

AF DET ÆLDRE DANSKE VEJVÆSENS HISTORIE

GENERALVEJKOMMISSIONENS VIRKSOMHED

Af *Knud Klem*.

Det er en bekendt Sag, at det danske Vejvæsen efter i Aarhundreder at have henligget i en yderst slet Tilstand, under hvilken man Tid efter anden vel stræbte at gennemføre Forbedringer, som imidlertid aldrig fik nogen varig Betydning, endelig i sidste Halvdel af det 18. Aarh. blev rationelt nyorganiseret samtidig med, at Planer blev lagt for et meget omfattende nyt Vejsystem. Foregangsmanden i dette Arbejde blev den franske Vejingeniør Jean Marmillod, som i April 1764 indkaldtes til Danmark, hvor han virkede indtil 1775. Under Marmillods Ledelse nyanlagdes Roskildevejen og Fredensborgvejen, ligesom Grunden lagdes til det Vejkorps, som siden fortsatte Vejarbejdet under dansk Ledelse efter Marmillods Afrejse fra Danmark. Vejvæsenets Udvikling i denne første Periode er skitse-mæssigt behandlet af forskellige Forskere, bl. a. Edv. Holm. For Marmillods Arbejde er der gjort nøjere Rede i J. T. Lundbyes og V. Hermansens Bog »Roskilde Landevej gennem Tiderne«. Her skal gives nogle Oplysninger om Vejarbejdet i Slutningen af Aarhundredet, baseret paa Rigsarkivets Materiale, især det af B. L. Paulsen udfærdigede Repertorium over Vejvæsenets Udvikling indtil 1823.

I administrativ Henseende laa Vejarbejdet i Begyndelsen ikke fast. Under de første Aars Arbejde med Roskildevejens Nyanlæg var dette Arbejde henlagt under en særlig Direktion for »den nye Indretning med Vejene«, der dog kun virkede i Perioden 1763—67. Dernæst fulgte vekslende Overstyrelser: Vejkommisionen 1769—

70, Generalitets- og Kommissariats Kollegiet 1770—71 samt Overbygningsdirektionen 1772—78.

Endelig blev der i sidstnævnte Aar truffet en forholdsvis varig administrativ Ordning, idet der ved Reskript af 7. Jan. 1778 nedattes en Vejkommision, bestaaende af Chefen for Ingeniørerne og Artilleriet General Wilh. v. Huth, Generalprokurør Henrik Stampe og Deputeret i Finanskollegiet Grev Joachim Godsche Moltke. Sidstnævnte var tillige Direktør for Fonden ad usus publicos, fra hvilken Fond der i en Periode senere ydedes Midler til Vejarbejdet. Af Kommissionens Sammensætning fremgaar tydeligt den Interesse, man fra Regeringens Side nærede for, at der skulde komme Realiteter ud af Sagen. Man havde her stræbt efter at sikre saavel den tekniske Sagkundskab som de økonomiske Midler, ligesom Generalprokurørens fremragende juridiske Kundskaber og hans bekendte Reformiverborgede for, at der kunde udarbejdes de fornødne Lovanordninger til Sikring af Reformarbejdets Gennemførelse. I Kommissoriet fik de Herrer nemlig Paalæg om at gennemgaa de allerede gældende Anordninger og de paabegyndte Foranstaltninger og fremsætte Forslag til eventuelle nye Anordninger »samt derefter om bemeldte Veie forfatte en saadan med Landet og Vores havende Øiemed passende Plan som siden kunde følges«. Det udtaltes ligeledes, at det var Majestætens Ønske, at Kommissionen bestandig skulde forestaa Vejarbejderne, ligesom han ønskede Forslag til eventuelle Tilskud fra Kongens Kasse, som maatte være fornødne til Reformens Gennemførelse. Kommissionen gik med megen Iver i Gang med sit Arbejde, og allerede under 2. Nov. 1778 udstedtes en kongelig Resolution, der indeholdt nærmere Bestemmelser om Vejarbejdet, og ved Reskript af samme Dato ophøjedes Kommissionen til Generalvejkommisionen.

Ønsket om at bevare Kommissionens nære Tilknytning til Regeringsadministrationen tilkendegaves ved de Nybesættelser, som i den forløbne Tid fandt Sted, og som fulgte tilsvarende Nybesættelser indenfor Kollegierne. Rentekamret blev saaledes i den følgende Tid i Kommissionen repræsenteret ved Kommitteret Søren Engelbrecht, Deputeret Chr. Ludvig Stemann, der indtraadte i

1781 ved Moltkes Afgang fra Rentekamret, men som selv afgik i 1782, da han blev Finansminister, Kommitteret Johan Zoëga og første Deputeret Chr. Numsen. Det blev i det hele taget Skik, at den første Deputerede i Rentekamret sad i Generalvejkommisjonen. Derfor erstattedes Numsen ogsaa i Dec. 1783 af Heinrich v. Schilden Huitfeldt, der gled ud ved Regeringsomvæltningen i 1784 og erstattedes med den nye første Deputeret Grev Chr. Ditlev Reventlow. Ved Kommissionen ansattes tillige en Sekretær; fra 1778—81 virkede Johan Gottfried Meer, 1781—84 Fuldmægtig i Rentekamret Niels Paulsen, 1784—91 Kammerraad Brodahl og derefter Chr. L. Sander. Desuden var der ved Kontoret en Kopist, som paa Grund af de voksende Forretninger i 1783 forfremmedes til Fuldmægtig.

Revisionen af Vejkasse- og Materielregnskab vedblev, som før 1778, at være henlagt under Rentekamret.

Udførelsen af selve Vejarbejdet blev forestaaet af Vejkorpsset, der i Marmillods Tid kom i fast Form og under hans Ledelse og Skoling i teknisk Henseende opnaede en saadan Kvalitet, at man kunde betro det den store Opgave at nyanlægge Danmarks Veje. Efter Marmillods Afgang fik Løjtnant Hans Frederik Rosenberg fra 1. Maj 1775 Overledelsen af Vejarbejdet. I 1776 udnævntes han til Overvejinspektør. Ved Vejarbejdets Nyorganisering i 1778 ændredes hans Titel til Overvejimester. Samtidig fik Vejingeniør Frederik Rosenberg Bestalling som Vejmaster. I Maj 1780 oprettedes endnu et Vejmasterembede, hvortil udnævntes Kaptajn Christopher von Stockfleth, der i 1773—77 som »officier geograph« havde foretaget Opmaalingsarbejder i Norge.

Under Vejmasterne var der desuden et Par Konduktører ved Navn Tangermann og Meldahl. Sidstnævnte blev Dec. 1782 udnævnt til Vejmaster, hvorefter Sekondløjtnant Bartholomæus Rummelhoff i Marts 1783 ansattes som Konduktør. Paa dette Tidspunkt var Vejkorpssets faste Officersstab altsaa vokset til en Overvejimester, tre Vejmaster og to Konduktører, men Tid efter anden ansattes desuden efter Behovet midlertidige Vejembedsmænd udvalgte blandt Officerer. Rangerende under disse fandtes et Slags Underofficerskorps, bestaaende af de saakaldte Pikører.

Indtil 1777 var der 7 saadanne. Deres Arbejde var især at komme Vejmestrene eller de i deres Sted kommanderende Officerer til Hjælp ved Liniernes Afstikning. De havde ligeledes Tilsyn med, at Grøftningen, Planeringen og Stenslagningen m. m. blev forsvarligt udført. Da der i 1779 arbejdedes paa fire forskellige Veje, maatte Kommissionen ansætte to midlertidige Pikører, og da Vej-arbejdet senere yderligere tiltog, indgik Kommissionen med Forestilling om, at der efterhaanden maatte ansættes ialt 19 Pikører, hvilket bevilgedes. Samtidig blev Tangermann paa Grund af sin Duelighed forfremmet fra Pikør til Konduktør. I de følgende Aar reduceredes Pikørernes Tal dog væsentligt, saaledes at der i 1785 kun var 8.

Vejkorpset var i Begyndelsen et blandet militært og civilt Korps. Konduktør Meldahl var saaledes ikke Militærperson. De øvrige var vel Officerer, men Forholdet mellem deres militære Grader svarede ikke til deres indbyrdes Forhold i Korpset. Det blev derfor nødvendigt at foretage en Regulering og efter Generalvejkommisionens Indstilling blev det da ved kgl. Resolution af 31. Aug. 1785 fastslaaet, at Vejkorpset skulde betragtes som et militært Korps. Alle Vejvæsenets Embedsmænd fik tillagt Rang som Infanteriofficerer. Overvejmesteren fik Rang som Major, Vejmestrene som Kaptajner og Konduktørerne som Løjtnanter. Uniformerne blev som hos afskedigede Officerer af Infanteriet, dog med andre Distinktioner, nemlig hvide Opslag og Kraver uden Rabatter samt hvide Knapper. Af Udvidelser og Ændringer i Korpset skal nævnes, at Løjtnant Andreas Gram von Heide i Marts 1788 udnævntes til Konduktør. I Marts 1790 blev Vejkonduktør Rummelhoff udnævnt til Generalvejmester i Christianssands Stift, og i April s. A. blev Vejmester Meldahl Amtmand i Island. Dette gav Anledning til, at Vejmestrenes Gager ved kgl. Resolution af 2. Juli 1790 blev regulerede, ligesom der indførtes en Graduering indenfor Vejmestrenes Kreds. Første Vejmester fik 750 Rdlr., anden 650 Rdlr. og tredie Vejmester 500 Rdlr. aarlig. De ledige Poster besattes med Løjtnant Heide, der blev tredie Vejmester med Løfte om Avancement til de højere Vejmester-

grader ved indtrædende Vakance, og Premierløjtnant, Landinspektør Guldbrand, der blev Konduktor.

Den førnævnte kgl. Resol. af 2. Nov. 1778 gav paa Grundlag af Generalvejkommissionens Indstilling de første almindelige Regler for Vejarbejdet efter Nyordningen. Saavel Nyanlæg som Vedligeholdelse skulde bestyres af Kommissionen, men indenfor de enkelte Amter forestaas af Amtmanden tillige med to Mænd fra Amtet samt en i Vejvæsen kyndig Ingeniør. Den sidstnævnte skulde foretage de fornødne Nivelleringer og iøvrigt forestaa selve Vejanlæggene. Arbejdet skulde foreløbig kun omfatte Landevejene fra København til Korsør og videre over Fyn til Assens samt Fredensborg-, Helsingørs- og Køgevejen. Med Hensyn til den økonomiske Ordning bibeholdtes Vejfonden, som allerede eksisterede forinden, og hvorfra der hvert Aar fra den kongelige Kasse udbetaltes Midler til Vejarbejdet til den under Kommissionens Opsyn staaende Vejkasse. Der gaves desuden forskellige Regler for selve Vejarbejdet, Vejføring og Vejenes Art. De saakaldte Chausseer skulde kun anlægges paa de Steder, hvor det var uomgængelig nødvendigt, iøvrigt skulde man klare sig med Grusveje. Vejkassen skulde udrede de fornødne Summer til Materialer og Arbejdsløn saavel til Opførelsen af Broer og Stenkister som til den fremtidige Vedligeholdelse af disse, endvidere til Dagløn for de talrige militære Arbejdere, som var nødvendige til Lægning af Sten, Bortryddelse af Træer og Planering af Vejene, til Anskaffelse af de Redskaber, som Bønderne ikke i Almindelighed var forsynede med samt til Milepæle. Hvad der kom til udover de nævnte betalte Arbejder skulde derimod udredes af Bønderne indenfor de paagældende Amter. Samtlige Bønder skulde i Forhold til deres Hartkorn uden Betaling levere og tilkøre, hvad der var fornødent af Grus, Sten og Jord til Vejene saavel som de Sten, der skulde benyttes til Broerne, ligesom de ogsaa skulde indgrøfte Vejene og afgive de fornødne Haandlangere til Brolægningen og Planeringen. Det Tab, som den enkelte maatte lide enten ved selve Vejanlæggene eller i Anledning af disses Udførelse saasom ved Jord- og Grusgravning, og som ikke fuldt erstattedes ved

Udlægning af de gamle Veje, vilde Kongen godtgøre efter forudgaaende Undersøgelse og Forestilling fra Rentekamret i ethvert enkelt Tilfælde af sin egen Kasse, saaledes at denne Udgift skulde være Vejkassen uvedkommende. Naar en Landevej var fuldført, skulde den fremtidig vedligeholdes vederlagsfrit af Beboerne, idet Amtsbetjente foretog den fornødne Opmaaling og ved Pæle og Mærker markerede det Vejstykke, som hvert Herred, Sogn og By og hver Gaard skulde tildeles.

For at fremskynde Vejarbejdet skulde der arbejdes i flere Amter paa en Gang, men Kommissionen skulde dog lægge Plan og Overslag for hver 3 à 4 Mil ad Gangen og gøre Forestilling herom til Kongen forud for Arbejdets Paabegyndelse. Der blev samtidig givet Bestemmelser for de mindre Veje, som paatænkte udenfor de egentlige Landeveje, og hvor man skulde gaa frem paa tilsvarende Maade, men disse Bestemmelser fik foreløbig ingen Betydning, da det varede længe, inden man naaede til saadanne Veje. Endelig blev det paalagt Kommissionen til sin Tid at forelægge Kongen til Resolution et Udkast til en almindelig Vejanordning, ved Hjælp af hvilken man kunde forebygge Mishandling og Beskadigelse af Vejene og fastsætte Straf for Forsømmelser ved Vejarbejdet.

Det var i Resolutionen fastsat, at Vejarbejdet skulde finde Sted paa den for Bonden bekvemteste Tid. Det blev derfor en Regel ikke at forlange Vejarbejde i Saa-, Højbjergnings- eller Kornhøstens Tid, men denne Regel blev næppe altid nøje overholdt. I 1780, 1790, 1791 og 1793 startede man f. Eks. Arbejdet tidligt paa Sommeren og vedblev til ind i November, i 1780 dog især paa Grund af en Brobygning, der jo udførtes ved betalt Arbejde. Arbejdet udførtes i Almindelighed godsvis efter foretagen Inddeling. Det saakaldte Flengsarbejde, hvor alle arbejdede i Fællesskab, anvendtes kun, hvor betydelige Jordarbejder ikke tillod en Fordeling. Fremgangsmaaden var sædvanligvis saaledes, at det Vejarbejde, som ifl. kongelig Resolution skulde udføres det enkelte Aar, blev af Overvejmesteren fordelt paa Hartkornet efter en fra Amtsstuen modtagen Fortegnelse over Hartkornet i Amtet. Denne Fordelingsliste, hvorpaa stod opført saavel ethvert Gods'

eller Sogns Hartkorn som den Vejstrækning, Godset eller Sognet som Helhed skulde anlægge det paagældende Aar, blev forinden Arbejdets Paabegyndelse af Kommissionen sendt til Amtmanden, der lod den cirkulere til hver Godsejer i Amtet. Naar derefter den Vejbetjent, som havde Tilsynet med Vejarbejdet, havde udarbejdet et Overslag over, hvor mange Mænd og Vogne, der var fornødne til Arbejdets Udførelse, forhandlede der med vedkommende Amtsforvalter om, hvilke Godser, Sogne eller Gaarde, der skulde tilsiges til Arbejdet. Tilsigelsen tilgik ikke de enkelte Bønder paa Godset, men Godsejeren som den, der efter de ældre Vejforordninger burde indestaa for, at det Vejarbejde, der tilkom hans Gods, blev udført. Vejbetjentene havde derfor kun at undersøge, om det pligtige Mandskab og Vognantal mødte. Hvis der i det enkelte Aar, naar Sæsonen var sluttet om Efteraaret, resterede noget af det Vejarbejde, som paahviledé Godset, opførtes dette som en Restance, der skulde indhentes det følgende Aar.

Til Lettelse for Befolkningen blev der indført nærmere Regler for Sten- og Grustagningen. Man skelnede her mellem nærmere og fjernere boende, idet man med de sidstnævnte forstod Folk, som boede en Mil og derover fra Vejarbejdet. Ved kgl. Resolution af 8. April 1782 fik de arbejdspligtige, som boede nærmest Vejene, i Vintertiden 1. Okt.—31. Marts Eneret til at samle Sten paa deres egen Grund til saa mange Aars Vejarparter, som Amtmanden efter bedste Skøn mente nødvendigt til de Parter af Vejene, der laa nogenlunde belejligt for Transport af Sten fra deres Marker. Paa de øvrige Tider af Aaret maatte det være de fjernere boende tilladt at samle Sten; dog skulde Amtmanden fastsætte, hvor stort et Kvantum disse sidstnævnte kunde bevilges, efter at de i Forvejen var tildelt en Strækning af den gamle Vej. Man benyttede nemlig den fornuftige Trafik at forbeholde Stenene fra de gamle Veje og fra »Milehøjene«, d. v. s. Stensætningerne om de gamle Milepæle, for de fjernere boende. Betalingen for Stenene skulde være 2 Sk. pr. Læs eller 48 Sk. pr. Kubikfavn til Grundejeren eller Beboeren. Af denne Prisberegning vil det bemærkes, at Læssene kun var smaa. Der indførtes Bøder og Konfiskation for Overtrædelser af disse Regler saavel som for de Tyverier af andres op-

lagrede Sten og Grus, som var særdeles almindelige. Mens Harpning af Grus til Brug for samme Aars Vejparter endnu fandt Sted, var det enhver forbudt at harpe mere Grus end der udkrævedes til dette Aar. Det var ligeledes Grundejere eller andre forbudt at harpe Grus eller samle Sten til Salg. Hvis det kunde lette Transporterne at aabne et Hegn, som tilhørte en anden, og køre over hans Grund, var dette tilladt, hvis Ejeren forud underrettedes derom. Satte vedkommende Ejer sig derimod, havde Amtmanden Beføjelse til at træffe Afgørelse i Sagen. En Ejer kunde saaledes ikke sætte sig imod en saadan Fremgangsmaade, men evt. Tab skulde naturligvis godtgøres ham. Paa tilsvarende Maade var der givet de fjernere boende Tilladelse til at lade deres Heste græsse paa de Græsmarker, som laa i Nærheden af Vejarbejdet, for en billig Græsleje, som Amtmanden skulde aftale med Grundejeren eller om fornødent fastsætte. Ogsaa Menneskenes Forplejning blev der taget Hensyn til, idet Kommissionen i 1791 fik gennemført, at Rentekamret efter Kommissionens Begæring uden Hinder af Anordningerne om Krohold paa Landet kunde give Husejere eller Værter Tilladelse til i Arbejdstiden »til Nødtørftighed« at forsyne Vejbetjente, Brolæggere, Haandlangere og andre til Vejarbejdet knyttede Personer med hvad Slags Spise- og Drikkevarer de maatte forlange. Om disse mange Smaakroer virkede særlig fremmende paa Vejarbejdet var maaske et andet Spørgsmaal.

Omend der saaledes var givet forskellige Lempelser og Begunstigelser, vedblev Vejarbejdet dog at være en stor Byrde baade for Bønder og Godsejere, og det var i høj Grad upopulært hos Befolkningen. Det havde ganske vist været kendt tidligere, men voldte nu mere Besvær ved sit betydeligt større Omfang. I 1782 ansøgte en Del Proprietærer i Roskilde Amt om Ændringer i Vejarbejdet, men navnlig var Etatsraad, Landsdommer Neergaard til Svenstrup kontrær. Ved alle mulige Lejligheder søgte han at lægge Hindringer for Vejarbejdet, og skønt Kongen tilkendegav Proprietæerne, at han »med Mishag vilde anse al den Hindring, der maatte gøres i de af Generalvejkommisionen til de nye Vejes Anlæg føjede Anstalter«, mens det derimod vilde være Kongen til Velbehag, »om samtlige Jordegodsejere saavel i dette som i øvrige

Amter, hvor der blev arbejdet paa de nye Veje, viste sig velvillige til at befordre Vejenes Anlæg, som for Landet var saa nyttige og nødvendige«, vedblev Etatsraad Neergaard at fastholde sin afvisende Holdning og fik sine Bønder til at vise sig opsætsige, saaledes at de benægtede Amtmandens Bemyndigelse til at udstede Befalinger og paa det mest uforskammede beegnedede Amtsforvalteren, da han optraadte paa Embeds Vegne i et Vejanliggende. Etatsraad Neergaard fik derefter en Bøde paa 500 Rdlr. til Vejkassen, ligesom hans Bønder blev mulkterede. Misdæderne fik imidlertid Lejlighed til at prøve et Sagsanlæg mod sig, og under Sagens Gang døde Neergaard, hvorefter Bønderne slap for videre Tiltale, fordi de havde fejlet mere af Vildfarelse end af Ondskab. Denne og andre Sager gav Anledning til, at Smaaforseelser mod Vejvæsenet og Vejarbejdet, for at man kunde undgaa vidtløftige Processer, maatte undersøges og paakendes ved en Politiret, og Dommen bringes til Udførelse, efter at den havde modtaget Amtmandens Approbation.

Under Generalvejkommisionen udførtes i Perioden fra 1778 til 1793 følgende Vejstrækninger: Roskilde—Korsør, Vejen fra Klovtofte til Køge, Hovedparten af Vejen fra Roskilde til Kalundborg, Vejen fra Usserød til Helsingør, samt Vejen fra København til Dragør. Endelig blev der paabegyndt Anlæg af en ny Vej til Frederiksborg.

Det var i Resolutionen af 2. Nov. 1778 forudsat, at man snarest skulde fortsætte Vejanlæggene over Fyn til Assens. Der blev ogsaa iværksat en Opmaaling af forskellige Vejstrækninger, ligesom Vejføringen fra Nyborg til Vissenbjerg og derfra dels til Assens og dels til Middelfart blev vedtaget, men disse Vejarbejder, saavel som en planlagt Vej i Jylland fra Haderslev over Gram ad Ribe til, blev ikke foreløbig bragt til Udførelse.

Forarbejder til *Korsørvejen* blev allerede paabegyndt i 1770. Paa dette Tidspunkt var der opmaalt en Strækning af 3 Mil mellem Roskilde og Ringsted. Ved kgl. Resolution af 25. Maj 1770 beordredes General Landvæsens Kollegiet til at besørge Strækningen gennem Antvorskov Distrikt fra det saakaldte Postriderhus til Korsør, omtrent 3 Mil, optaget og indpælet med Henblik paa

Nyanlæg. I Fortsættelse heraf befalede det, at de 5 Mil fra den anden Mil hinsides Roskilde indtil Postriderhuset skulde behandles paa samme Maade. Dette Arbejde foregik under Marmillods Ledelse. Under 25. Jan. 1779 approberedes Linien for Vejanlægget fra Roskilde til Ringsted med Ret for Generalvejkommisionen til at foretage evt. paakrævede Smaaændringer for at gøre Vejarbejdet billigere og mindre byrdefuldt for Befolkningen. Samtidig fik Ejeren af Gliims og Ousted Kroer tilstaaet 800 Rdlr. af den kongelige Kasse til Kroernes Flytning til den nye Vej. I Marts 1779 approberedes Vejføringen fra Ringsted over Slagelse til Korsør. 22. Marts 1784 bevilgede Kongen 300 Rdlr. af Vejkassen til Antvorskovs og Korsørs Amter for at disse kunde blive i Stand til at indhente en Del Restancearbejde. Beløbet skulde anvendes til ved Daglejere at bestride en Del af det vanskeligste Arbejde. Da det desuden blev uoverkommeligt for Korsør By med egne Kræfter at fuldføre sit Vejarbejde ligesaa tidligt som de tilstødende Amter, fik Byen i 1786 Hjælp af 100 Mand Militær til Indgrøftning og Planering af de resterende Vejstrækninger. Udgifterne hertil blev forskudsvis udredet af Vejkassen. I 1787 fik Byen paa samme Maade Hjælp af 50 Mand Militær, ligesom Sorø Amt i 1790 fik anvist 100 Soldater til Hjælp for sit Vejarbejde. Den hele Strækning fra Roskilde til Korsør udførtes i Aarene fra 1779 til 1791. Den samlede Vejlængde omfattede 38.819 Favne, og her var paa Strækningen 12 Broer og 102 Stenkister. Den samlede Bekostning udover det af Befolkningen udførte Pligtarbejde omfattede 200.149 Rdlr.; heraf androg Vejvæsenets Gager 45.116 Rdlr., mens Erstatningen til Lodsejerne udgjorde 20.138 Rdlr.

Køgevejen gik Generalvejkommisionen i Lag med straks efter sin Overtagelse af Vejarbejdet. Her var ogsaa foretaget en Del Forarbejder. Allerede 28. Dec. 1778 afgaves Indstilling herom. Kommisionen mente, at man fra København enten skulde 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; derfra til Lille Vejlebro, herfra til Lopholmskro, og Korporalskroen, og derfra i lige Linie til Skillingskroen og til Køge. Paa en Del af de nævnte

Strækninger var Vejen allerede afstukket og indgrøftet. Af økonomiske og praktiske Grunde approberede Kongen den 4. Jan. 1779 den førstnævnte Vejlinie. Kort efter denne Resolution indgav imidlertid Amtmanden over Københavns Amt, Geheimeraad Scheel Plessen efter Anmodning fra adskillige Proprietærer Forestilling om, at det formentlig vilde være fordelagtigere og lettere for Bønderne, naar Vejen i St. f. at gaa over Flaskekroen blev fulgt fra København til Damhuset og anlagt over Hvidovre Mark til Vejlebro, hvorved Anlæg og Vedligeholdelse af næsten en Mil vilde spares. Da man endvidere ved Anlægget af Vejen fra Køge til Skillingskroen gjorde den Erfaring, at Vejen langs Stranden paa Grund af det løse Sand selv med forøget Bekostning vanskeligt lod sig udføre solidt, anstillede Kommissionen nye Undersøgelser for at finde ud af, hvilken Linie, man burde vælge, naar Vejen ikke skulde lægges over Flaskekroen. Man kom da til den Erkendelse, at Vejen burde følge Roskildevej indtil Valby Mose paa den anden Side af Roskilde Kro og derfra kom til at gaa tværsover Taastrup Valby Mark til Østenden af Greve og Karlslunde Byer, over Solrød Mose til Skillingskroen. Betydelige Besparelser vilde derved indvindes.

Generalvejkommisionen indstillede denne Vejføring til Kongen. Samtidig bemærkede man, at det vilde blive meget byrdefuldt for de 4022 Tdr. Hartkorn af Roskilde Amt, som det tilkom at anlægge Roskilde Amts Vejpart, at udføre dette Arbejde. Naar Københavns Amt ved Vejforlæggelsen da nød en betydelig Lettelse, var det kun billigt, om Københavns Amt hjalp Roskilde Amt med Vejens første Anlæg, saaledes at man paatog sig et større Stykke end til Amtsskellet. 17. Aug. 1780 ændrede Kongen da sin Beslutning derhen, at Vejen skulde føres fra Roskilde Kro til Skillingskroen, og at Københavns Amt ved Anlægget af Vejstykket fra Valby Mose til Skillingskroen skulde tildeles en lige saa stor Strækning som Roskilde Amt, hvorimod hvert Amt skulde paatage sig Vedligeholdelsen af de Vejstykker, der løb igennem det paagældende Amt. For at Arbejdet des hurtigere kunde fremmes, bevilgede Kongen samtidig 3000 Rdlr. af Fondet ad usus publicos.

Udførelsen af Køgevejen skete i Aarene fra 1778 til 1788. Vejens Bredde var 20 Alen, Vejlængden udgjorde 12.818 Favne, der tilsammen kostede 52.160 Rdlr. Lønningsudgifterne androg 14.798 Rdl. og Erstatninger til Godsejerne omfattede 6605 Rdl. Vejen havde 6 Broer og 26 Stenkister.

Vejen fra *Roskilde til Kalundborg* approberedes af Kongen 1. Maj 1779. Paa Strækningen fra Roskilde Bys Mark til Kornerup havde den en Bredde af 16 Alen, Resten var 18 Alen bred foruden Grøfterne. Anlægget fandt Sted i Aarene fra 1779 til 1793. Fra 1779 til 1781 incl. fandt kun Flengsarbejde Sted paa denne Vej; fra 1782 var Sten- og Grusarbejdet saavel til det egentlige Vej-anlæg som til Bro- og Stenkistebygningen repareret paa Godserne, mens Jordarbejdet, der var vanskeligere at fordele, blev udført som Flengsarbejde. Vejlængden var 8218 Favne, Bekostningen androg 35.880 Rdlr., hvoraf faste Lønningsudgifter omfattede 9551 Rdl. og Erstatningskravene 4263 Rdl. Til Vejarbejdet var ialt afgivet 168.139 Mand og 43.412 Vogne.

Vejføringen for *Vejen fra Usserød til Helsingør* blev fastlagt i kgl. Resolution af 22. Febr. 1779; det er den samme Vej, som nu betegnes Kongevejen. Vejen var 20 Alen bred, dens Længde 9445 Favne. Til Vejens Anlæg var under Hørsholm Amt henlagt 1045 Tdr. Hartkorn, under Kronborg Amt 4063 Tønder, men da Vejlængderne i de to Amter var henholdsvis 2316 Favne og 5465 Favne, faldt Byrden ved Anlægget højst forskelligt ud, som det iøvrigt efter Beregningsmaaden ofte maatte blive Tilfældet ved disse Vejanlæg. I Hørsholm Amt maatte 1 Td. Hartkorn derfor anlægge 2 Favne, 1 Fod og $1\frac{1}{2}$ Tomme Vej, mens 1 Td. Hartkorn i Kronborg Amt kunde klare sig med 1 Favne, 2 Fod og 1 Tomme. Vejen anlagdes i Aarene 1779 til 1793. Bekostningen androg et Beløb af 36.683 Rdlr., hvoraf Lønningsudgifterne beløb sig til 10.925 Rdlr. Til den nye Vej blev indtaget et Areal af 790.828 Kvadratalen, mens der blev udlagt 262.476 Kvadratalen af den gamle Vej. Der gik saaledes et Areal af 528.352 Kvadratalen tabt. Erstatningssummerne androg tilsammen 4876 Rdlr. Til Udgangen af 1789 var der til Vejarbejdet afgivet 197.913 Mand og 36.347 Vogne. Som et Kuriosum skal nævnes, at Tabet paa Grund af

Regnvejr og Forsømmelser udgjorde 4404 Mand og 502 Vogne, der maa forekomme bemærkelsesværdigt lidt. Vejarbejdet skete ved Repartition, idet Flengsarbejde praktisk talt ikke fandt Sted, hvilket maa betyde, at der ikke forekom større koncentrerede Jordarbejder.

Da *Dragørvejen* var yderst slet, indgav Generalvejkommisionen i April 1780 Forestilling om Nyanlæg, hvilket bifaldtes af Kongen den 8. Maj s. A. Vejen skulde være 20 Alen bred, fra Sundbyøster og videre dog kun 14 Alen. Hertil kom Grøfter paa 3 Alen, senere udvidet til $3\frac{1}{2}$ Alen. Husmænd med Haver fik paalagt Arbejde med Grøftning og Harpning af Grus, jordløse Husmænd blev fritaget for Vejarbejde; dog skulde Dragørs Beboere til Hjælp for Store Magleby Sogn udrede 70—80 Rdlr. aarlig til Lønning af Haandlangere, et Beløb, som blev repareret efter Erhvervsindtægter. Alt det øvrige Vejarbejde skulde derimod fordeles og lignes paa Hartkornet, Føgdernes Hartkorn dog undtaget. Efter Landevejens Anlæg skulde Vedligeholdelsen ligeledes paahvile Hartkornsbrugerne, idet Husmændene og Dragørs Beboere fik en vis Del af Grøfterne og Jordvejen at vedligeholde.

Dragørvejens Anlæg fandt Sted i Aarene fra 1780 til 1790. Chausséens Længde paa selve Amagerlandet var 5040 Favne, men hertil kom paa Staden Københavns Grund 111 Favne Stenbro og 144 Favne Chaussé samt i Hollænderbyen 382 og i Dragør 116 Favne Stenbro. Amagers Hartkorn omfattede ialt 1152 Tønder, hvorved der blev 4 Favne, 2 Fod og 11 Tommer Vej at udføre for hver Tønde Hartkorn, altsaa væsentligt mere end paa Helsingørvejen. De til Vejanlægget udbetalte Beløb androg 18.834 Rdlr. Heraf udgjorde de faste Lønningsudgifter 5858 Rdlr., en bemærkelsesværdig stor Andel, mens Erstatningssummerne androg 2615 Rdlr. En Mil af Dragørvejen kostede 13.602 Rdlr. i Gennemsnit. Skønt de sjællandske Veje blev nyanlagt indenfor den samme Periode, var der en iøjnefaldende Forskel i Udgifterne hertil. Vejen fra Usserød til Helsingør kostede gennemsnitlig 15.692 Rdlr. og Køgevejen 16.276 Rdlr. pr. Mil. Aarsagen maa ligge i Forskellen i de Hindringer, som Naturen lagde Vejteknikerne i Vejen. At det flade Amagerland maatte give den billigste Vej, er kun na-

turligt, og der var paa Dragørvejen desuden ikke en eneste Bro. Paa Helsingørvejen var der en enkelt Bro, Jellebro, paa Køgevejen derimod som nævnt 6: Skillingsbro, Thorslunde, Solrød, Onde-aftens, Ølby og Karlstrup Broer.

For i Sammendrag at give et Indtryk af det Vejarbejde, som gennemførtes af Generalvejkommisionen i Perioden fra 1778 til 1793, meddeles følgende Oversigt:

	Det egtl. Vej- arbejde	Løn- nings- udgifter	Erstat- nings- beløb	Ialt	Udført Vejlængde	
	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.	Mil	Favne
1778.....	1.553	4.420	273	6.246	}	1 2672
1779.....	5.521	4.420	971	10.912		
1780.....	10.339	4.420	1.817	16.577	}	2 1409
1781.....	16.932	5.470	2.977	25.380		
1782.....	19.189	5.570	3.374	28.133	1	2137 ¹ / ₂
1783.....	35.716	5.520	6.280	47.516	3	3236
1784.....	22.570	5.520	3.968	32.059	1	475
1785.....	17.180	5.800	3.020	26.001	1	1982 ³ / ₄
1786.....	17.121	5.800	3.010	25.931	1	2662
1787.....	17.660	5.800	3.105	26.566	1	950
1788.....	12.891	5.600	2.266	20.757	1	600 ⁴⁷ / ₇₂
1789.....	8.805	5.600	1.548	15.954	}	1 1514 ¹¹ / ₁₂
1790.....	1.009	5.600	1.760	17.369		
1791.....	15.141	5.570	2.662	23.374	}	1 1282 ² / ₃
1792.....	4.171	5.570	733	10.475		
1793.....	4.151	5.570	729	10.450		1196
Ialt...	218.958	86.250	38.500	343.708	18	2211 ¹ / ₁₂

Det bemærkes, at i den ovenstaaende Oversigt er Mark og Skilling udeladt.

Med Datidens Prisforhold maa de til Vejarbejdet anvendte Summer siges at betegne en meget betydelig Indsats i dette vigtige Reformarbejde, især naar det tages i Betragtning, at det Pligtarbejde, som paahvilede Befolkningen, var saa omfattende, ligesom ogsaa Militæret blev anvendt saa stærkt i Vejarbejdet. De ovennævnte Summer medgik udelukkende til Nyanlæg, men ogsaa Vedligeholdelsesarbejdet maa tages i Betragtning, naar man skal danne sig et Overblik over den ydede Indsats. Som det vil

erindres forudsatte Vejreskriptet af 2. Nov. 1778, at Vedligeholdelsesarbejdet skete ved Pligtarbejde, men paa dette Punkt fik man meget snart Betænkeligheder. Det gik hurtigt op for Mynighederne, at det vilde være en daarlig Økonomi, hvis Roskilde- og Fredensborgvejene, som var anlagt med saa stor Omhu og saa betydelige Udgifter, skulde udsættes for en hastig Forringelse ved en daarlig Vedligeholdelse. Ved Kabinettsordre af 20. Aug. 1779 indførtes derfor den Nyordning, at Bøndernes Pligtarbejde for disse Vejes Vedkommende ene skulde omfatte Transporten af Gruset til Reparationerne, mens saavel Grusets Gravning, Harpning og Udlægning paa Vejene, som det havde været Tilfældet forud for 1778, fremdeles skulde forestaaes af Vejvæsenets Folk og udføres af lønnede, erfarne Arbejdere. Derimod skulde de øvrige Veje, der efterhaanden anlagdes, helt vedligeholdes ved Pligtarbejde. Til Vedligeholdelsesarbejder paa Roskildevejen og Fredensborgvejen efter disses Færdiggørelse blev der paa denne Maade anvendt henholdsvis 41.093 Rdlr. og 55.497 Rdlr., ialt et Beløb af 96.590 Rdlr.

Til delvis Dækning af de store Udgifter, som Vejreformen medførte, opkrævedes Bomafgifter paa de forskellige Veje. Paa Fredensborgvejen var der 5 Bomme (ved Vibenshus, Vangede, Gjelsskov, Hørsholm og Heslerød), paa Vejen fra Usserød til Helsingør 2 (Niverød og Rørtang), paa Roskildevejen 4 (Damhuset, Vridsløselille, Baldersbrønde og Roskilde), paa Strækningen Roskilde—Korsør yderligere 9 (Glim, Boruphus, Ortved Skov, Ringsted, Fjenneslevmagle, Sorø Mølle, mellem Kindertofte og Slagelse, Ormslev og Korsør), paa Køgevejen 3 (Kildebrønde, Karlstrup og Ølby), paa Kalundborgvejen 2 (Kornerup og Lindensborg Kro) samt endelig paa Dragørvejen en Bom ved Acciseboden ved Amagerport. I Perioden indtil 1793 indkom ved samtlige 26 Bomme en Sum af 171.852 Rdlr. I en Aarrække ydedes der af den kgl. Kasse 5000 Rdlr. aarlig til Vejkassen. I de forløbne 16 Aar vilde der saaledes normalt ydes et Beløb af 80.000 Rdlr., der lagt til Bomindtægterne giver ialt 251.852 Rdlr., et Beløb, der langtfra strakte til til Dækning af de samlede Udgifter for Nyanlæg og Vedligeholdelse, der androg 440.298 Rdlr., naar endda kun Ved-

ligeholdelsen paa Roskilde- og Fredensborgvejen tages i Betragtning. Moltke, der jo baade var Medlem af Generalvejkommisjonen og Direktør for Fondet ad usus publicos, fik derfor i 1781 kongelig Resolution for, at Fondet skulde udbetale de Summer til Vejarbejdet, som Kommissionen rekvirerede, men allerede det følgende Aar maatte Moltkes Efterfølger C. L. Stemann erklære Fondet ude af Stand til disse store Udbetalinger. Der blev derfor i Aarenes Løb fra den kgl. Kasse i de Aar, Finanserne viste Overskud, udbetalt de Summer, som var nødvendige, i 1783 saaledes paa en Gang 33.000 Rdlr., siden andre store Beløb.

Siden sin Nedsættelse i 1778 havde Generalvejkommisjonen været betænkt paa at følge Kongens Paalæg om at forberede en almindelig Vejforordning, der gik mere i Detailler end det foreløbige Grundlag, der skabtes ved den kgl. Resolution af 2. Nov. 1778, og hvori nedfældedes de Erfaringer, som Kommissionen indhøstede under sit Arbejde. De ovennævnte økonomiske Besværligheder gjorde Kommissionen betænkelig ved at fortsætte Vejarbejderne i Landets øvrige Amter, før en saadan almindelig Vejforordning var udstedt. Chr. Ditlev Reventlow udarbejdede derfor en Plan hertil, som efter at være blevet behandlet saavel af Kommissionen som af adskillige andre Autoriteter, blev endelig udarbejdet af Generalprokurør Chr. Colbiørnsen og derefter fik Kongens Underskrift den 13. Dec. 1793 med Lovkraft fra 1. Jan. 1794. Denne Forordning, paa Grundlag af hvilken alt Vejarbejde i Danmark i $\frac{3}{4}$ Aarhundrede kom til at hvile, er et stort, velovervejet Lovkompleks paa 97 Paragraffer, der giver Regler for alle Detailler af Virksomheden. Der er ikke her Lejlighed til nærmere at redegøre herfor. Det skal kun oplyses, at der i Loven skelnes mellem tre Vejklasser: Hovedlandeveje, mindre Landeveje og Biveje. Ved Hovedlandeveje forstaas Landeveje, som forbinder en Provins med en anden. Paa Sjælland var Vejene fra København til Korsør, Kalundborg-, Vordingborg- og Helsingørvejene Hovedlandeveje; paa Fyn var det Ruterne Nyborg—Odense—Middelfart samt Nyborg—Assens—Faaborg. I Jylland skelnedes mellem en østlig Hovedvej: Aalborg—Hobro—Randers—Aarhus—Skanderborg—Horsens—Vejle—Snoghøj og fra Vejle til Kolding og Snog-

høj samt en vestlig Hovedvej: Haderslev—Ribe—Varde—Ringkøbing—Holstebro—Lemvig samt Holstebro—Viborg—Hobro. Paa Falster var det Linien Gaabense—Guldborg og paa Lolland: Guldborg—Sakskøbing og derfra til Maribo og Rødby. De mindre Landeveje var de Veje, som førte fra en Købstad til en anden eller til de almindelige Færge- og Ladesteder. Bivejene var Resten, d. v. s. Sogne-, Kirke- og Mølleveje etc.

Med de ovenfor refererede Vejarbejder og Forordningen af 12. Dec. 1793 er omtalt Generalvejkommisionens væsentligste Virksomhed. Kommissionen bestod ganske vist til 1808, da den ophævedes ved en kongelig Resolution af 22. Marts, hvorefter dens Funktioner lagdes ind under Rentekamret, men efter 1793 udførtes kun faa Vejarbejder. Baggrunden for denne Ophævelse var den Standsning, som Krigsaarene havde bragt i Vejarbejdet. Med Undtagelse af nogle Smaaarbejder kom der først paany Gang i Virksomheden i 1820-erne, og Vejprogrammet fuldførtes først langt over Midten af 19. Aarh., da Jernbanerne allerede havde mindsket Betydningen af Landevejene.

Vejforordningen af 1793 afløstes af en ny Forordning af 12. Sept. 1841, men en virkelig gennemgribende Ændring kom først med Loven af 21. Juni 1867, der fra 1. April 1868 lagde Vejarbejdet over i Aamtsraadenes Hænder.