syge, der skulle forsynes med fødevarer, penge, klæder, husly og brændsel samt den nødvendige pleje i sygdomstilfælde. 2) De hjemløse børn, der skulle opfostres og opdrages på distriktets regning. 3) Mennesker, der ikke kunne tjene tilstrækkeligt til livets opretholdelse og derfor skulle have hjælp.

Den første fattigkommission i Greve-Kildebrønde bestod foruden af politimesteren og ejeren af Gjeddesdal af sognepræst F. D. Mellerup (formand), sognefoged Anders Nielsen, Kildebrønde, gårdmand Peder Olsen, Greve, selvejergårdmand Peder Mortensen, Greve og gårdmand Jørgen Rasmussen, Hundige. De afholdt deres første møde i Greve Præstegård den 26. oktober 1802. På mødet fandt man frem til, at i alt 22 personer var fattige nok til at få hjælp. I løbet af året mindskedes antallet til 15, og senere faldt endnu 5 fra, da de opdagede, at deres ejendele skulle registreres og efter deres død sælges til fordel for fattigkassen. Senere, i 1841, blev det sogneforstanderskabet og siden sogneråd et, der tog sig af fattigsager (5).

Når en plads på Greve Hospital blev ledig, var proceduren den, at sognepræsten og hans medhjælpere udpegede 3 af egnens fattigste mennesker, hvorefter det var op til stiftamtmanden og biskoppen at udvælge een. Sognepræsten og hans hjælpere skulle endvidere sørge for, at hospitalslemmerne ikke skjulte deres ejendele, men medbragte alt, hvad de ejede, når de flyttede ind på hospitalet. Når de så døde, tilfaldt ejendelene hospitalet.

Livet på hospitalet var lagt i faste rammer. Blandt dagligdagens programpunkter var morgen- og aftenbøn: „Angaaende Bønnen i Hospitalet Morgen og Aften, som skal holdes om Morgenen, Sommeren imellem 6 og 7, Vinteren 8 og 9, og om Aftenen, Sommeren mellem 7 og 8, Vinteren omtrent Klokken 4, da forfatter Præsten derom et skriftligt Reglement baade om Salmerne, som hver Dag skal synges, hvilke Bøger af Bibelen skal læses, som kan være mest begribelig for Lemmerne, saa og de Bønner, som skal læses, hvorefter Læseren sig strikte bør rette og derudi intet paa egen Haand forandre, men have Tilsyn

med Lemmerne, om nogen befindes forsømmelig eller uskikkelig, da straks for Præsten anmelde, og i det øvrige ikke understaa sig noget uden Præstens Vidende at foranstalte i Hospitalet eller at tilegne sig nogen Myndighed over Lemmerne, uden saa vidt kristelig Formaning kan være" (6). Og hvis man ikke ville rette sig efter, hvad præsten sagde, kunne straffen være hård: „Vil et Lem, som er ulydigt, liderligt eller uforligeligt med andre, ikke paa Sognepræstens Advarsel og Formaning bedre sig, andrages det for os (stiftamtmanden og biskoppen), da en saadan efter Beskaffenhed sig selv til Bedring og andre til Eksempel skal vorde inden Hospitalet anset og med Mulkt straffes, men skulde ikke naas derved dette Øjemærke, skal en saadan forvises Hospitalet og uden for enten med Gabestokken eller anden vilkaarlig Straf efter Sagens Beskaffenhed anses" (7).

På trods af dette strenge reglement, der næsten lagde de fattiges liv i en spændetrøje, var der rift om pladserne på Greve Hospital. Mange, især yngre fattigfolk, har dog nok affundet sig med at blive afvist og stillet sig tilfredse med lidt mad, hvorefter de har fortsat deres færd ad Køgevejen med kurs mod nye steder.

Noter

1) Christmas-Møller, I.: På fattighuset, s. 44.
2) Trap 4. udg. Kbh. 1920 s. 368-369.
3) Christmas-Møller, I. s. 23 f.f.
4) Antoniewitz, Wilh. v.: Greve og Kildebrønde Sognes Historie s. 223.
5) Ibid. s. 218-221.
6) Ibid. s. 225.
7) Ibid. s. 224.

Kapitel 15

Torsbro Vandværk

I slutningen af forrige århundrede begyndte Københavns Kommune at gå på jagt efter nye vandkilder. Årsagen var, at forbruget af vand i København var steget så kraftigt, og det steg fortsat, så de indenbys kilder ikke længere kunne dække vandbehovet. Blandt årsagerne til det stærkt stigende vandforbrug var blandt andet vandklosettets indtog. I sin søgen efter vand, gik kommunen i gang med prøveboringer rundt omkring i Københavns omegn. Et af de steder, hvor anstrengelserne gav gevinst, lå tæt ved Køgevejen, nemlig området omkring Ishøj, Torslunde, Kildebrønde og Greve. Her fandt man et stærkt vandførende område, hvilket dog ikke var særligt overraskende. For allerede i 1850'erne havde man haft interesse i kildeområderne ved og omkring Lille Vejleå, hvis vandløb strømmede med en sådan kraft, at de drev vandmøllernes hjul rundt på blandt andet Torsmølle og Pile Mølle. Overraskende var det dog alligevel, at vandrigdommene viste sig at være langt større her, end man havde turdet håbe på.

Prøveboringernes gunstige resultat medførte, at Københavns Kommune i 1897 „med heldig Haand", som der står i borgerrepræsentationens forhandlinger, erhvervede arealer omkring Lille Vejleå, det vil sige ved Solhøj Huse, Torsmølle, Torsbro og Ishøj (1).



43. Prøveboring ved Torsbro i begyndelsen af århundredet.

Allerede i 1896 havde Københavns Kommune erhvervet Pile Mølle med et jordtilliggende på cirka 56 tdr. land, og i 1903 blev også Torsmølle købt. Hertil hørte en engstrækning på cirka 13 tdr. land, der grænsede op til det areal, som var erhvervet ved Torsbro. For at finde ud af, hvor store vandmængder de erhvervede arealer kunne give, udførte man i 1904 prøveboringer. Her fandt man ud af, at egnen antagelig ville kunne give mellem 200.000 og 250.000 tdr. vand pr. døgn. Især arealerne ved Torsbro og Solhøj Huse viste sig fortrinligt egnede til et vandindvindingsanlæg. Derimod viste arealet omkring Pile Mølle sig uanvendeligt. Årsagen var, at undergrunden her består af skrivekridt, overlejret af dybe lerlag (2).

Prøveboringernes resultater førte til, at Københavns Kommune i 1905 besluttede at anlægge et vandværk ved Torsbro, hvilket man bevilgede 2.147.000 kr. til (3). Entreprenørfirmaet Schøller og Rothe fik overdraget den store anlægsopgave, og Torsbro Vandværk stod færdigt i 1907.

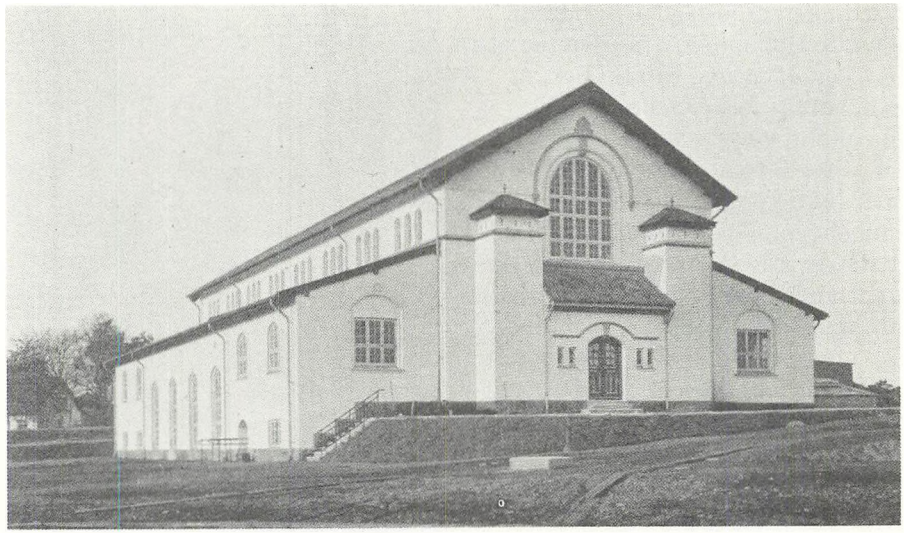
Et var, at vandværket var blevet anlagt, noget andet var at få vandet transporteret ind til de vandhungrende københavnere. Til det brug anlagde man en kæmpe vandledning, som skulle føre vandet langs med Køgevej op til Roskilde Landevej og derfra videre ind mod byen til Søndermarken, hvor der lå et stort bassin i 95 fods højde over havet. Altså nøjagtig den samme vej som mange københavnsfarere valgte, blot med den forskel, at de valgte vejen oven vandet. Og det gik betydelig hurtigere end vandets færd mod byen gennem vandledningen, der varede omtrent 9 timer (4).

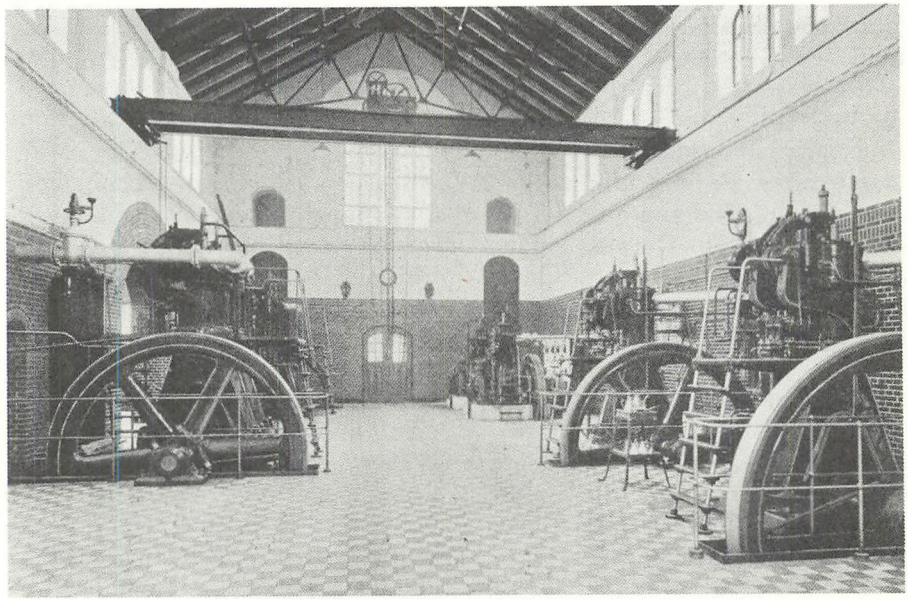
Apropos vand, er der i samme område påvist såkaldte hellige kilder. Således vil et sagn vide, at navnet

Kildebrønde kommer af „Kong Kildings Brønd". Hvem Kong Kilding var, melder historien ikke noget om, og den har i det hele taget næppe noget på sig, idet Kildebrønde allerede i 1370 optræder i fortegnelsen over Roskildebispernes gods under betegnelsen „Gildebrønnæ". Derimod fandtes der en indhegnet kilde på bygaden, som måske har givet byen navn. Hvornår den er udsprunget, og om den har været anvendt som for eksempel lægedomskilde, vides ikke. I Karlslunde skal en sådan helligkilde være sprunget ud tæt ved kirken midt under gudstjenesten. Hvornår vides ikke. Det skabte stor opstandelse blandt kirkegængerne, og den blev ikke mindre af, at der natten efter sprang en kilde ud i Greve. Det så befolkningen naturligvis en række varsler i dengang, mens mindre gudetro og nutidige øjne i dag peger på, at det såkaldte hydrostatiske tryk kan have forårsaget de 2 kilders fremspring (5).

Noter

1) Borgerrepræsentationens Forhandlinger 66. årg. 1905-06, s. 1597-1598.
2) Københavns Vandværk 1859-1909, s. 89-90.
3) Borgerrepræsentationens Forhandlinger 66. årg. 1905-06, s. 1604.
4) Ibid. s. 508.
5) Svane, S.: Danske Helligkilder og Lægedomskilder, s. 80.





44+45. Torsbro Vandværk set udefra og indefra lige efter opførelsen i 1907.

Kapitel 16

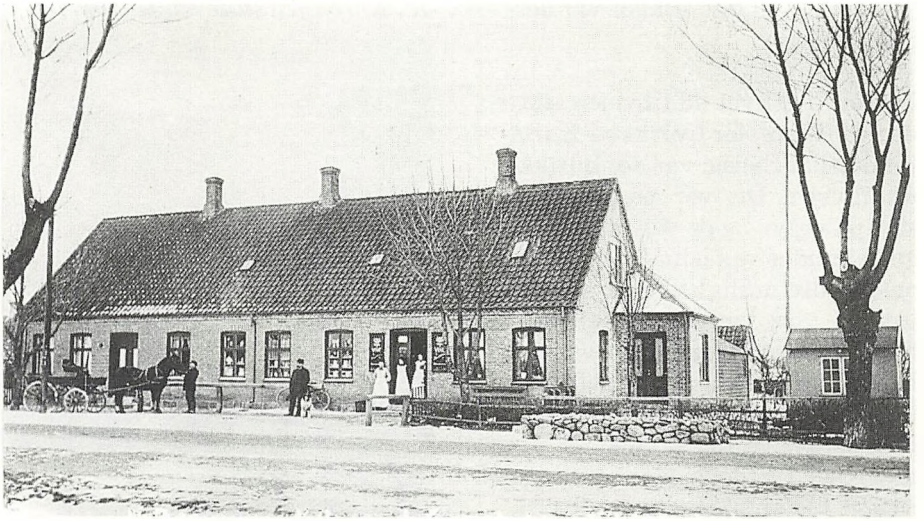
Erindringsbilleder fra Køgevej

Brødrene Elmer og Ejnar Nielsen kørte i en årrække bus på Køgevejen. Elmer startede i 1946, Ejnar 3 år senere. I modsætning til Køgevejens første vognmand, Martin Larsen fra Køge, der, som vi så i kapitel 11, måtte igennem en licitation, før han fik overdraget bestillingen, var det forholdsvis let at blive buschauffør. En ansøgning til DSB, der dengang stod for busruterne i området, var nok for de 2 brødre.

Da brødrene startede, var vejen ikke asfalteret på hele strækningen fra Taastrup Station til Køge. På vejens sydlige del, var der endnu strækninger med brosten. Buschaufførjobbet indebar ikke kun persontransport, man havde også post med. Om morgenen fra Taastrup til Greve og Karlslunde, om aftenen den anden vej. Dertil kom, at man tog pakker med fra de handlende på Køgevej i Taastrup til beboerne langs vejen. Det drejede sig om alt lige fra købmandsvarer over apotekervarer til udstødningsrør og tøj. Det skete endog, at brødrene kom ud for at skulle bytte tøj for nogle af beboerne langs vejen. Så der var en god del bydrengsaktivitet indeholdt i jobbet. Faktisk kan man sige, at forrige århundredes kombination af post- og persontransport fortsatte til langt op i tresserne.



46. Bus nr. 126 på vej gennem Kildebrønde i 1955.

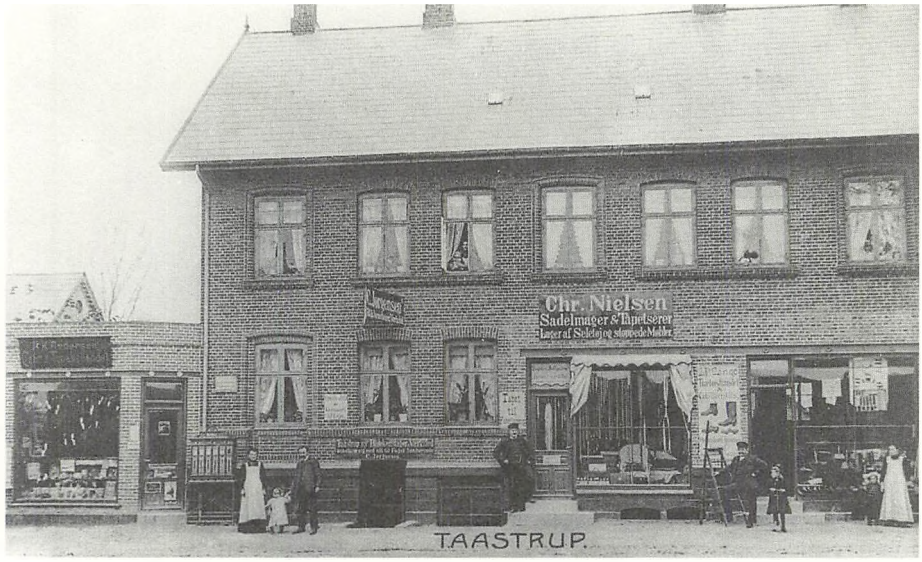


47. H. Petersens Købmandsforretning i Kildebrønde var i mange år en af butikkerne langs Køgevej. Fotografiet her er fra 1908 og således fra butikkens første år.

De 2 brødre kendte de fleste af deres passagerer og omvendt. Det hændte tit, at børn blev overdraget til chaufførerne, der så fik til opgave at sætte dem af på et nærmere angivet sted. Den personlige kontakt blev blandt andet skabt af, at man skulle sælge billetter til folk, så man var nødt til at hilse på dem.

Vejen så anderledes ud, dengang i fyrrerne og halvtredserne. Sådan som brødrene husker den, var der et par ishuse og kaffeboder langs vejen. Torslunde Brugs lå lige ud til vejen. Der var en slagter i Greve. Og både slagter, bager og brugs i Kildebrønde. Her eksisterer brugsen i øvrigt endnu. Bager var der også i Ishøj.

Forretningslivet ud til vejen sluttede ved Greve, for hverken i Karlslunde eller Solrød var der butikker ud til vejen. Der var mange cyklister på vejen, og de var naturligvis gode kunder ved ishusene. Der var også andre muligheder for at holde hvil, idet der var opstillet en del bænke langs vejen. Ellers var der ikke så voldsomt meget trafik i de første år, brødrene kørte. Elmer Nielsen mener det skyldes, at Gammel Køge Landevej, der blev indviet i 1935, tog en masse trafik fra Køgevejen. Men da så bilismen begyndte at vinde indpas, førte den stigende trafik til, at en del valgte



48. Karen Kirstine Andersens fødehjem, Køgevej 58 omkring 1910.

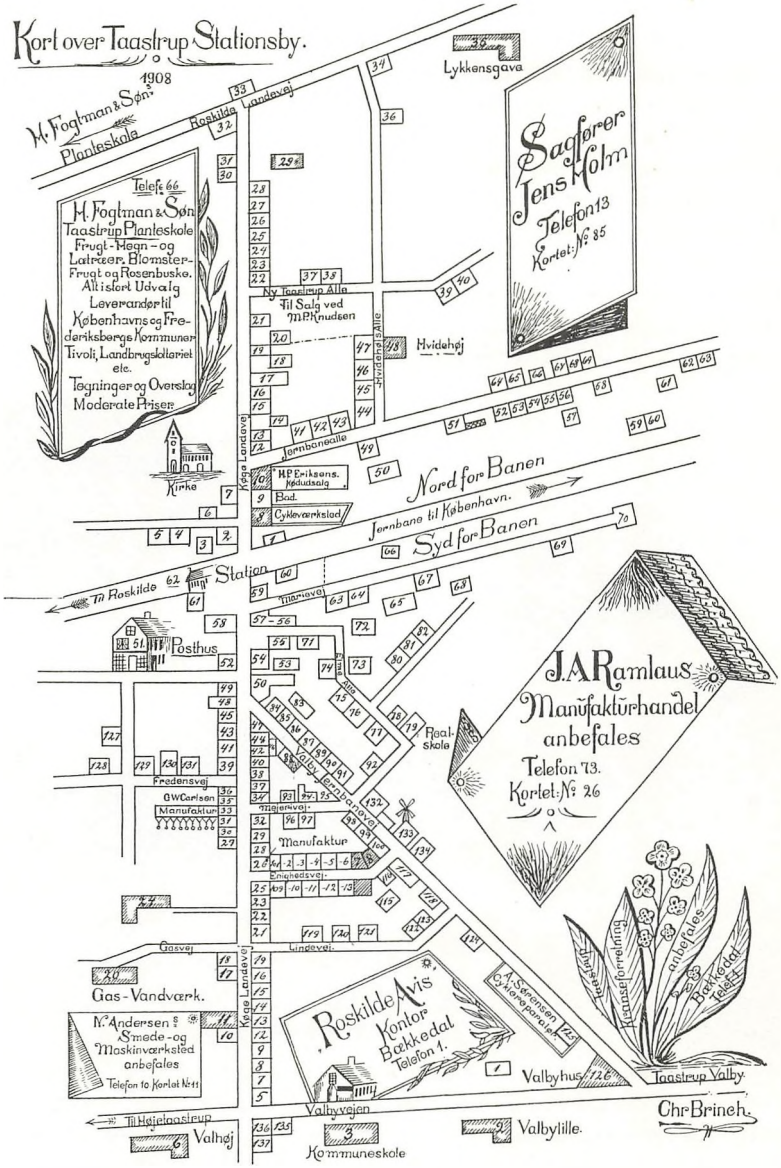

49. Køgevej som den så ud i Karen Kirstine Andersens barndom.

Køgevejen, hvilket øgede trafikken her (1).

Karen Kirstine Andersen blev født på Køgevej i 1910. Nærmere betegnet på Køgevej 58 i en ejendom, som hendes far ejede sammen med 2 andre. Faderen havde butik i ejendommen. Han havde købmandsborgerskab, som man skulle have dengang, og det var da også mest købmandsvarer han solgte.

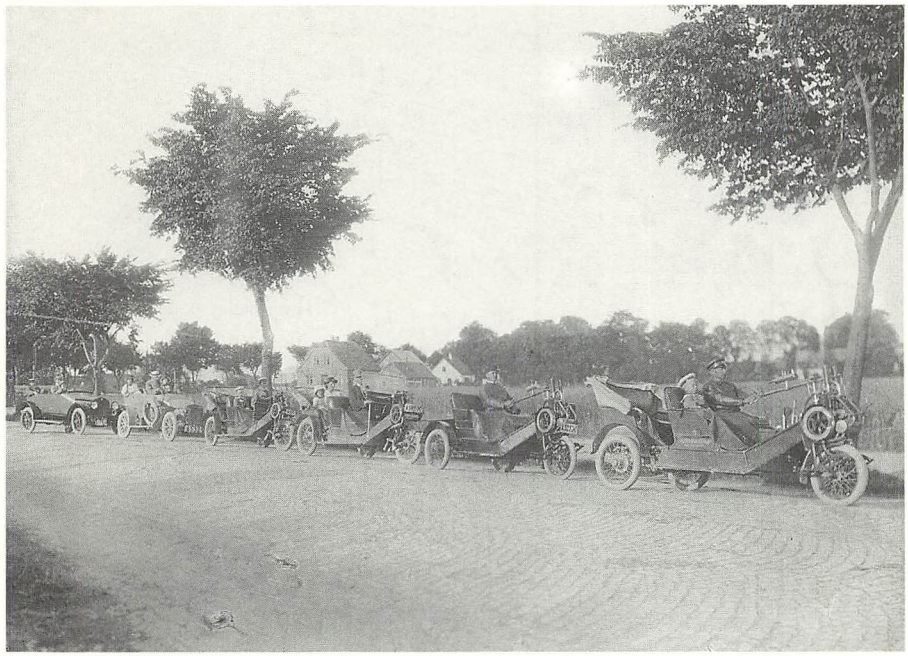
Om Køgevejen husker Karen Kirstine Andersen, at den i hendes barndom var brolagt og buet. Der var ikke egentlige grøfter, men en sænkning i vejsiderne. Her samledes gadens børn ofte, når det havde regnet, for at sejle med små træskibe i det regnvand, som have samlet sig i sænkningen. Langs hele vejen, fra stationen op gennem byen, var der vejtræer. På den måde udgjorde vejen, hvad man forstår ved en gammeldags allé. Karen Kirstine Andersen kan også huske, at der i hendes barndom lå lucernemarker ganske tæt på Køgevejen i Taastrup.

Der var en del forretninger langs vejen, og de fleste forretninger var kombineret med beboelse. Alle dagligvarer kunne man således forsyne sig med på Køgevej; men når man skulle have større ting, især tøj, tog man til Roskilde eller København.



50. Af Taastrups første vejviser fra 1908 fremgår det, at der allerede dengang var et pænt udbud af butikker langs Køgevej.

Før bilernes indtog var trafikken stille og fredelig. Men da så togene begyndte at køre hyppigere, og busser og biler begyndte at befærde vejen, dannede de, sammen med den oprindelige heste- og cykeltrafik, en ikke altid lige heldig trafikcocktail. Det skete for eksempel af og til, at heste løb løbsk, skræmt af tog og biler, erindrer Karen Kristine Andersen (2).



51. Dette automobiltræf på Køgevej i 1913 har næppe skræmt hverken heste eller beboere. Derimod har de mærkelige maskiner antagelig vakt en del nysgerrighed. Det er værd at bemærke, at 4 af bilerne er såkaldte motortricykler, der var meget populære i bilernes barndom. Der var tale om en motorcykel, hvorpå der var opbygget en slags bilkarosseri, hvilket betød, at man på den måde kunne få bilkomfort til motorcykelpris.

Noter

1) Interview med Elmer og Ejnar Nielsen den 22.8.89.

2) Interview med Karen Kirstine Andersen den 11.7.89.

Kapitel 17

Forretningsgaden Køgevej

En af Taastrups første iværksættere og forretningsmænd var tyskeren Johan Carl Huneck. Han blev født i Thüringen den 11. februar 1833, og hvornår han er kommet til Danmark vides ikke præcist; men det er antagelig sket i forbindelse med opførelsen af Vridsløselille Statsfængsel, der opførtes i årene fra 1856 til 1859. Huneck var nemlig murer af uddannelse, og på tidspunktet for statsfængslets opførelse var der mangel på murere i Danmark. Derfor blev en del tyske murersvende hentet herop i forbindelse med byggeriet.



52. Her ses det hjørne af Køgevej, som Huneck byggede. Billedet er fra omkring 1905.

Ifølge skøde- og pantebøgerne er Huneck første gang på spil i 1872, hvor han køber matr. nr. 6c, „det ved Taastrup Station beliggende Vægtcontrolhus", det vil sige den gamle vejerbod, af amtet. Prisen for det var 1900 rdl. I årene, der fulgte, købte Huneck en række andre ejendomme (1). Han kom i besiddelse af hele hjørnet Køgevej-Valbyvej og en hel del grunde og jordstykker, hvoraf nogle gik helt ud til, hvor Parkvej nu ligger. Dertil kom, at han gennem årene fik samlet sig en del penge.

Om Huneck ligefrem var boligspekulant og måske tilmed en af dem, der ikke havde helt rent mel i posen, må fortone sig i gætterier. Men Huneck gav selv næring til, at et og andet ikke var helt, som det skulle være, idet han endte sine dage ved at begå selvmord den 6. marts 1906, 73 år gammel.

Huneck giftede sig med en daglejerdatter, Ane Margrethe Petersen fra Vridsløse, der døde den 22. juli 1910, 69 år gammel. Efter hendes død oprettedes i 1912 Hunecks Minde A/S. Det skete ved, at arvingerne efter Huneck solgte hans besiddelser til det nyoprettede aktieselskab (2). Samme år opførtes den nye store bygning på hjørnet af Køgevej og Valbyvej.

Mens Huneck selv levede, dannede hjørnet Køgevej-Valbyvej indtil århundredskiftet Taastrups eneste forretningscentrum. Mange små forretninger havde til huse her, og der var i alt ikke mindre end 11 værksteder. Der var også en skole, nemlig Frk. Friis' Privatskole. En betalingsskole med omkring 50 elever (3).

I 1908 fik det begyndende forretningsliv i Taastrup en ny dimension, idet det første marked i Taastrup blev afholdt den sommer. Der var primært tale om heste- og kreaturhandel, og der blev handlet i så stor stil, at samtidige betragtere betegnede det som større end Roskilde marked, der dengang regnedes for at være blandt de største i Dan-

mark (4). Markedet trak også journalister til byen, der rapporterede og analyserede fra den lille by: „Taastrup Stationsby har baade en Bank og en flot Barber! Den har flere meget store Købmænd, den er med paa Spørgsmaalet og har dog et tilpas landligt Tilsnit. Der findes en voksende socialdemokratisk Stemning, særlig blandt alle Landarbejdere og Syersker, af hvilke nogle store Fabrikker beskæftiger mange. Alt dette er Tegn på Fremskridt og Lydhørhed for Tiden, vi lever i" (5). Og man kunne læse mere af samme skuffe: „Det er landet, der rykker Hovedstaden nærmere. Tidligere skulle man langt væk for at komme til Marked. Det var en Fornøjelse, som Hovedstadens Indvaanere sjældent eller vel saa godt som aldrig kendte. Nu følger der i Sommer et par markeder endnu i Taastrup, og Københavnerne vil sikkert i stigende Tal stikke til Taastrup paa disse Dage og føle sig midt i det agrariske Danmark – to Mil fra Byen!" (6).

Blandt de ting, der fangede journalisten var altså blandt andet Køgevejens købmænd. Køgevej havde i mange år 3 store købmandsforretninger, nemlig Johan F. Hansen, A/S Bøgh og A/S H. Jessen. Jessen var den største af de 3. For dem alle gjaldt det, at de ikke blot var kolonialforretninger, men også handlede med korn- og foderstoffer i stor



53. De lokale bønder har parkeret deres vogne i købmand Jessens gård for at handle i 1923.

stil. Jessen var på et tidspunkt en af Danmarks største indenfor den branche. Dertil kom, at Jessen også i sin storhedstid handlede med isenkram og bygningsartikler. Der var hård konkurrence mellem Bøgh og Jessen i mange år, indtil Jessen i 1960 erhvervede hovedparten af aktiekapitalen i A/S Bøghs Kolonial-, Korn- og Foderstofforretning.

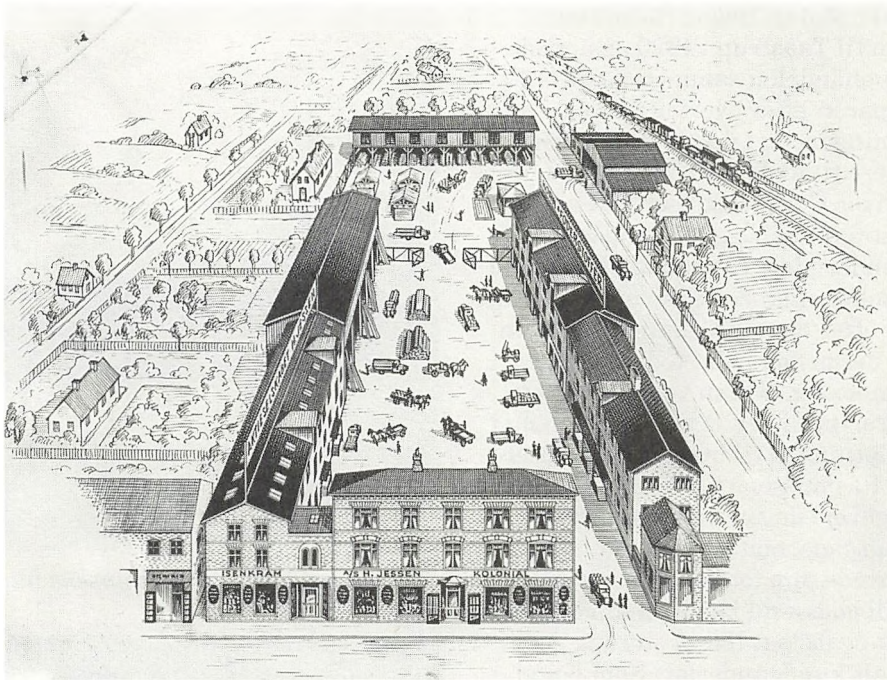
I begyndelsen af tresserne måtte Johan F. Hansen lukke, og sidst i tresserne lukkede også en stor del af Jessen A/S. Især Jessen havde i sin storhedstid et stort opland, og folk kom helt fra Karlslunde for at handle der.

En af de ældste forretninger på Køgevej er Martin Mortensens Boghandel. Martin Mortensen overtog boghandelen den 15. maj 1923 for den nette sum af 89.000 kr. Sælgeren var en mand ved navn Finken, der havde oprettet boghandelen omkring 1912. Da Mortensen overtog forretningen, var Taastrup noget af

et hul, i hvert fald var det Mortensens hustru, Ingeborgs, formening om stedet. Hendes karakteristik lyder yderligere: "Taastrup var en ørken med store, store træer langs Køgevej, som var en buet gade, hvilket bevirkede, at mange kom til skade, når det var vådt og brostenene var glatte" (7).

Da Martin Mortensen overtog boghandelen, var det meget mere end blot en bog- og papirhandel. Der blev også handlet med tapet, radioer, keramik, læder, parfumeri, og så fremkaldte man også billeder. Efterhånden kom der detailforretninger, som overtog salget af disse varer; men forretningen handlede med lædervarer helt indtil krigens tid og fremkaldte billeder til langt op i halvtredserne.

Indtil bilismen slog igennem, og indtil centrene skød op, havde forretningerne på Køgevejen et kolossalt opland, som strakte sig helt til Solrød. Det skyldtes især de 3 store købmandshuse. Bøgh var næsten nabo til Martin Mortensens Boghandel og havde korn- og foderstoflager skråt bag boghandelen, hvor der nu er parkeringsplads. Der knytter sig den historie til Bøgh og også til Jessen, at kommiserne boede på værelser ovenover forretningerne, og hos Bøgh var det fru Bøgh selv, der stod for madlavningen til



54. At A/S H. Jessen i sin storhedstid var et stort foretagende, fremgår af tegningen her, som er fra omkring 1930.

kommiserne. På den måde havde de 2 store købmandshuse hånd i hanke med deres kommiser.

Efterhånden som bilismen tog til, fra slutningen af halvtredserne og fremefter, mindskedes oplandets interesse i Køgevej. Både fordi folk blev mere mobile, og fordi der begyndte at komme flere butikker langs stranden, hvor de fleste mennesker bor. Oplandets forsvinden blev dog i følge Knud Mortensen, der overtog boghandelen efter sine forældre, erstattet af en stor tilflytning til Taastrup. Dertil kommer den gode handelsmoral og service, som præger Køgevej. De fleste skal lige prøve at handle i Bilka og City 2, men falder så alligevel ofte for den mere personlige betjening på Køgevej, siger Knud Mortensen (8).

En anden af de ældre forretninger langs Køgevej, er Svend Rasmussens Farvehandel, der nu også om-

fatter Matas. Svend Rasmussen kom til Taastrup i 1929 og åbnede farvehandelen sammen med sin far. Et par år efter overtog han selv forretningen, og i dag er den så gået videre til hans søn. Rasmussen beskriver Køgevej som en lidt halvtrist forretningsgade dengang, for byen levede næsten udelukkende af et solidt opland. Taastrup, derimod, var efter Rasmussens opfattelse en by, der primært bestod af gamle mennesker. Sådan vedblev det at være, indtil der så småt kom gang i tilflytningen til byen i halvtredserne. Rasmussens konklusion er, at Køgevej i dag er en bedre forretningsgade, end den var, da han startede som forretningsdrivende, fordi gaden nu i snart mange år har haft og fortsat har et stort og godt lokalt kundeunderlag. Som Knud Mortensen fremhæver han dog, at det, Køgevej som forretningsgade overlever på, og det den fortsat skal overleve på, er den personlige betjening. For det er vanskeligt at konkurrere på prisen med de store centre i omegnen (9).

Det er karakteristisk for forretningsgaden Køgevej, at forretningerne ligger meget tæt på vejen. Men havde det stået til Københavns Amt, var forretningerne ble-



55. Købmand Johan F. Hansens butik er her fotograferet ved vintertide i 1924.



56. Martin Mortensens Boghandel 1928.

Til Konfirmationen.

SALMEBØGER

Stort Udvalg. — Navn paatrykkes gratis i Guld.

Lædervarer til alle Priser. **Æskepost,** meget smukt Udvalg.

Fotografiapparater, Amatøralbum, Postkortalbum.

Fyldepenne, Eversharps, Skrivetøjer, Dagbøger, Syæsker.

En god Bog den bedste Gave.

Svend Finkens Efft.,

Telefon 160. **Martin Mortensen.** Taastrup.

Boghandel. - Papirhandel.

Telegrammer udbringes hele Kon

Listen over Konfirmanderne er fremlagt i Bogladen

Eneforhandler af Verdensfabrikatet „Sin Herres Stemme".

Naale, alle Finheder paa Lager



Pladebørster
Pladealbum
Pladehylstre

Stort Udvalg af Plader, alle Nyheder paa Lager, Pladerne gennemspilles.

Stort Lager af Grammophoner til alle Priser fra 35 Kr. til 425 Kr
Lempelige Betalingsvilkaar.

Martin Mortensen.

Telefon 160 Boghandel - Papirhandel Taastrup

Lædervare

Alt i Kitbachs, Attachetasker, Dokumentmappe
Tegnebøger, Herre- og Damepunge, Dametasker,
Manikureetuier, Rejseetuier, Lommespejle, Foto
Amatøralbum, Postkortalbum etc.

Største Udvalg! - Billigste Priser! - - Se mit Lager

Martin Mortensen,

Telefon 160 *Boghandel - Papirhandel*

Bemærk Vinduerne.

Til Ferien



Fotografiapparater

I stort Udvalg til alle Priser.

Lager af alt for Amatørfotografer.

Jeg fører kun friske Film, Plader og Papir paa Lager.

Film og Plader fremkaldes hver Dag.

Al ønskelig Veiledning ydes gerne Amatører.

Martin Mortensen,

Svend Finkens Efft.

Boghandel. - Papirhandel.

Telef. 160. Taastrup. Telef. 160.

valg af Tapet til alle Priser fra

25 Øre

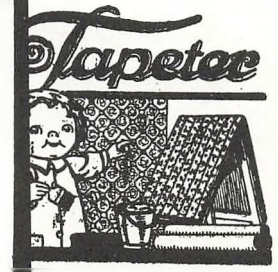
le Prislag til 4,80 pr. Rulle.

sægte Tapeter for enhver Smag.

Gyldenlæder fra 3,25.

in Mortensen,

oghandel - Papirhandel.



Forlang Prøvebog tilsendt.

Telefon 160.

Feriebøgerne og de ill. Blade.

Martin Mortensens Boghandel,

Taastrup. Telf 160.

57. Annoncerne fra Martin Mortensens Boghandel viser det varierede udbud af varer, som boghandelen solgte. Annoncerne er fra 1924 og 1925.

vet flyttet noget længere tilbage fra vejen. Af hensyn til trafikken pålagde amtet i 1964 nemlig kommunerne nogle meget store byggelinier, som indebar, at gaderummet skulle være 30 meter bredt. Det var de handlende på Køgevej meget utilfredse med, så kun Forstædernes Bank på Køgevej og enkelte andre lever i dag op til denne byggelinie. De handlendes protest fik amtet til at gøre en undtagelse med Køgevej mod, at der blev etableret parallelveje til vejen. Det blev der så, i form af Østerparken og Vesterparken, som endnu ikke er helt færdigbygget (10).



58. Sådan så Svend Rasmussens første forretning på Køgevej 60 ud.

Noter

1) LA. Skøde- og pantebøger.
2) Ibid.
3) Oluf Olsen: Stationsbyen Tåstrup, s. 6-7.
4) Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv 1981/151.
5) Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv 1981/167.
6) Ibid.
7) Interview med Ingeborg Mortensen d. 24.4.1980.
8) Interview med Knud Mortensen d. 25.8.1989.
9) Interview med Svend Rasmussen d. 15.9. 1989.
10) Interview med Børge Romme og Jørgen Sørensen d. 28.8.1989.

Afslutning

Da Køgevejen blev anlagt for lidt mere end 200 år siden, var det en af landets hovedveje med stor trafikal betydning. Sådan vedblev det at være i cirka 150 år, indtil vejen langs stranden åbnedes i 1935. Den, der nu i snart mange år, har heddet Gammel Køge Landevej og som så ofte forveksles med Køgevejen. I 1972 mistede Køgevejen yderligere terræn på den trafikale rangstige, idet Køge Bugt Motorvejen fra Ringvej 3 til lidt nord for Køge åbnedes den 12. december 1972. Det betød samtidig, at man nu fik mulighed for at dreje af fra Køgevejen og "stige på" motorvejen ved Ishøj Stationsvej. Året efter, den 20. marts 1973, åbnedes yderligere Hveens Boulevard, der muliggjorde, at man nu kunne køre direkte fra Køgevej til Roskildevej, uden at skulle gennem hele Køgevej, frem til Klovtoftekrydset.

På trods af, at Køgevej altså ikke har så stor trafikal betydning, som da den stod færdig i 1788, er den stadig meget benyttet. I 1788 var der meget få kørende, mens så godt som alle mennesker i dag transporterer sig selv til og fra arbejde. Til det brug findes der cirka halvanden million privatbiler i Danmark. Dertil kommer så busser og cykler som de sidste 2 elementer i de vejfarendes treenighed.

Det store transportbehov og trængslen på for eksempel Køge Bugt Motorvejen i myldretiderne betyder, at Køgevejen stadig anvendes i stor stil som alternativ vej. Hvortil naturligvis kommer alle de, der i løbet af de sidste 15-20 år har slået sig ned i de ekspanderende kommuner, hvorigennem Køgevejen løber.

Køgevejen ligger altså langt fra ubenyttet hen. Herom vidner også de nye erhvervsvirksomheder, som er skudt op tæt på vejens sydlige del. Men vejen kan dog næppe løbe fra sin tredieplads efter Køge Bugt Motorvejen og Gammel Køge Landevej, når det gælder hurtiggående ture fra København til Køge og omvendt. Til gengæld kan cykelfolket så nyde, at de i forholdsvis fred og ro, kan fragte sig selv samme vej.

Hvordan det vil gå Køgevejen i fremtiden, er naturligvis svært at spå om. Alting tyder dog på, at den fortsat vil gøre stor nytte som syd- og nordgående trafikåre. Og så ligger den der jo i sin egenskab af en af landets ældre veje som et vidnesbyrd om en svunden tids bedrifter. Man må sige, at de har gjort det godt, kong Frederik den 5., der på Bernstorffs foranledning traf beslutningen om at bygge hovedveje over hele landet, Marmillod med følge, der planlagde og tegnede og fortalte for de danske ingeniører, bønderne, der kørte sten på sten og gravede grøft efter grøft med mere og vejmændene, der siden kom til at stå for vedligeholdelsen.

Navneregister

Alberti, P.A.] 54
Altona 57
Amager 43
Andersen, Karen Kirstine (Taastrup) 78, 79, 80
Antvorskov 14
Asylfesten (Glostrup) 65
Avedøre 27, 45
Avedøregård 45
Baker, Josephine 67
Bakkehuset [Frederiksberg] 27
Baldersbrønde 42, 43
Barfod, H.P. 51
Barfred, [Frederik] 21
Benzon (slægten) 71
Benzonsdal 10, 18, 20, 21, 71
Benzonseje 20
Berner (landinspektør) 21
Bernstorff, J.H.E. 20, 25, 26, 67, 87
Bernstorff Slot 20
Bilka [Ishøj og Hundige] 83
Bistrup [Roskilde] 20, 21
Bjergegård [Avedøre] 45
Blaakildegaard (Taastrup Valby] 17, 18
Boudin, Philibert 26
Brandemann, H.C. 34
Brandt, Hans 52
Brede 71
Bredgade (København) 67
Bregentved 54
Broskov 15
Broskovvejen 16
Brønshøj 14
Bøgh, fru (Taastrup) 83
Bøghs Kolonial-, og Foderstofforretning A/S 82, 83
Børnehjælpsdagene (Taastrup) 65
Cagstrup (Karlstrup) 5
Cagstrup Bro (Køgevej/Møllebækken) 35
Carl X Gustav 53
Carlsen, Rasmus (Gammel Køgegård) 53
Caroline Amalie (dronning) 57
Christensen, C.P.(Taastrup) 65
Christian den 4. 14
Christian den 5. 28
Christian den 7. 19, 46
Christian den 8. 57
Christiansen, Christian (Taastrup) 59
City 2 [Høje Taastrup] 83
Colbjørnsen, [Chr.] 67
Cordosa, Harry 67, 68, 69
Cordozasvinget (Solrød) 67, 68
Cordozavej (Solrød) 67, 68, 69
Damhuset [Rødovre] 27, 41
Danmark 10, 13, 14, 15, 16, 19, 25, 26, 28, 31, 39, 41, 43, 47, 54, 57, 81, 82, 87
Direktionen for Vejanlæggene 26
Dragør 27
Driftebro (Køgevej/Skensved Å) 35
DSB 57, 77
Duelund, [E. Bai] 65
Edelgave 20
England 14, 28, 39
Erling (flyver) 65
Europa 25
Falkoner Allé [Frederiksberg] 68
Finanskollegiet 27
Finken (boghandler, Taastrup) 82
Firemilegården [Karlstrup] 10
Flaskekroen [Valby] 27
Flyveposten (tidsskrift) 59
Forstædernes Bank (Taastrup) 86
Frankrig 14, 25, 26, 31, 34, 41
Fredensborg 25, 26, 42
Fredensborg Slot 26
Fredericia 21
Frederichsen, [Mathias] 51
Frederik (kronprins, senere Frederik den 6.) 19, 67
Frederik den 2. 14, 32, 45
Frederik den 4. 45
Frederik den 5. 25, 26, 87
Frederik den 6. 19, 67
Frederiksborg 27
Frederiksborg Amt 39
Frederiksborg Slot 32, 39
Friis (rådmand, Roskilde) 21
Friis, Conrad 51
Frilandsmuseet 71
Frk. Friis' Privatskole (Taastrup) 81
Frue Kirke (Odense) 21
Fyn 21
Gammel Køge Landevej 11, 12, 17, 18, 35, 45, 78, 87
Gammel Køgegård 20, 53
Gehejmekonseilet 19
Gehejmestatsrådet 19
General-Postamtet 45, 46
Generalvejkommissionen 27, 31, 37, 39, 41, 61
Germann, Marianne 5
Gildebrønnæ (Kildebrønde) 76
Gjedde, Margrethe (Gjeddesdal) 71, 72
Gjeddesdal 18, 21, 36, 71, 72
Glostrup 60, 65
God-Aftens Kroen (Karlstrup Strand) 53
Greve 5, 10, 18, 20, 21, 27, 71, 72, 75, 76, 77, 78
Greve Hospital 71, 72, 73
Greve Kommune 10
Greve Landevej 10
Greve Præstegård 72
Greve Sogn 21, 71
Greve-Kildebrønde Fattigkommission 72

Grib Skov 43
Gunderslevholm 20
H. Petersens Købmandsforretning (Kildebrønde) 77
Hakkemose Teglværk (Sengeløse) 58, 60
Hamburg-herberge 21
Hansen, Niels Jakob Mørk 5
Hareskov Pavillonen 52
Harrestrup Å 45
Hedeboegnen 5, 71
Hedehusene 11
Heiberg, Peter Andreas 42
Helsingør 14, 27
Helsingørvej 43
Henriksen (læderhandler, Taastrup) 65
Hillerød 14
Hirschholm (Hørsholm) 26
Hirschholm Amt (Hørsholm Amt) 37
Hoffet 19
Horsens 22
Hovedgaden (Hedehusene) 11
Hovedgaden Taastrup 11
Hundige 72
Huneck, Johann Carl (Taastrup) 81
Hunecks Minde A/S 81
Hveens Boulevard 87
Hvidovre 27, 45
Hvidovre Mark 27
Hærvejen 14
Høegh-Guldberg, [Ove] 19
Høje Taastrup 17, 18, 20, 57, 58, 60
Høje Taastrup Præstegård 67
Høje Taastrup Sogn 59
Høje Taastrup Station 57
Høje Taastrup Vej 9, 17, 58
Høje-Taastrup Kommune 5, 11
Høje-Taastrup Kommune, Kommunalbetyrelsen 11
Høje-Taastrup Kommune, Teknisk Forvaltning 63
Hørsholm 26
Hørsholm Amt 37
Hørup, [Viggo] 54
Ishøj 5, 10, 17, 18, 20, 75, 78
Ishøj Kommune 10
Ishøj Stationsvej 63, 87
Italien 15
  Norditalien 15
Jens Vejmand (vise) 62
Jensen, Ludvig (Taastrup) 65
Jernbanehotellet (Taastrup) 65
Jernbanestationen Taastrup (Taastrup Station) 59
Jersie 18, 20, 37
Jersie Strand 68
Jessen A/S (Taastrup) 82, 83
Johan F. Hansen (købmandsgård, Taastrup) 82, 84
Jürgensen, Falle 45
Jørgensdatter, Anne (Vangede) 14
Jørgensen, Jens Peter (Smørum) 20
Kalundborg 27
Kancellierne 19
Kappelev Landevej 10
Kappelevgård (Kildebrønde) 62
Kappelevegårde (Kildebrønde) 21
Karlebo Sogn 38
Karlslunde 5, 10, 27, 76, 77, 78, 82
Karlslunde Landevej 10
Karlslunde Værket 54
Karlstrup 5, 41, 42, 53
Karlstrup Strand 18, 53
Karthago 14
Kastrup 53
Kiel 57
Kildebrønde 5, 18, 20, 21, 32, 41, 72, 75, 76, 77, 78
Kildebrønde Kro 55
Kildebrønde Landevej 10
Kildebrønde Sogn 21
Kilding, konge 76
Kina 14
Klein, J.G. 53
Klovtofte 5, 27, 58
Klovtoftekrydset [Roskildevej/Køgevej] 9, 87
Knudsen, fru 68
Kolding 14
Kollegiet 19
Kong Kildings Brønd (Kildebrønde) 76
Kongelige Jernbanekommission 51
Kongens Kabinet 19
Kongevejene 14, 32
Korporalshulen [Karlstrup] 54
Korporalskroen [Karlstrup] 10, 18, 35, 36, 53, 54, 55, 62
Korporalsværket [Karlstrup] 54
Korsør 21, 27, 58
Kronborg 38
Kronborg Amt 39
Kunwald, Georg 15
København 5, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 18, 19, 20, 27, 28, 34, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 67, 71, 75, 79, 87
Københavns Amt 18, 28, 84
Københavns Befæstning 54
Københavns Kommune 75
Københavns Magistrat 21
Københavns Nørreport 26
Københavns Station (Hovedbanegården) 60
Københavns Universitet 20, 71
Køge 10, 17, 18, 27, 28 41, 45, 46, 48, 49, 58, 59, 60, 67, 71, 77, 87
Køge Bugt 5, 54
Køge Bugt Motorvejen 10, 27

Køge Hovedlandevej 39
Køge Landevej (Køgevej) 59
Køgevej (Roskilde) 12
Køgevej 58 (Taastrup) 78, 79
Køgevej 60 (Taastrup) 86
Køgevejens Station (Taastrup Station) 57, 59, 60
Landvæsenskommissionen 21
Larsen, Martin (Køge) 60, 77
Lille Vejleå 18, 75
Lippert [Svend, kroejer] 53
Lipperts Hotel (Taastrup) 53
Lochhead, John 31
Lolland-Falster 14
London 9
Lowzow, Frederik 39
Lundehuset [Emdrup] 26
Mac Adam 31
Madsen (inspektør, Taastrup) 67
Marmillod, Jean Rodolphe Francois 26, 31, 34, 37, 87
Martin Mortensens Boghandel (Taastrup) 82, 83, 84, 85
Matas (Taastrup) 84
Meijerfeldt [J.A.] 53
Mellerup, F.D. 72
Mesopotamien 14
Michelsen, fru 68
Middelhavet 14
Minerva (tidsskrift) 39
Ministeriet for Offentlige Arbejder 14
Moltke (greve, Bregentved) 54
Moltke, Joachim Godske 27
Mortensen, Ingeborg (Taastrup) 83
Mortensen, Knud (Taastrup) 83, 84
Mortensen, Martin (Taastrup) 82, 83
Mortensen, Peder (Greve) 72
Munch,P. 54
Møllebækken (Karlstrup) 35
Nakskov 45, 59
Neergaard [Jens Bruun] 37
Nielsen, Anders (Kildebrønde) 72
Nielsen Ejnar [Kildebrønde] 77
Nielsen, Elmer [Karlslunde] 77, 78
Norge 13
Nyborg 21
Nykro se: Taastrup Nykro
Nældebjerg (Greve) 21
Nørre Vang (Taastrup Valby) 20
Nørreport (København) 26
Odense 21
Olsen, Jens 14
Olsen, Peder (Greve) 72
Paris 9, 25 , 26, 34
Parkvej (Taastrup) 81
Pedersen, Oluf (Korporalskroen) 53
Persien 14
Petersen, Ane Margrethe (Vridsløse) 81
Pile Mølle (Ishøj) 75
Pitrous, Robert 34
Plenge, J. 47
Plough (Kappelevgård) 62
Postgården (Odense) 21
Præstø 16
Rasmussen, Alfred (Taastrup) 65
Rasmussen, Jørgen (Hundige) 72
Rasmussen, Svend (Taastrup) 84, 86
Rechendorff, Vilhelm 51
Rentekammeret 39, 51
Reventlow, Christian Ditlev 39, 67
Rigsdalersedlens Hændelser (tidsskrift) 42
Ringsted 14, 21, 37
Ringvej 3 87
Rom 14
Rosenkrantz, F.C. 26
Roskilde 10, 18, 21, 27, 41, 57, 62, 71, 79
Roskilde Amt 18, 28, 37
Roskilde Domkirke 20, 71
Roskilde Fjord 54
Roskilde Hovedlandevej (Roskildevej) 39
Roskilde Kro 27, 51, 59
Roskilde Landevej (Roskildevej) 75
Roskilde Marked 81
Roskilde Tidende 68
Roskildevej 9, 17, 27, 31, 42, 43, 87
Rudersdal [Holte] 26
Rundetårn (København) 31
Rømer, Ole 31, 32, 33
Scheel Plessen [Christian Ludvig] 27
Schøller og Rothe, entreprenørfirma 75
Sengeløse 58, 60
Silkevejene 14
Sjælland 14, 45
Sjællandske Jernbaneselskab, Det 51, 57
Skanderborg 14
Skensved Å 35
Skillingskroen [Jersie Strand] 5, 27, 28
Skive 13
Skolevej (Taastrup) 17
Slagelse 21
Smørum 20
Solhøj Huse [Torslunde] 75
Sollbro (Køgevej/Solrød Bæk) 35
Solrød 10, 67, 78, 83
Solrød Byvej 10
Solrød Bæk 35
Solrød Kommune 11
Solrød Mose 28
Solrødsagre 18
Sorbie, Heroult de 26
Sorø Akademi 21
Spanager [Ejby] 20
Specialarbejderforbundet 62
Stampe, Henrik 27

Stampe, Henrik 27
Stehr, Mads 54
Stevns 54
Store Vejlebro [Gammel Køge Landevej/ Store Vejleå] 27, 45
Storebælt 14
Storstrøms Amt 15
Strandvej [København-Helsingør] 43
Strib 21
Struensee [Johan Frederik] 19
Svend Rasmussens Farvehandel (Taastrup) 83
Svendsen, Kaj [Roskilde] 62
Svenstrup 20, 37
Sverige 13
Sønder Vang (Taastrup Valby) 20
Søndermarken (Frederiksberg) 75
Sørensen, Lars (Vangede) 14
Tauber, Johan Henrik 21, 22, 23
Teglværket i Klovtofte (Taastrup Teglværk) 58
Thüringen 81
Torm (landmåler) 21
Torsbro [Torslunde] 36, 75
Torsbro Vandværk [Torslunde] 10, 75, 76
Torslunde 18, 75
Torslunde Brugs 78
Torslundemagle (Torslunde) 5
Torsmølle [Torslunde] 75
Tune 54
Tune Lufthavn 10
Tunestillingen 54
Tyskland 15
  Mellemtyskland 13
  Nordtyskland 13, 57
Taastrup 9, 10, 11, 12, 19, 33, 48, 49, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 65, 67, 77, 79, 81, 82, 83, 84
Taastrup Borger- og Realskole 17
Taastrup Haandværker-, Handels- og Industriforening 11, 12
Taastrup Marked 81
Taastrup Nykro 48, 51, 52, 59, 65
Taastrup Postkontor 48
Taastrup Station 58, 59, 67, 77, 81
Taastrup Stationsby (Taastrup) 58, 82
Taastrup Teglværk (Teglværket i Klovtofte) 58
Taastrup Valby 5, 17, 18, 20, 21, 27, 58
Taastrup Valby Bymark 20
Taastrup Valby Skole 17
Taastrupvej (Solrød) 10, 69
Uldrichs (stationsforvalter, Taastrup)59
Usserød 27
Valby [ved København] 27, 45, 60
Valby Mose (Taastrup Valby) 20, 27
Valby Station 60
Valbyvej (Taastrup) 81
Valdemar Sejr 41
Vallø Stift 20
Vangede 14, 42
Vartov Hospital 20
Vejdirektoratet 62
Vejle 21, 22
Vejlebakken [Vejle] 22
Vesterparken (Taastrup) 86
Vesttyskland 14, 35
Vibenhus [København] 26, 42
Viborg 13
Vigerslev 45
Vind, Holger 71, 72
von Huth, Wilhelm 27
Vordingborg 28, 58, 59
Vridsløse 81
Vridsløselille Statsfængsel 81
Vægtcontrolhuset (Taastrup) 81
Ægypten 14
Ølby 41
Ørnby, Svend 5
Østerparken (Taastrup) 86
Østersøen 5
Aakjær, Jeppe 62

Litteraturliste

Trykt materiale:

Antoniewitz, W.v.:
Greve og Kildebrønde Sognes Historie. Greve-Kildebrønde Kommune 1967.

Arbøl, C.:
Gamle og nye Bestemmelser om Veje, Gader og Færdsel i Danmark. Dansk Vejtidsskrift XI. Kbh. 1934.

Becker-Larsen, K.:
Tunestillingen. Roskilde 1986.

Bevar din arv 1937 – Danmarks fortidsminder – 1987. Skov- og Naturstyrelsen 1987.

Bjørn, C.:
Bonde, Herremand, Konge. Kbh. 1981.

Blade af Rektor Johan Henrik Taubers Dagbøger. Memoirer og Breve bd. 38. Kbh. 1922.

Bro, Karen:
Cordosa var smart – dødsmart ... Dagbladet 9.8.1986.

Bure, K. (red.):
Danske veje. Kbh. 1964.

Böcher, S.B.:
Træk af vejudviklingen i Danmark. Geografisk Tidsskrift 65. Bind, 2. Halvbind, dec. 1966. Kbh. 1966.

Christmas-Møller, I.:
På Fattighuset. Kbh. 1978.

Dagbladet 18.11. 1977

Dagligliv i Danmark i 1870-1964. Red. af Axel Steensberg. Kbh. 1982.

Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog. Red. af Martin Buch & C. I. Gomard. Kbh. 1987 (genoptryk).

Ellert, S.:
Vejmandsarbejde gennem 150 Aar. Dansk Vejtidsskrift XX. Kbh. 1943.

Feldbæk, O.:
Gyldendals Danmarks Historie bd. 4. Kbh. 1982.

Fra Arkiv til Museum, årg. 1900. Kbh. 1899-1902.

Fra Løbedegne til Købstadsskoler. Historisk Samfund for Høje-Taastrup 1967.

Generalrapport over Kongeriget Danmarks Landeveie for Aarene 1868-69, 1869-70 og 1870-71. Kbh. 1871.

Gyldendals etbindsleksikon FAKTA. Kbh. 1988.

Gyldendals tibindsleksikon bd. 10 tug-å/aa. Kbh. 1978.

Historiske Strejftog I. bd., 4. hæfte. Historisk Samfund for Høje-Taastrup Kommune 1963.

Holmgaard, J.:
De nordsjællandske landboreformer og statsfinanserne. En skitse. Erhvervshistorisk Årbog VI. Århus 1954.

Høgsbro, K. -E.:
Hist hvor vejen slår en bugt. Nationalmuseets Arbejdsmark 1987.

Jensen, J.:
Danmarks Historie bd. 1. Kbh. 1988.

Jeppesen, A.:
Rejseliv i Danmark. Kbh. 1978.

Klem, K.:
Af det Ældre Danske Vejvæsens Historie. Festskrift til Knud Fabricius den 13.8.1945. Kbh. 1945.

Kunwald, G.:
Broskovvejene. Nationalmuseets Arbejdsmark 1962.
Københavns Vandværker 1859-1909. Kbh. 1909.

Lundbye, J.T. & Hermansen, V.:
Roskilde Landevej gennem Tiderne. Kbh. 1927.

Mau, E.:
Dansk Ordsprog-Skat II. Kbh. 1879.

„Minerva", tidsskrift fra 1788.

Mortensen, V.:
Karlslunde Sogn. Roskilde 1939.

Mortensen, V.:
Korporalskroen gennem 250 år. Jubilæumsavis 1986.

Nørlit, A.:
Skifteprotokoller i Landsarkivet for Sjælland m.m.: Registratur og stednavneregister. Kbh. 1948.

Olsen, Fr.:
Postvæsenet i Danmark bd. 3. 1808-1848. Kbh. 1908.

Olsen, O.:
Stationsbyen Taastrup. Torslunde-Ishøj lokalhistoriske Forening 1985.
Petersen, J.A.:
I Borgernes Tjeneste. Taastrup 1964. (Genoptryk Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv 1985).
Plenge, J.:
Nogle Træk af livet i Kjøbenhavn for en Menneskealder siden. Kbh. 1873.
Rasmussen, J. Nybo:
Den ny Kongevej. Søllerødbogen 1989.
Roskilde Tidende den 16.6. 1911
Solrød Kommunes byplan. Hovedstruktur 1988-2000. Solrød Kommune 1988.
Sterm, S.:
Statistisk-Topografisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt, tildeels efter meddeelte Efterretninger fra vedkommende Embedsmænd og Ejere 2. Den Deel. Kbh. 1836.
Stilling, N.P.:
De ny byer. Kbh. 1987.
„Sund sans" nr. 12, 24. årg. Kbh. 1937.
„Sund Sans" nr. 26, 24. årg. Kbh. 1937.
Svane, S.:
Danske Helligkilder og Lægedomskilder. Kbh. 1984.
Svensson, B.:
Fra Hærvej til Motorvej. Udg. af Vejdirektoratet m.fl. 1984.
Topsøe-Jensen, T.:
Ad Hjulspor og Landeveje. Kbh. 1966.
Topsøe-Jensen, T.:
Landevejsbomme i Danmark. Dansk Vejtidsskrift årg. 1961, bd. 38. Kbh. 1961.
Trap Danmark 1. udg. Københavns Amt. Kbh. 1858.
Trap Danmark 4. udg. Københavns Amt. Kbh. 1920.
Taastrup Børnehjælpsdag gennem 25 år. Jubilæumsskrift 1950.
Vejdag 1975. Rapport fra Vejdag 1975 i Anledning af 200-Året for Danske Hovedlandeveje.
Welblund & Hassø:
Danske Landevejskroer, Kbh. 1936.
Witt, T.:
Rejsens besværligheder. Dagligliv i Danmark i det syttende og attende århundrede. Red. af Axel Steensberg. Kbh. 1969.
Ørsted, P.:
Romerne. Kbh. 1988.

Utrykt materiale:

Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv:
Læg 1981/151 og 1981/167.
Interview med Ingeborg Mortensen optaget den 24.4.1980.

Landsarkivet for Sjælland:
Ramsø-Tune Herreder afd. N. Diverse dokumenter vedr. vejvæsenet 1783-1807.
Københavns Amts Søndre Birk, Høje Taastrup sogn II, Realregister II, Taastrup Valby 1825-1951 og Taastrup Nykirke Sogn I, 1881-1950.
Københavns Amts Søndre Birk, Skøde- og pante-protokol 1872-73 og 1885-87.
Københavns Amts Søndre Birk II, Skøde- og pante-protokol 1911-12 og 1918-19.

Københavns Stadsarkiv:
Borgerrepræsentationens Forhandlinger 66. årg. 1905-06.

Rigsarkivet:
C. L. Paulsen: Forsøg til en Historisk Beretning om Vejvæsenet i Danmark. Kbh. 1823. Udgivet håndskrift i Rentekammeret 249.2, Vejkontoret 1808-41.
Generalpostdirektionens arkiv. Udtagne sager til coursjournalen 1849-1861.

Kong Christian den Syvendes allernaadigste Forordninger og aabne Breve for 1804.
Rentekammeret: Rapport om den afstukne linie Køge-Vordingborg af Major Rosenberg (rapport nr. 9, 25.2.1802).
Rentekammeret 455. 136.
Rentekammeret 249.139.
Rentekammeret 455.253. Generalvejkommissionen.
Forskellige tabeller 1786-1807.
Sjællandske Jernbaner. Komiteen for Fuldførelse af den Sjællandske Jernbane. Murstens Transport 1848-1858. Jr. nr. 1240/42.

Interview med:

Karen Kirstine Andersen den 11.7.1989.
Fhv. buschauffører Elmer og Ejnar Nielsen den 22.8.1989.
Boghandler Knud Mortensen den 25.8.1989.
Stadsingeniør Børge Romme og afdelingsingeniør Jørgen Sørensen den 28.8.89.
Fhv. vejformand Kaj Svendsen den 29.8.89.
Fhv. farvehandler Svend Rasmussen den 15.9.1989.

Illustrationsfortegnelse:

Høje-Taastrup Kommunes Lokalhistoriske Arkiv:
ill. 6 (1990/54-1), 7 (1990/51), 13 (1980/70-11), 21 (1982/103), 23 (1985/325), 26 (1980/72-1), 28 (1981/167), 29 (1990/54-2), 33 (1982/74-2), 34 (1982/74-7), 35 (1990/54-3), 37 (1979/16), 38 (1980/27), 39 (1979/16), 48 (1982/40), 49 (1990/54-4), 50 (1981/3), 51 (1985/265), 52 (1985/141), 53 (1990/54-5), 54 (1990/54-6) og 55 (1990/54-7).
Solrød Lokalhistoriske Arkiv:
ill. 19 (84/006/07, Karl Johan Rubæk), 27 (80/061/02), 30 (83/051/01, Karl Johan Rubæk).
Nationalmuseet:
ill. 3 (V. 15295) og 4 (II. 3837).
Frilandsmuseet:
ill. 42.
Det kongelige Bibliotek:
ill. 5 (43433), 10 (181465), 15 (A. 9788), 22, 32 (181467) og 47 (181466).
Rigsarkivet, Kort- og Billedsamlingen:
ill. 11 (1147,1) og 17 (1224/23).
Post- og Telegrafmuseet:
ill. 8, 9 og 25.
Københavns Bymuseum:
ill. 24.
Ole Rasch:
ill. 1, 18 og 20
Svend Ørnby:
ill. 2.
Marianne Germann:
ill. 14 og 16.
Ejnar Nielsen:
ill. 46.
Kirsten Lau:
ill. 36.
Knud Mortensen:
ill. 56 og 57.
S. Rasmussen:
ill. 58.
„Roskilde Landevej gennem Tiderne":
ill. 12.
„Tunestillingen":
ill. 31.
„Københavns Vandværker 1859-1909":
ill. 43, 44 og 45.
„Handbook Guide Motorcars 1770-1940":
ill. 40.
Dagbladet 9.8. 1986:
ill. 41.

ISBN 87-88840-05-0.