

Veje og broer i renæssancen

Af Kirsten-Elizabeth Høgsbro

1. Indledning

Renæssance – ordet er som en fanfare, et varsel om at det bedste fra en gammel tid opstår på en ny og herligere måde. Men hvornår begyndte renæssancen i Danmark og hvorlænge varede den? Der har været en tradition for at kæde reformation og renæssance sammen, og lade renæssancen begynde i 1536 og slutte ved enevældens indførelse i 1660. – Hvorvidt det er rigtigt eller ej, at lade 1536 være starten på renæssancen, så skete der en omformning af samfundet på en række væsentlige punkter fra midten af det 16. århundrede.

Der var nye tider på vej, og man kan rimeligt stille det spørgsmål, om den bygge- og anlægsvirksomhed, der fandt sted inden for slots- og fæstningsbyggeriet, for slet ikke at tale om herregårdene, havde en parallel inden for infrastrukturen. Svaret blæser i vinden.

I 1521 var der i den såkaldte *Christian den 2.s gejstlige lov* givet en række bestemmelser om, hvordan veje og broer skulle vedligeholdes (1). Intentionerne var gode nok, men da kongen faldt, faldt også hans lovgivning. Det blev først godt en menneskealder senere, at der fra statsmagtens side blev taget hånd om vejene. Det retslige grundlag for vejadministrationen blev *Christian den 3.s koldingske reces fra 1558*, hvor kapitel 58 »Om broer at gøre og alfarveje« indeholdt bestemmelser om opførelse af broer og vedligeholdelse af vejene, der blev gældende til efter enevældens indførelse i 1660 (2) (fig. 1).

De danske vejes historie eller samfærdselsproble-

merne fra slutningen af middelalderen til nutiden er ikke et emne, der i påfaldende grad har haft de faguddannede historikeres interesse. Der er dog ét navn, som trænger sig på som en brillant undtagelse: *Hugo Matthiessen*, hvis bøger »*Hærvejen*« og »*Viborg Veje*« er så alment kendt, ja næsten elsket lektüre, at de er klassikere (3). Måske har disse suveræne, på engang litterært fremragende og solidt videnskabelige mesterværker stillet sig hindrende i vejen for faghistorikere, der ikke besad samme musiske talent, og derfor har holdt sig tøvende tilbage fra at skrive om vejhistoriske emner. Ikke mindst har Hugo Matthiessens geniale kombination af bibliotek- og arkivstudier og vandringer i marken stået som et uopnåeligt ideal og manet til respekt for denne gren af historieskrivningen, der generøst er blevet overladt til lokalhistorikere og ikke-fagfolk, hvis arbejder iøvrigt ikke skal forklejnes (4).

Isoleret inden for den historiske forskning er *Alex Wittendorffs* disputats »*Alvej og kongeveje*«. Det er et overordentligt grundigt og vægtigt bidrag til belysning af dansk vejhistorie fra midten af 1500-tallet til enevældens indførelse i 1660 (5). Men én svale gør ingen sommer! Man kunne have håbet, at dette værk havde inspireret studenter til specialeskrivning inden for vejhistorie, men det synes ikke at have været tilfældet. Dog måske er der håb forude. Ved Odense Universitet blev der for et par år siden skrevet et speciale om de fynske landeveje i denne periode (6).



Fig. 1. »Vejen forbi retterstedet«, malet af Joos. v. Momper d.y. (1564-1635), o. 1600. Uanset der er tale om et ikke-dansk fantasilandskab, så giver maleriet et godt indtryk af, hvordan en stor alfarvej fremtrådte i renæssancen. Foto: Statens Museum for Kunst.

For de forhistoriske tiders vedkommende er der ydet værdifulde bidrag fra *arkæologerne*. Grundlæggende for problemstilling om vejnettets kontinuitet gennem tider er *Sophus Müllers* studier over bebyggelsen i Danmarks oldtid med udgangspunkt i sammenhængen mellem

vejnet og gravhøjene (7). Senere har omhyggelige og forbilledlige udgravninger uddybet vor viden om samfærdslen fra stenalderen til middelalderen (8). Unik og på sin vis gådefuld er den omponerende brokonstruktion i Ravnng Enge, der ved hjælp af dendrokronolo-

giske undersøgelser præcist er dateret til 978-980, og hvis funktion stadig inspirerer til dristige fortolkninger (9).

Men for den senere middelalder og nyere tid er det kun i beskedent omfang, at der fra arkæologisk side er skaffet ny viden om vejes og broers beskaffenhed i Danmark.

En gennemgang af »Nordic Archaeological Abstracts« og »Arkæologiske udgravninger i Danmark« (10) viser, hvor få vejanlæg af ikke-forhistorisk karakter, der er blevet undersøgt. Når arkæologer konstaterer vejspor, der ikke umiddelbart kan dateres, og som i hvert fald ikke er forhistoriske, synes der have været en tendens at betragte sådanne anlæg som uinteressante og standse videre undersøgelser. Enkelte undtagelser er der, f.eks. et vejstykke øst for Ikast, der blev udgravet af Herning museum i 1975 og 1976, og som kunne dateres til midten af 1500-tallet (11).

En del arkæologer har udgravet anlæg, som de umiddelbart tolkede som hellekister fra ældre bronzealder eller senneolitikum. Når det så viste sig, at kisten var åben i begge ender, og der iøvrigt ikke blev gjort fund, som kunne datere anlægget, blev de klar over, at de havde frilagt en vejstenkiste af uvis ælde, men formentlig fra nyere tid (12). Omend de enkelte stenkiste-anlæg er lidet interressant rent arkæologisk, så kan de, hvor de ikke påtræffes i umiddelbar forbindelse med nuværende veje, være af stor betydning for opklaring af, hvor ældre nu opgivne eller nedlagte veje har eksisteret.

De forventninger, man kunne have stillet til, hvad de arkæologiske undersøgelser i forbindelse med nedlæggelsen af naturgasnettet kunne bringe, blev også skuffede. Det var kun få steder, hvor der blev gjort iagttagelser af vejhistorisk karakter af nogen betydning. Bemærkelsesværdig var dog *Skindersbro* ved Sime-

sted Å nord for Viborg. Ved recognoseringerne havde man haft opmærksomheden koncentreret specielt omkring denne lokalitet, hvor gamle hjulvejsspor ledte ned til et overgangssted, men uden at konstatere noget af arkæologisk interesse. Det var det først, da gravemaskinerne var i fuld gang med anlægsarbejdet, at der blev iagttaget rester af stolper i åløbet. Viborg Stiftmuseum fik mulighed for under tidspres at foretage en meget hastig registrering af de fremdragne stolper, der kunne dendrodateres dels til vikingetid og tidlig middelalder, dels til sidste halvdel af 1500-tallet og midten af 1600-årene. Formodningen om, at der på det samme sted havde været bro i mange århundreder blev dermed arkæologisk sandsynliggjort (13).

Men bortset fra ganske få eksempler står Witten-dorffs ord i 1973, at »hos arkæologer og museumsfolk har der hidtil ikke været meget hjælp at hente« stadig ved magt (14).

2. *Alfarvejene – onde og dybe veje*

Vejsystemerne fra senmiddelalderen og renæssancen har kun meget få steder efterladt sig synlige spor i terræn'et. Det vil for denne periode være forkert at tale om et fast og veldefineret vejsystem. Vi véd, at vejene har været der. De har forbundet landsbyerne og senere købstæderne, og har også ført til de mange udskibnings- og overfartssteder, eller til andre vigtige punkter for samfærdslen, som f.eks. fiskelejer og handelspladser. Veje var der også til tingsteder og kirker eller gamle kultsteder. Men præcist hvor vejene trak deres spor, eller hvordan de så ud, er der kun meget få materielle levn, der giver os oplysning om.

Så sent, som på Videnskabernes Selskabs kort, der blev udarbejdet fra 1768 og de følgende år, er det vanskeligt at pege på en enkelt fikseret vej blot mellem to købstæder. Alfarvejenes bredde har lige så lidt som



Fig. 2. Brolagt vejstykke ved Nejlinge i Nordsjælland, formentlig fra Frederik den 2.s tid. Foto: Erling Buhl 1977.

deres egentlige forløb været ensartet. Hjulspor har lagt sig ved siden af hjulspor, uden hensyn til at man derved kom til at køre på dyrkede arealer.

De gamle veje er, som Hugo Matthiessen udtrykker det, karrige med oplysninger om sig selv og røber ikke deres alder (15).

Det er først og fremmest de skriftlige kilder, der er i stand til at kaste lys over samfærdslen fra midten af 1500-tallet. I den brogede mangfoldighed af trykte og utrykte kilder gemmer der sig en rigdom af informationer både om vejenes og broernes tilstand og om, hvor besværligt det var at færdes på dem. Særlig risiko, ofte livsfare, var der forbundet med at passere de mange åer og bække. Grundvandstanden var dengang betyde-

ligt højere end idag, og dræning et ukendt begreb. Mange vandløb, der i vor tid kun fremtræder som beskedne rislende kilder, hvis de da ikke helt er forsvundet og rørlagt, var indtil forrige århundrede svulmende strømme, der ved forårs- og efterårstide oversvømmede de tilstødende arealer, således at passage kunne være umulig i dagevis (16).

Vejene – eller det vi kalder vejene – fremtrådte næppe anderledes i renæssancen, end i foregående århundreder. Det var meget simple, primitive ubehandlede jordveje, hvorpå der kastedes sand og grus, eller lyng og ris, når de værste huller skulle fyldes, eller ujævnheder fjernes. Kun partielt var der tale om stenbrolægning (fig. 2), eller svellevej af træ, som oftest kun i forbindelse med tilkørsel til broerne (17), eller hvor færdslen passerede særligt fugtige områder, ligesom flere vadesteder kunne være befæstet med stenslæbning eller have trædestensrækker.

Der blev heller ikke anlagt nye alfarveje. Isoleret og gådefuld er Christian den 4.s ordre i sommeren 1645 om straks at forfærdige en ny vej, af god kvalitet, mellem Frederiksborg Slot og Helene Kilde, og forsyne den med de fornødne broer og lade huset i Tisvilde reparere. Hvad skulle Christian den 4. ved Helene Kilde eller hvilke interesser har han haft, der knyttede sig til dette sted? Som kongevej omtales den ikke og må have været alfarvej (18).

Om broerne gjaldt det, at de på få undtagelser nær var konstruktioner af træ, der næppe heller adskilte sig stort fra vikingetidens og middelalderens broanlæg.

En kendsgerning er det, at der blev opført flere broer fra midten af 1500-tallet end tidligere, hvad der var betinget af, at samfærdselsmidlerne ændrede sig. I løbet af århundredet blev vogne stadig mere almindelige til personbefordring. Endnu i begyndelsen af århundredet kunne man enten til fods eller til hest med rime-



Fig. 3. Andst bro. Nedrevet c. 1900. Ældre optagelse på Nationalmuseet.

lig lethed passere et vadested. Men i århundredets slutning krævede færdslen med de nye og større vogne, at der opførtes broer, og ikke mindst på Sjælland blev mange vadesteder afløst af broer.

Selve brotypen ændrede sig imidlertid ikke stort fra de foregående århundreder. Det var og blev konstruktioner af træ: *stolper*, der blev banket ned i bunden, ofte placeret i såkaldte stenkar, dvs. trækasser med sten til at holde på stolperne, tværbjælker, *hamrene*, blev lagt ovenpå stolperne, og på hamrene anbragtes *længdebjælkerne*, hvorpå selve *brodækket* blev lagt. Dertil kom *rækværk* og måske *skråstivere* af forskellig art (19). Det var denne type som holdt sig, indtil man i 1770'erne for alvor begyndte at bygge broer af sten, i hvert fald på de nye hovedlandeveje.

Der fandtes enkelte steder i 1500- og 1600- tallet hvælvede stenbyggede vejbroer, men de hidrørte fra middelalderen. Mest interesse knytter der sig til de 5 *himmerlandske anlæg*, i Løvel, Simested, Bundrup, Stenild og Håls, hvorefter resterne af *Løvel bro* er de mest markante (20). Muligvis har der også ved Værebros, nord for Roskilde, endnu på denne tid været en bro, »kostbart bygt af hugne sten« (21).

Der kan ikke være tvivl om, at træboerne var et teknisk tilbageskridt fra de middelalderlige hvælvede granitstenskonstruktioner, hvorefter de sidste vistnok forsvandt under svenskekrigene i 1600-tallet, hvor vi véd, at flere ødelagte stenbroer blev erstattet af træbroer. Om årsagen til at man foretrak at opføre træbroer, der var og er mindre holdbare, og krævede idelige istand-

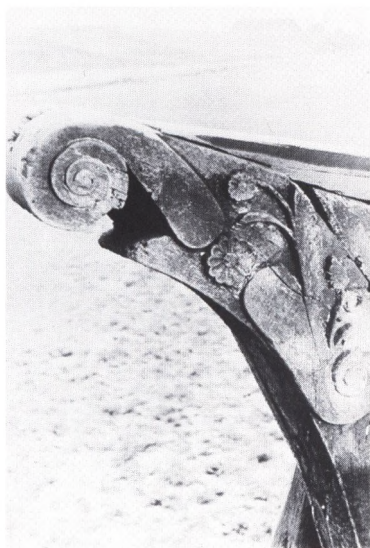


Fig. 4a. Detalje af rækværket på Andst bro. Ældre optagelse på Nationalmuseet.

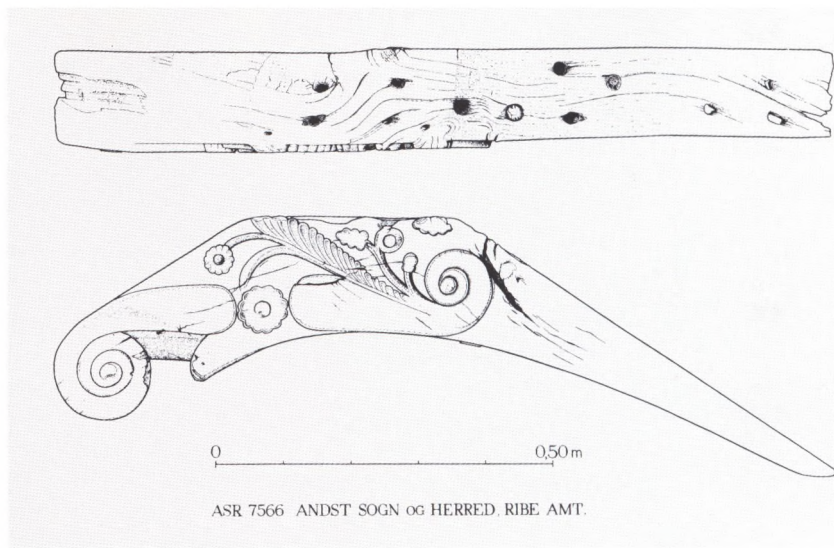


Fig. 4b. Detalje af broknægt fra Andst bro. Tegning af Aage Andersen, 1991, *Den Antikvariske Samling i Ribe*. Her findes godt skjult i et magasin bevaret 4 brodragere fra den nedrevne bro.

sættelser, kan man gisne (fig. 3, 4a og 4b). Men det var og er teknisk mere kompliceret at opføre en stenkonstruktion end en simpel træbro, som kunne bygges af de bønder, som dette arbejde påhvilede. De hvælvede stenkonstruktioner krævede professionelle håndværkere, for hvem det også kunne volde vanskeligheder at klare brobuerne (22).

I vikingetiden og middelalderen blev brobygning betragtet som en handling, der lettede vejen til for brobyggeren, også på den anden side af graven. Endnu i renæssancen blev det anset for en illustre gerning at opføre en vejbro. Det er formodentlig sådanne tanker, der har ligget til grund for, at Henrik Rantzau lod afbilde den prægtige stenbro med 3 hvælvede gennemløb, som han lod opføre i Holsten over en af bifloderne til Stør i 1585 (23).

Fra Frederik den 2.s tid foreligger der ellers ingen oplysninger om opførelse af vejbroer af sten; og fra Christian den 4.s tid vel nok kun *Køge bro*, som Hans Steenwinkel d.y. fik til opgave at bygge i 1633 (24). Det er såvidt vides den eneste by-bro, der blev opført af sten. I de øvrige danske byer klarede man sig med træbroer. Selv i Kolding, hvor Sønderbro var en stor indtægtskilde for byen på grund af tolden, der skulle erlægges her af de okser og heste, som passerede den på vej ud af riget til Holsten og Elben, nøjedes man med en træbro. Med grund blev værdien af broen i Kolding omtalt som »så god som et sølvbjerg for Danmark og kronen«. Det må anses for et særsyn, at byen i 1612 lod broens rækværk pryde med forgyldte »stormhoveder« (25).

Det er uklart, hvor de 5 små murede broer, som



Fig. 5. Gamle Skæremøllebro. Foto: Kirsten-Elizabeth Høgsbro 1982.

lensmanden i Kronborg len i 1616 fik besked om at bygge, egentligt blev opført, bortset fra at en af dem skulle være i Nivå. Det er ikke muligt ud fra lensregnskaberne at identificere de øvrige. En af dem kan være *Gamle Skæremølle bro* i Nordsjælland på vejen fra Frederiksborg til Dageløkke Slette ved Strandvejen (26) (fig. 5).

Fra de talrige skriftlige kilder – i brevene fra kongen til lensmænd og borgmestre, i rejseberetninger, i me-

moirer og i dagbøger, og ikke mindst i tingbøgerne (27) – lyder der lige frem til de store vejreformer i slutningen af 1700-tallet én lang klagesang over de slette og »onde« veje. Vi ved som nævnt ikke, nøjagtig hvor de gik, og hvordan de så ud. Men problemer var der. Enten var de opkørte og ufremkommelige, især efter der havde været tøbrud, eller der var mange og store sten spredte på dem til gene for trafikanterne. Og lige så kritisabelt forholdt det sig med broerne. De var



Fig. 6. I. C. Dahls »Broen over Tryggevælde å«, ca. 1815. – Der er ingen tvivl om, at I. C. Dahl har været på stedet. Men billedet er malet senere efter hukommelse, som det var skik blandt landskabsmalere på denne tid, og detaljerne i brokonstruktionen er næppe helt autentiske. Foto: Statens Museum for Kunst.

brøstfældige, manglede planker i brodækket eller rækværk, osv., kort sagt livsfarlige at benytte (fig. 6).

Ulemperne ved at færdes på de danske alfarveje var ens for alle, kongen som stodderen. Christian den 4. oplevede en oktoberaften på vejen fra København til Køge, at vognen væltede, da den skulle passere vade stedet ved Snogebæk. Erindringen om det kongelige uheld blev fastholdt i navnet på den bro, som senere opførtes her: »Onde aftens bro« (28).

Ansaret for vejenes og broernes vedligeholdelse påhvilede lensmændene, ligesom det var dem, der skulle drage omsorg for, at der årligt blev holdt syn over veje og broer i lenene. Det var de hoveripligtige bønder, som skulle udføre arbejdet, med mindre de betalte sig

fra det. Det var imidlertid ikke en opgave, der forekom dem særligt påtrængende. Den uafbrudte strøm af breve fra kongerne til lensmænd og borgmestre om at sørge for vedligeholdelse af veje, og opførelse eller reparation af broerne syntes kun at have haft ringe virkning. Påbuddene om itsandsættelse blev uafslutteligt siddet overhørigt, og måtte gentages i det uendelige. Ikke mindst opførelsen af de mange broanlæg voldte vanskeligheder og mødte i hvert fald passiv modstand fra bøndernes side. Måske er det en hårdtoptrukken konklusion, at brobyggeriet var et led i samfundets, dvs. jordejernes, udbytning af bønderne (29). Der er også noget, der tyder på, at medens centraladministration, kongen og regeringen, gik kraftigt ind for at få



Fig. 7. Frederik den 2. Lorich Melchior's portræt, 1582. Foto: Kobberstiksamlingen, Statens Museum for Kunst.

opbygget et velfungerende vejnet, så svigtede lokaladministrationen, dvs. lensmændene i nogen grad (30).

3. Kongevejene

En usædvanlig nyskabelse inden for vejvæsenet kom der på Frederik den 2.s tid: nemlig *kongevejene*, der kom

til at ligge som en slags parallelveje til alfarvejene (fig. 7).

Frederik den 2. slap ikke helt så heldigt fra Syvårskrigen (1563-1570) mod Sverige, som han havde håbet, men mistet modet og initiativet til at styre og regere landet havde han ikke (31). Efter afslutningen af krigen tog han fat på rigets indre anliggender. Beständig var han på rejse, og foretrak ganske øjensynligt ikke at opholde sig i København. På egen krop mærkede han, hvor ubekvemt og langsommeligt det var at færdes på de danske veje, selv når man var konge.

Frederik den 2. var åben over for meget af det nye, der skete, også hvad angik instrumenter til opmåling af landområder og veje. Han har givetvis ikke været uden påvirkning af sin svoger, kurfyrst August af Sachsen, hvis regeringstid (1533-1586) blev en blomstringstid for Sachsen. Kurfyrstens interesse for sit lands ve og vel viste sig bl.a. ved den betydning, han tillagde kartografien, og i denne forbindelse også opmålingen af veje ved hjælp af hodometre. Det er formodentlig gennem kurfyrst August, at Frederik den 2. har fået et af de moderne vejmålingsinstrumenter, medens han fik et andet gennem sin svigerfader, hertug Ulrik Mecklenburg (32).

Kort sagt: Vejvæsenet lå Frederik den 2. på sinde (33). Det var på hans initiativ, at der blev lavet veje, udelukkende beregnet til brug for kongen.

Kongevejene blev først og fremmest anlagt på Sjælland, især Nordsjælland, hvor de forbandt slottene. Den første blev bygget ca. 1584 mellem København og Frederiksborg, den næste mellem Frederiksborg og Kronborg omtrent samtidig, og endelig et mindre stykke mellem Rude (Rudersdal) og Hørsholm i 1587 som en slags forgrening af vejen fra København til Frederiksborg. Endvidere anlagdes et stykke kongevej mellem Ringsted kloster og Antvorskov 1585-1586, og som

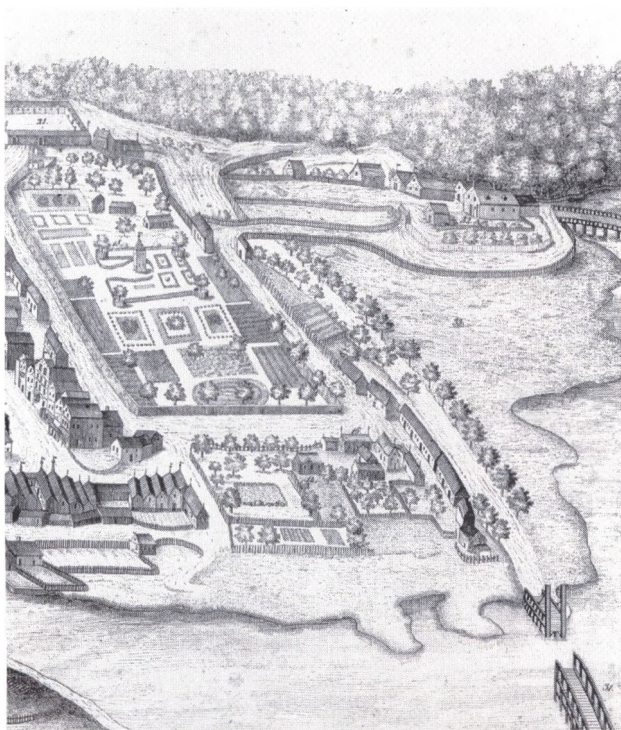


Fig. 8. Udsnit af prospekt fra Kolding, 1586, hvor den »lukkede« kongevej ses til højre. Foto: Nationalmuseet.

den eneste i Jylland, fra Haderslevhus til Koldinghus og videre mod Jelling – målet var her Skanderborg Slot (fig. 8).

I Christian den 4.s tid fortsattes udbygningen, men først et stykke henne i hans regeringsperiode, nemlig i 1620'erne, hvor der blev anlagt kongeveje fra Antvorskov til Korsør, fra Antvorskov mod Næstved, fra Roskilde over Haraldsted til Ringsted.

I slutningen af 1630'erne blev kongevejsnettet i Nordsjælland udvidet med en vej fra Hørsholm til Ny-

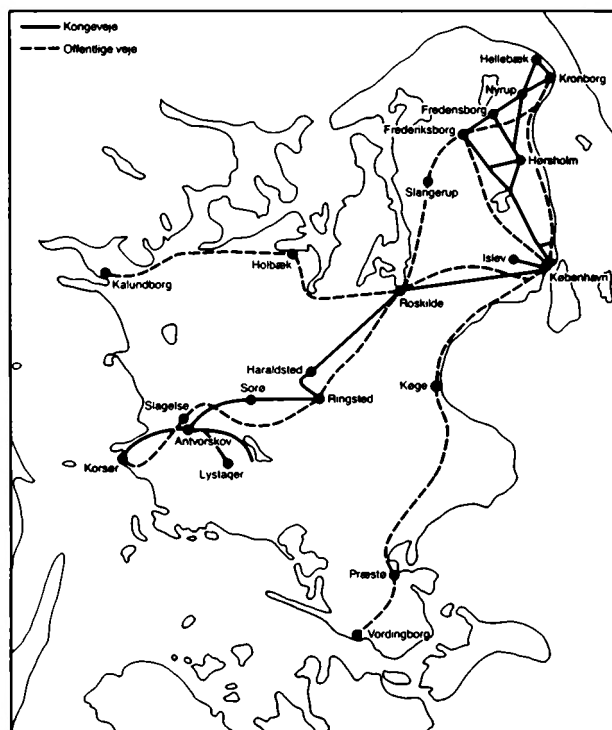


Fig. 9. Kort over kongeveje og alfarveje på Sjælland, udarbejdet af Alex Wittendorff. Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie 1500-1600, bd. 7, pag. 352.

rup. Endelig blev den sidste etape mellem Roskilde og København udført omkring 1640. Så kunne kongen endelig køre ad egen vej fra København til Korsør.

For at afrunde billedet af kongevejsnettet skal nævnes, at de følgende enevældige konger anlagde mindre strækninger, knyttet til slottene, således mellem Frederiksborgvejen og Frederiksdal, fra Vesterbrogade til Frederiksberg slot og mellem Hørsholm og Fredensborg (fig. 9).

Karakteristisk for kongevejene var:

1. De var anlagt af kongen, udelukkende til brug for kongen eller de få personer, han måtte give særlig tilladelse til at benytte dem.

2. Deres placering var fast og linjeføringen så vidt muligt lige uden alt for meget hensyn til terrænets naturlige former.

3. Dæmninger og broer indgik derfor i større omfang i dem, end i de almindelige alfarveje.

4. De var bedre funderede og indgrøftede samt ofte beplantet med træer langs vejsiderne.

5. Flere strækninger, fortrinsvis de i Nordsjælland beliggende, var forsynede med stolper og tavler, som angav hele og halve mil (34).

6. Forbudet mod at andre færdedes på kongens private veje indebar en række foranstaltninger, som f.eks.

a. Opførelse af porte og bomme, og omhyggeligt opsyn med nøgler til disse.

b. Regelmæssig tilsyn og vedligeholdelse.

c. Ansættelse af opsynsmænd eller vejsmænd, der dels skulle passe på, at udvedkommende ikke benyttede vejen, dels samtidig være ansvarlig for at den nødvendige vedligeholdelse fandt sted.

Kongevejene var »kunstige veje«, men af de få relikter af dem, som endnu eksisterer, f.eks. i Nyrup Hegn, er der intet, som tyder på at de rent teknisk adskilte sig fra alfarvejene, omend kvaliteten var bedre (fig. 10). De var som disse jordveje, kun stedvis brolagte, men afgrænsede. Der synes ikke at være særlige bestemmelser om deres bredde, men den har været konstant, og ikke diffus som alfarvejenes. De få bevarede rester af kongevejstrækninger og andre udsdagn tyder på, at de næppe var mere end 4-5 meter brede, måske endda smallere (35). To vogne har således ikke kunnet passere hinanden på en kongevej. Men det har jo heller ikke været meningen. Det var kun kongen, der skulle køre



Fig. 10. Kongevejen gennem Nyrup hegn. Foto: Erling Buhl 1977.

her, og der var derfor ingen reel risiko for, at han ville møde modkørende vogne.

Man kunne have ventet, at broerne på kongevejene ville slå mere syn af sig end alfarvejenes træbroer. Men heller ikke det blev tilfældet. Intetsteds blev der på kongevejene opført andet end broer af træ. Det var dog et felt, hvor man kunne have ventet, at den nye tids byggeidealer ville gøre sig gældende. Stenbroer, såvel murstens- som granitstensbuebroer blev jo opført ved slotte og herregårde, hvad den prægtige konstruktion med 5 hvælvinger ved Frederiksborg slot vidner om (fig. 11). Men selv på kongevejene lod man sig nøje med træbroer.

Det kunne være en fordel, hvis kongen ønskede vejen gjort ufarbar, når han ikke selv var i landet og skulle



Fig. 11. Hvælvingsbroen ved Frederiksborg slot. Foto: Lennart Larsen.

benytte sine veje. F.eks. i 1646, hvor Christian den 4. skulle til Norge, og i den forbindelse gav besked om, at alle broerne på kongevejene på Sjælland skulle kastes, og låse og jernværk på bomme og døre fjernes og opbevares på forsvarligt sted, indtil han selv kunne komme tilstede (36).

Formålet med kongevejene var, at kongen alene

havde ret til at færdes ad disse veje, som derfor ikke blev belastet og nedslidt af andre trafikanter. Det blev de *hurtige veje*, som gjorde det muligt for kongen at stå i tæt kontakt med embedskontorerne i København, når han selv befandt sig på et af de nordsjællandske slotte. Det var eksklusive veje, hvis betydning for samfundet som helhed vel nok kan diskuteres.

Forbudene mod at ingen andre end kongen og de få, han måtte give tilladelse til at benytte dem, færdedes på kongevejene skulle hurtigt vise sig, at være umulige at få overholdt. Ustandselig blev der truet med hårde straffe og store bøder, både fordi vejene blev brugt af uvedkommende, nøgler blev forfalsket, eller der blev øvet hærværk mod porte og bomme og milepæle væltet. Men det er forståeligt, at mange trods trussel om straf og store bøder tog chancen og benyttede sig af de »forbudte« og lukkede, men hurtigere veje, som lå der og bød sig så fristende til.

De mange overtrædelser og umuligheden af at forhindre dem førte til, at forbuddet mod færdslen på dem slækkedes for helt at forsvinde i midten af 1700-tallet.

Kongevejene var en nyskabelse, og for det 16. og 17. århundredes vedkommende enestående i landets historie, og vistnok også i verdenshistorien. Intet andet steds blev der i denne periode anlagt afgrænsede og adskilte vejssystemer (37). Det er oplagt at stille spørgsmålet om, hvorfra Frederik den 2. fik idéen til anlæggelse af sine kongeveje. Det er nærliggende at pege på kurfyrst August af Sachsen som inspirator i denne sag, men der er intetsomhelst, der kan støtte denne opfattelse.

Som billedet tegner sig på grundlag af de hidtil kendte kilder, synes det at være Frederik den 2. selv som fostrede konceptet til dette »mærkelige præ-absolutistiske træk« på vejbyggeriets område (38). Hvorvidt man vil vurdere dette kongelige initiativ indenfor infrastrukturen positivt som et bidrag til landets opkomst, eller negativt som et udtryk for en »kolossal kongelig selvfølelse« og se kongevejene som »et ekstremt parasitisk forbrug af samfundets kræfter, imponerende men groteske i deres afspærrede og ensomme majestæt« (39), står enhver frit for. Men selv den mest indædte tilhænger af det sidste synspunkt må dog er-

kende, at der med anlæggelsen af kongevejene for første gang i Danmarks historie blev skabt et vejnet, som var resultat af en central planlægning ud fra den grundlæggende idé, at vejen ikke skulle være bundet til landsbyerne eller købstæderne, men danne direkte forbindelse mellem fjernere mål. De havde en fremtidig udvikling indbygget i sig og indvarslede en ny tid i dansk vejhistorie (40).

På en måde kan man sammenligne Frederik den 2.s kongeveje med vor tids motorveje. Også med hensyn til den manglende overordnede lovgivning omkring planlægningen af dem!

4. Arkæologiske aspekter

Som nævnt i begyndelsen af denne artikel er det kun sparsom viden om de danske veje i renæssance og nyere tid, de arkæologiske undersøgelser hidtil har bragt for dagen.

Det er hævet over enhver tvivl, at der fra midten af 1500-tallet findes et så rigt skriftligt kildemateriale – hertil også henregnet såvel ældre og nyere kortmateriale (41) – at det er et vigtigt udgangspunkt for vort kendskab til vejenes historie efter middelalderen.

På den anden side er det oplagt, at de skriftlige kilder – trykte som utrykte – ikke alene kan besvare de væsentlige spørgsmål om vejenes fysiske beskaffenhed og deres kontinuitet eller ændrede forløb gennem århundreder.

Her vil arkæologiske undersøgelser, selv af ydmyge levn af tilsyneladende udaterbare vej- og brorester, hvor de end måtte dukke op i terræn'et, kunne yde vigtige oplysninger. Ikke mindst til belysning af hvorvidt vejnettet har været stabilt eller ej, både når det drejer sig om de mindre veje mellem landsbyerne og de større alfarveje. Mange steder træffes der i vandløb eller på arealerne op til disse på stolperester, der indi-



Fig. 12. Vejdæmning fra den i 1827 nedlagte »Gamle kongevej« i Vesterhan herred. Foto: Kirsten-Elizabeth Høgsbro 1988.

cerer, at der formentligt her har været broanlæg. Det vil være af betydning, at sådanne stolper bliver registreret og naturvidenskabeligt dateret, ikke mindst fordi der har været tradition for, at overvindelse af de naturlige hindringer, som vandløb og moser frembød, blev bestemmende for vejforløbet. Fra overgangsstedernes beliggenhed, der lå fast, kan man derfor med stor sandsynlighed slutte sig til, hvor i hvert fald hovedruterne gik. Hvor man støder på levn af granitstensanlæg, og det sker ikke helt sjældent, vil det i de fleste tilfælde være vanskeligt, om ikke umuligt at datere disse.

Endelig kan der peges på, at det måske kunne være nyttigt, om der blev lagt nogle snit gennem endnu eksisterende vejdæmninger, der i århundreder ikke har væ-

ret i brug, men som mirabile dictu ligger der endnu, uanset de ikke effektivt er omfattet af naturfredningslovens bestemmelser i § 48, eller andre fredningsbestemmelser (42) (fig. 12).

5. Konklusion

Når man skal vurdere, hvad der skete inden for vej- og brobyggeriet i den periode, som man traditionelt i dansk historie opfatter som renæssancen, må man konstatere, at der ikke skete markante ændringer. Vel blev der på enkelte få strækninger anlagt de særlige kongeveje, men disse adskilte sig rent teknisk ikke stort fra de øvrige veje og havde alt i alt kun betydning for en meget eksklusiv kreds af den danske befolkning.

På vejvæsenets område varede middelalderen til slutningen af 1700-tallet. Først med indkaldelse af Jean Marmillod og andre franske vejingeniører, og ikke mindst med gennemførelse af den store vejreform i 1793 blev der taget skridt til at etablere et effektivt, tidssvarende og fremtidsorienteret vejnet i Danmark til gavn for alle landets indbyggere:

Noter og litteratur

1. *Samlinger af danske love, Kolderup-Rosenvinge*, (1821-1846), bd. IV, pag. 57.
2. *Corpus Constitutionum Daniae*. Forordninger og recesser og andre kongelige breve 1558-1660 v/V.A. Secher, (1887-1918), bd. 1, 13. december 1558, pag. 39-40.
3. *Hugo Matthiessen, Hervejen*. En tusindårig vej fra Viborg til Dannevirke, 1930, og *Viborgveje. Studier og vandringer*. 1933.
4. Der er en omfattende litteratur om veje og deres tilstand gennem tiderne i en række lokalhistoriske årbøger. Fremhæves må især *Torben Topsøe-Jensens* arbejder, de fleste i artikelform, men også enkelte bøger, hvoraf den vigtigste er *Ad hjulspor og landeveje* (1966). – Inden for de senere år har *Mads Lidegaards* vandringer i Jylland sat sig frugt i bøger om *Hervejen* (1975-1983 ff.) og *Ravnejen* (1988), hvor han har fulgt de forskellige vejføringer og foruden selve vejsporene registreret gravhøje og forsvarsvolde, samt dæmninger og diger og andre synlige minder med tilknytning til de tidligere færdselsstrøg gennem det jyske landskab.
5. *Alex Wittendorff, Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*. 1973 (Skrifter udgivet af Det historiske Institut ved Københavns Universitet IV). – *Alex Wittendorff* har i *Dansk Vejtidskrift*, årg. 60, 1983, nr. 3, pag. 48-59, givet en glimrende oversigt over *Det danske vejnets historie*.
6. *Lars Aggeboe, Fynske landeveje c. 1560-1645*, se 1066, årg. 18, heft. 4, pag. 17-27. (1988).
7. *Sophus Müller, Vei og bygd i sten- og bronzealderen*. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed 1904, pag. 1-64. – *Vilh. la Cour i Sjællands eldste Bygder*, 1927, var ligeledes af den opfattelse, at vejnettet var konstant i oldtiden. Også vejhistorikeren *J. T. Lundbye*, der var ingeniør, gjorde sig til talsmand for dette synspunkt i sine talrige artikler om vejenes udviklingshistorie i Danmark. Se især hans artikel *Danmarks Veje i Oldtid og Middelalder* i *Nordisk Kultur* XVI B, 1934. – I denne sammenhæng bør fremhæves geografen *Steen B. Böcher, Træk af vejudviklingen i Danmark belyst gennem beligheden af vigtige vadesteder og broer*. Geografisk tidsskrift 1966.
8. *Georg Kunwald, En oldtidsvej i Tibirke bakker*, Nationalmuseets Arbejdsmark 1944, pag. 79. – Samme, *Broskovvejene*, ibidem, 1962, pag. 149-167. – Samme, *Oldtidsvej i Turistforeningens årbog* 1964, 7-18. – *Mogens Schou Jørgensen, Vej, vejstrøg og vejspærring*. Fra Stamme til Stat i Danmark, 1. Jernalderens samfund, pag. 101-116 – Samme, *Vandløb som forhindring. Vadesteder og broer fra arkæologisk synsvinkel* (Vandløb og kulturhistorie, Rapport fra et seminar på Odense Universitet 1990. Skrifter fra Historisk Institut, Odense Universitet, nr. 39. Odense 1990).
9. *Else Roesdahl, At bygge bro – om det ældste brobyggeri i Norden. I Gulnares hus: En gave til Hendes Majestæt Dronning Margrethe II ...* 16. april 1990, (1990) pag. 23-28.
10. Henholdsvis fra 1974 ff og fra 1984 ff.
11. *Hans Rostholm, Et vejanlæg fra 1500-tallet ved Højris øst for Ikast*. FRAM 1982, p. 41.
12. Fra omkring 1800 og indtil begyndelsen af vort århundrede opførtes der i tusindvis af sådanne vejstenkister, mange af dem efter de anvisninger og plantegninger, som var udarbejdet af den franske vejingeniør Jean Marmillod, der virkede i Danmark fra 1764 til 1776, og hvis danske efterfølgere i mere end 100 år næsten slavisk fulgte de retningslinjer, han havde lagt for anlæg af veje og broer. *Kirsten-Elizabeth Høgsbro, Historiske broer i Danmark i At slå bro*, 1986, pag. 11-22.
13. *Danmarks længste udgravning, (1987) Skindersbro gennem 1000 år og et mesterskud*, pag. 298-302.
14. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 168.
15. *Hugo Matthiessen, Hervejen gennem Jylland. Introduktion til det jyske vejnets historie*. Festskrift til Kristian Erslev, 1927 pag. 107.
16. Se f.eks. *T. Topsøe-Jensen*, op.cit. pag. 68 og *C. Klitgaard, Vendsysselke veje* 1936.
17. *Mogens Schou Jørgensen*, i *Vandløb som forhindring* (se note 7), pag. 85.
18. *Kancelliets brevbøger 1644-45* (1968), 1645. 24. juni og 25. juli, pag. 365 og 392. *Alex Wittendorff* (op.cit. pag. 56 og 235) lige netop strejfer tilstedeværelse af en vej til Tisvilde (Helene Kilde), men forholder sig mærkværdigvis ikke til etableringen af den; udfra den sammenhæng, hvori han nævner den, må han opfatte den som alfarvej.
19. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 71. – Et rekonstruktionsforsøg af et fag til broen over Skjern Å. Det må nok tages med noget forbe-

- hold. Skjern Bro var af anseelig længde, ca. 140 alen lang og godt 5 alen bred, og har muligvis været en let buet konstruktion, der var stærkere end en horisontal. Sådanne let hvælvede træbroer kendes fra andre steder i landet, hvor broerne førte over større vandløb.
20. *Jens Vellew*, Fem himmerlandsk kvaderstensbroer. hikuin 1, 1974, pag. 81 ff.
 21. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 234.
 22. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 72-74. – Ved opførelsen af de store landevejsbroer fra slutningen af 1700-tallet og et godt stykke ind i 1800-tallet var det fortsat et problem at skaffe kvalificeret arbejdskraft til brobyggeriet, der blev ledet af »experthold«, udsendt fra København, og som så snart de var færdige med det ene broanlæg blev dirigeret hen til det næste. Se *Kirsten-Elizabeth Høgsbro*, *Hist hvor vejen slår en bugt*, Nationalmuseets arbejdsmark 1987, pag. 28.
 23. *Vilh. Lorenzen*, *Rantzauske Borge og Herresæder i det 16. Aarhundrede efter den Rantzauske tavle, 192*, pag. 7 og 70. Jeg takker Johs. Hertz, som han henledt min opmærksomhed på dette værk.
 24. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 73.
 25. *Kirsten-Elizabeth Høgsbro*, *Sønderbro* i Koldingbogen 1985, pag. 6.
 26. *Jan Steenberg*, *Gamle Skæremølle bro*, Nationalmuseets Arbejdsmark 1966, pag. 33-38, daterer opførelsen af broen til omkring 1600 og mener den skal ses i forbindelse med byggearbejdet på Frederiksborg Slot. – *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 237 hævder til den opfattelse, at broen er en af de 5 små murede broer, der skulle bygges i 1616, og at den opførtes som erstatning for en tidligere træbro, der var blevet ødelagt af transporten af byggematerialer fra Dagelykke til Frederiksborg. Begge dateringer er lige usikre. Det er tankevækkende, at Gamle Skæremølle Bro minder meget om de broer, som fra begyndelsen af 1800-tallet og frem til vort århundrede opførtes i Sverige, og i øvrigt også i Danmark. De 2 hvælvede hærvejsbroer, *Gejlå- og Povlsbro*, blev opført i 1816 og 1844, og begge afløste broer af træ.
 27. Kun en del af tingbøgerne er trykt. Udvalget for udgivelse af kilder til landbefolkningens historie har udgivet tingbøger for *Åsum Herred 1640-1648*, *Herlufsholm Birk 1616-1619 og 1630-1633*, *Skast Herreds tingbog 1636-1640*, *Sokkelund Herreds 1621-1622 og 1624-1637*; se især *registrene*, for *Åsum Herred 1962*, *Herlufsholms Birk 1979*, *Skast Herred 1980* og *Sokkelund Herred 1985*.
 28. Den nuværende bro er opført 1786, men i 1960'erne drastisk udvidet, se *Kirsten-Elizabeth Høgsbro*, *Recente fortidsminder i Antikvariske Studier*, bd. 2, pag. 173.
 29. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 99.
 30. *Ibidem*, op.cit. pag. 101.
 31. Vurderingen af Frederik den 2. har i flere generationer været præget af den opfattelse, at kongen efter Syvårskrigen nærmest passivt affandt sig med, at Peder Oxe og rigsrådet regerede på hans vegne, medens han selv hengav sig til jagt og drikkeri, en opfattelse ikke mindst historikeren Erik Arup fandt behag i. *Frede P. Jensen* har i flere afhandlinger imødegået dette synspunkt, og argumenteret for, at Frederik den 2. ingenlunde var så intellektuelt ubetydelig som påstået af tidligere historikere. Se især *Frederik II og hans kancelli* i *Bidrag til Frederik II og Erik XIVs historie* (1978) og ikke mindst i *Dansk biografisk leksikon 3. udg. 1980* (bd. IV, pag. 525-530).
 32. *Erling Pade*, *Milevognen og ældre opmålingssystemer*, 1976, pag. 22-41.
 33. *Troels-Lund*, *Daglig liv i Norden i det sekstende århundrede*. 6. udg. v/ Erik Kjersgaard, 1968 ff, 1. bd. pag. 176.
 34. Jvf. *Ejvind Draiby*, *Gamle danske milepæle*. Rapport udgivet af Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1990, pag. 14.
 35. 1989 blev der i Kokkedal foretaget en mindre arkæologisk undersøgelse af en vejkasse, ca. 1,56 m dyb og ca. 3 m bred, fra den forlængst sløjfede kongevej mellem Hørsholm og Nyrup. Se *Jørgen G. Berthelsen*, *Christian IVs kongevej dukker op*. Dansk Vejtidsskrift 1990, nr. 11 pag. 1-7. – I 1991 er der på Havremark, Åstrup sogn, Sønderjyllands amt, af Haderslev museum ved en prøvegravning (af en jernalderboplads) påtruffet vej-kassen til den gamle kongevej fra Haderslev til Kolding. Vej-kassen blev dog ikke afdækket i fuld bredde. (jfr. Haderslev Museum, fundberetning, j.nr. 2711).
 36. Kancelliets Brevbøger 1646, (1987), 1646 den 25. juni. pag. 227-229.
 37. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 11.
 38. Se *Frede P. Jensens* artikel om Frederik II i *Dansk biografisk leksikon*. (jvf. ovenfor note 26).
 39. *Alex Wittendorff*, op.cit. pag. 297.
 40. *Ibidem*, pag. 308.
 41. *Jørgen Nybo Rasmussen*, *De ældste danske vejkort*, Arkiv bd. 10, nr. 4 1985, pag. 205-208. – Stednavne kan også være af værdi for studiet af vejenes forløb, se *Bent Jørgensen*, *Stednavne og samfærdsels-historie* (Navnestudier udgivet for Navneforskning, nr. 18, 1979).
 42. *Kirsten-Elizabeth Høgsbro*, *Gamle Kongevej i Vester Hanherred – En grå zone inden for lovgivningen om naturbeskyttelse*. Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred. 1991, pag. 1 ff.