

litteraturhenvisninger og diskuterende noter er bogen i sin helhed et fortrinligt apparat for den, der arbejder med (interessere sig for) middelalderlig billedkunst – endda sat i et større perspektiv.

Niels M. Saxtorph

ALEX WITTENDORFF: ALVEJ OG KONGEVEJ. *Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i den 16. og 17. århundrede. Skrifter udg. af Det historiske Institut ved Københavns Universitet. Bind IV. Akademisk Forlag. København 1973, 348 s., kr. 50.*

Alex Wittendorffs bog er en disputats – den forsvaredes den 27.11.1973 for den filosofiske doktorgrad ved Københavns Universitet, og nærværende anmeldelse gengiver i omarbejdet form 2. officielle opposition. I modsætning til mange andre disputatser er denne imidlertid ikke så tynget af lærdom, at den er utilgængelig for almindelige dødelige. Den klare og levende fremstilling bør kunne læses af alle, der interesserer sig for emnet.

Bogens formål præciseres i indledningen. »Hensigten er« siger forf., »at klarlægge (vejenes) tekniske beskaffenhed, retslige og administrative forhold og de vigtigste sider af deres benyttelse«. Men da vejene jo nu engang er nært knyttet til naturgivne og samfundsmæssige faktorer, har forf. fundet det vanskeligt at adskille en del af de nævnte forhold »fra vejenes topografiske placering og deres funktion som bindeled mellem bestemte områder med lokale særpræg eller som dele af større ruter med tilknytning til udlandet«, og han har derfor knyttet sin undersøgelse til et bestemt område, nemlig Sjælland. Alene øens centrale placering i det daværende danske rige og hovedstadens beliggenhed her berettiger på forhånd dette valg, og hertil kommer ønskeligheden af at levere et modstykke til Hugo Matthiessens studier af de jyske vejes topografi.

Bogen kan følgelig deles i to hovedafsnit. Det første, der omfatter kap. I–VII, dækker principielt hele Danmark, men dog således at lokale problemer fortrinsvis belyses ved hjælp af sjællandsk materiale. Det andet, topografiske afsnit omfatter kap. VIII og IX og søger så nøjagtigt som muligt at følge henholdsvis de sjællandske alfarvejes og de særlige kongevejes forløb med angivelse af de punkter, der lader sig sikkert bestemme, og kildegrundlaget for denne bestemmelse.

Som sig hør og bør slutter bogen med en »sammenfatning og konklusion« samt med fortegnelser over kilder, litteratur, illustrationer og kort og endelig et register.

Registeret er et kombineret navne- og sagregister, hvad der er en ubestridelig kvalitet. Den der selv har prøvet at udarbejde et sagregister vil vide, at dette er en intellektuel udfordring af betydelig dimensioner, fordi en oplysning i mange tilfælde bør registreres under flere forskellige stikord. En illustration fremby-

der stikordet »kongeveje«, hvor der har været behov for krydshenvisninger til bøder, færdselsforbud, grøfter, milemærker, militærpatrulje, nøgler, opsynsmænd, porte og bomme, ulovlig færdsel samt vejinspektører. Et andet yderpunkt markerer det andet stikord i bogens titel, »alvej«, der er blevet henvist til en parentetisk tilværelse efter »alfarvej« og ifølge registeret kun omtales side 10! Det kan umiddelbart virke overraskende, men har sin forklaring i, at ordet defineres på den omtalte side.

Der er kun undtagelsesvis foretaget person- eller sted-identifikation i registeret. For personnavnenes vedkommende er det en begrænset ulempe. Man kan jo slå op i bogen og erkyndige sig om identiteten af markante personer som Henrik Skovrøver, Søren Ræv, Hans Flander-øre og Jørgen Brændevin. Og risikoen for, at forskellige personer med samme navn er registreret under ét, er vist med det ringe i denne bog. Mere betænkelig er udeladelsen af identifikation ved stednavne, f. eks. med angivelse af herred, i et topografisk værk som dette. Det kan medføre sammenblandinger, og det er i det mindste sket i ét tilfælde, nemlig Karup, som omtales s. 63 og 145. Første gang drejer det sig om Karup i Gers h. (Skåne), men anden gang om Karup i Lysgård h. (Jylland) – hvad man dog ikke kan se af teksten! Retfærdigvis skal det tilføjes, at registrator i andre tilfælde har været på sin post og skelnet mellem Lyngve ved Slangstrup og Lyngve ved Sorø samt mellem hele tre Nybro'er.

Det er ikke forf.s formål at rekonstruere det fuldstændige vejnet på Sjælland. Der er set bort fra veje, som kun havde lokal betydning, og opmærksomheden er samlet om »de veje, ad hvilke trafikken mellem købstæderne og den udprægede fjerntrafik bevægede sig« (s. 10). Også veje til overfartssteder uden for købstæderne er inddraget. Det er disse veje, der i kilderne omtales som alfarveje, landeveje eller lignende.

Denne indledende problemformulering er dog, som selve undersøgelsen også viser, alt for snæver. Der kan rettes samme indvending mod den, som forf. s. 23 retter mod geografen Steen B. Böcher: »der tages i for ringe grad hensyn til, at de forskellige centres tiltrækning over for færdselen kan skifte i forhold til hinanden i århundredernes løb. Og de *har* skiftet«. De forskellige centre er imidlertid ikke blot købstæder og overfartssteder. S. 115 fremsættes der nogle overvejelser over samfundets samlede transportsektor, hvori både lenene og adelsgodserne med deres fæstebønder og købstæderne med deres vognmænd indgik, og hvoraf desuden søtransporten var en vigtig bestanddel. Hele denne transportfunktion må endvidere, som det rigtigt siges, »ses i sammenhæng med produktionens og markedernes lokalisering« – og, må det tilføjes, i sammenhæng med centralstyrelsens, statsmagtens voksende betydning. De resultater, som dansk historieforskning har nået på disse områder, yder imidlertid ikke synderlig stor hjælp, måske dog med undtagelse af postvæsenets historie, som Fr. Olsen skildrede i 1889 på en måde, som også Alex Wittendorff finder tilfredsstillende.

Det ville være urimeligt at forlange, at forf. skulle have fordybet sig i det

enorme kildemateriale vedrørende disse forhold, før han gik over til undersøgelsen af vejene, men det er ikke desto mindre i denne store sammenhæng de må betragtes, og det havde nok været nyttigt at gøre dette klart allerede i indledningen. I så fald ville godsernes – og slottenes – store rolle som trafikskabende faktorer værre trådt tydeligt frem fra begyndelsen. Nu er det først som afhandlingen skrider frem, at det går op for læseren. Man kan nævne redegørelsen for den uhyre transportmæssige belastning, som opførelsen af Frederiksborg Slot betød, og for de ændringer i den nordsjællandske vejstruktur, der blev en følge heraf, og der kan henvises til Ole Rømers kort fra 1697, »Alle store Weyes Maaling og Afdeeling« (s. 173), hvor det vil bemærkes, at godserne Gissfeld og Gjorslev fremtræder som mål for »store veje«.

En anden ting er så, at det er en uhyre vanskelig opgave at bestemme de enkelte trafikskabende faktorer relative betydning og ændringerne heri, så snart man kommer ud over de allergroveste træk som Københavns og centralstyrelsens vækst og opførelsen af Frederiksborg. I praksis må man nok, som forf. siger (s. 40), sætte sin lid til, »at de stærkest trafikerede veje vil skille sig ud fra de øvrige i kildematerialet«, hvilket dog, som det understreges, forudsætter, at dette ikke er alt for sparsomt. Det er historikerens erstatning for nutidens trafiktællinger.

På denne måde vil der i visse tilfælde kunne konstateres vigtige forskydninger i hovedruterne. Et af Wittendorffs udgangspunkter har således været, at den hovedvej mellem Roskilde og Slagelse over Stestrup og Munke Bjærgby, som fremgår af krolisten fra 1521 (kort s. 36), på Videnskabernes Selskabs kort fra slutningen af 18. årh. er afløst af vejen over Glim, Osted, Benløse og Ringsted som hovedforbindelsesåre. Det næste skridt bliver at finde årsagen hertil, og så får man vanskelighederne sig omgående op. Med stor forsigtighed peges der i konklusionen (s. 302) på, at forklaringen øjensynlig skal »søges i lokale centres skiftende økonomiske og befolkningsmæssige betydning«, og der opstilles den hypotese, at det var de gamle godsers aftagende betydning i forhold til købstæderne som trafikskabende faktor, der var årsagen til forskydningen. Det er, som det understreges, kun en hypotese, der må prøves på middelalderligt kildemateriale, hvis det er muligt, men det er en forklaring, som i princippet forekommer rigtig, og en udmærket illustration på, hvorledes arbejdsgangen bør være i undersøgelser af denne art.

Det har været et metodisk hovedpunkt for Wittendorff at gøre op med teorierne om den faste kontinuitet i vejnettets store stræk, som med udgangspunkt i Sophus Müllers arbejde er forfægtet af J. T. Lundbye for denne periodes vedkommende og med anden argumentation af Steen B. Böcher (s. 16–23). Wittendorffs resultat er blevet en klar og overbevisende afvisning.

I denne forbindelse kommer spørgsmålet om kildeværdien af de bevarede relikter af gamle veje og vadesteder ind i billedet. Forf. stiller sig med rette skeptisk over for deres værdi, fordi muligheden for en blot nogenlunde nøjagtig datering og for placering af sporene i en større sammenhæng (lokalvej eller

hovedvej?) i reglen er ringe (s. 20). En undtagelse danner dog den brolagte vej i Nyrup hegn, hvis egenskab af kongevej hidtil har været en hypotese, der først nu, efter at Wittendorff har vist vejens sammenhæng med den bevarede rest af en af Ole Rømers milehøje, kan betragtes som verificeret.

I almindelighed gælder det imidlertid, »at rekonstruktionen af et gammelt vejnet kun kan lykkes, når den hviler på et sikkert grundlag af samtidige, skriftlige kilder« (s. 55). Først når dette arbejde er udført, er der mulighed for at sætte de bevarede spor ind i en meningsfuld sammenhæng. Med udgangspunkt i Wittendorffs undersøgelser, især de mange data, der er ordnet topografisk i kap. VIII og IX, vil stedkendte folk have mulighed for at opnå værdifulde resultater på dette felt.

Den tidligere litteratur om emnet har ikke haft meget stor betydning for Wittendorffs afhandling. Hugo Matthiessens bøger, især »Viborg-Veje« fra 1933, har selv sagt været en værdifuld inspirationskilde, og mester Hugos kombination af »studier og vandringer« nævnes som et uopnåeligt ideal (s. 31). Sandt er det, at »vandringerne« ikke spiller nogen afgørende rolle i Wittendorffs undersøgelser, og det må vel også betvivles, at det tæt opdyrkede Sjælland har efterladt spor af gammel vejføring i et omfang, der tåler sammenligning med det midtjyske landskab. Til gengæld må det siges, at Wittendorffs »studier« m. h. t. kritisk behandling af kilderne overgår Hugo Matthiessens.

Nærmere beslægtet med Wittendorffs arbejde, såvel m. h. t. emne som metode, er Victor Hermansens afsnit om den gamle Roskildevej i J. T. Lundbye og V. Hermansen: »Roskilde Landevej gennem Tiderne« (1927), som da også omtales anerkendende. Hertil kommer den store mængde af topografisk og lokalhistorisk litteratur, som rummer et væld af oplysninger, men langtfra altid med tilfredsstillende argumentation. Kun når kildebelægget for sådanne oplysninger lader sig spore, eller der er andre grunde til at tillægge oplysningerne vægt, er de videnskabeligt anvendelige. Faghistorikeren må »mobilisere al sin professionelle surhed og forlange dokumentation for det hele« (s. 29).

De vigtigste komplekser af skriftlige kilder har været centraladministrationens breve, der dog kun benyttes gennem de trykte registre i Kancelliets Brevbøger, ikke ved eftersyn i tegnelserne, hvad der nok stedvis havde været nyttigt; endvidere vejlovgivningen, tingbøger (de udgivne), lensregnskaber, markbøger og oplysninger om ruter for udenlandske rejsende og for postvæsenet. Hver især stiller disse kilder metodiske krav, som forf. dog formål at leve op til.

De samtidige landkort er et andet kildekompleks, som stiller krav til benytterens kritiske sans, ikke mindst m. h. t. de indtegnede veje. Det gælder også den mest betydningsfulde gruppe, Johannes Mejers kort fra midten af 17. årh. Både P. Lauridsen og Hugo Matthiessen har tidligere advaret mod ukritisk brug af Mejers kort som kilde, og hvad Sjællandskortene angår får de tilslutning fra Wittendorff (s. 53 f.).

Også den svenske officer Erik Dahlberghs oplysninger og kort over Karl X

Gustavs marchruter har interesse i denne forbindelse. Dahlberghs meddelelser om politiske og militære begivenheder er blevet udsat for sønderlemmende kritik i nyere svensk forskning, og denne kritik gælder også hans oplysninger om ruter og natkvarterer, der er vist på kortene, så at kun et par landsbynavne bliver tilbage som troværdige (s. 45). Større selvstændig kildeværdi tilkender Wittendorff Dahlberghs lokalkort over bl. a. Korsørs, Kronborgs og Københavns nærmeste omegn. De er ganske vist ufuldstændige, men til gengæld medtager de detaljer, der ikke kendes andetsteds fra og øjensynlig er baseret på direkte iagttagelse (s. 52).

Om Erik Dahlberghs generalkort, der blev stukket af Louis Cordier i 1668, men først publiceret 1696 i Samuel Pufendorfs værk om Karl X Gustavs bedrifter, siges det (s. 48), at »det viser et efter tidens forhold fremragende billede af Danmark«, hvilket dog ikke synes at harmonere alt for godt med den straks efter følgende oplysning, at »der er enighed om, at der ikke er tale om et selvstændigt kartografisk arbejde«, men at Dahlbergh har benyttet allerede foreliggende kort som forlæg. Som sandsynligt grundlag nævnes Sanson, Janssonius og måske Lauremberg. Denne lave vurdering af Dahlberghs selvstændighed som korttegnere er i bedste overensstemmelse med tidligere forskning (jvf. Arne Stade: Erik Dahlbergh och Carl X Gustafs krigshistoria, 1967, s. 127 f. med henvisninger) – men er den rigtig? Sammenligner man Dahlberghs kort over den sjællandske øgruppe (gengivet af Wittendorff s. 49) med Sansons Danmarks kort fra 1658 (Bo Bramsen: Gamle Danmarks kort, 1952 og 1965, fig. 103), Janssonius' fra 1647 (Bramsen, fig. 74) eller det ligeledes hos Janssonius optagne specialkort over Sjælland (Bramsen, fig. 70), der antages udført efter Laurembergs forlæg, vil det hurtigt ses, at Dahlberghs kort mange steder giver en selvstændig og ofte bedre redegørelse for kystlinien end de tidligere kort, det gælder således indskæringerne på Lolland, Møn og Sydsjælland (Præstø fjord). Også på andre punkter udviser Dahlberghs Danmarks kort (Bramsen, fig. 86) selvstændighed og fremskridt i forhold til forgængerne, således m. h. t. Jyllands form. Bo Bramsen udtaler (s. 98), at hvis Dahlberghs Danmarks kort i den foreliggende form var tegnet i 1660, ville det have været banebrydende, men da Bramsen daterer stikket til 1692, kan han opfatte det som afhængigt af Pierre Duvals kort fra 1686 (fig. 107), der udviser tydeligt slægtskab med Dahlberghs. Cordier udførte imidlertid sit stik allerede i 1668 (Stade, s. 127 med henvisninger), og følgelig bortfalder denne mulighed. Påvirkningen må være gået den anden vej, fra Dahlbergh/Cordier til Duval – hvis forlæg Bo Bramsen (s. 118) heller ikke har kunnet opklare. Meget tyder da på, at Erik Dahlbergh bør vurderes højere som selvstændig kartograf, end det hidtil er sket – hvilket ikke er ensbetydende med, at hans kort uden videre kan anvendes som kilde!

Alex Wittendorff er ikke blot historiker, men også geograf af uddannelse, hvad der bl. a. er kommet hans bog til nytte i redegørelsen for de hydrologiske forhold (s. 64 ff.), omend hydrologien, som det fremhæves, endnu ikke kan give sik-

ker oplysning om forholdene i ældre tid. Sikkert er dog, at datidens danske landskab har frembudt et helt andet hydrologisk billede end nu, grundvandstanden har de fleste steder været væsentligt højere, og arealerne langs selv mindre strømme har været vandlidende. Navnlig de sjællandske strømme har været uberegnelige; der har været stor forskel på afstrømningens maksimum og minimum, og ved maksimum forår og efterår gjorde store oversvømmelser ådalene ufremkommelige. I det iøvrigt så trafikvenlige sjællandske landskab var åerne langt den væsentligste forhindring, og dette forklarer, at arbejde med broers vedligeholdelse omtales så hyppigt i kilderne. Træbroer synes at have været det almindeligste, bl. a. var alle kongevejsbroerne af træ, men der har ofte været anvendt stensætninger som forstærkning og stenbrolægning i tilslutning til den egentlige bro i moderne forstand.

På grundlag af anvisning på materialer i Silkeborg skove til genopbygning af Skjern bro 1632 udføres s. 71 et rekonstruktionsforsøg, som dog må tages med meget forbehold. Forf. regner åbenbart med (jvf. s. 72), at de fire »gangledere« (længdebjelker) à 200 alen har været i ét stykke, men det kan ikke godt antages, at Silkeborg skovene har været leveringsdygtige i tømmer af den størrelse. De 200 alen må forstås som broens samlede længde, og hver længdebjelke må have bestået af adskillige stykker. Det er muligt, at Skjern bro har været lige, således som det er vist på rekonstruktionstegningen, men det er ikke bevist, og det har næppe været almindeligt. Den leddelte, buede form, som omtales s. 72, og som kendes fra flere ældre billeder end det nævnte fra ca. 1815 af broen over Tryggevejle å, har nok været den mest udbredte, fordi den som den stensatte bue frembyder den fordel, at en del af trykket – ved mindre broer det hele – ledes ind mod det forstærkede brofæste, så at de bærende stolper eller piller aflastes, evt. overflødiggøres.

Hvad vejenes beskaffenhed angår anser Wittendorff det for karakteristisk, at vejen blev opfattet som identisk med hjulsporet (s. 60). Rent sprogligt er dette tvivlsomt, hvad der allerede fremgår af citatet fra Kancelliets Brevbøger 29.4. 1558, hvor der udtrykkelig skelnes mellem vej og hjulafstand, men at regeringen gennem det følgende århundrede bestræbte sig ihærdigt for at gennemføre ensartet hjulafstand er dokumenteret, og at der er sammenhæng mellem disse bestræbelser – om hvis effektivering forf. med rette ytrer tvivl – og de kongelige ordrer om udvidelse af vejene er ligeledes klart. Den omstændighed, at selve vejene er udgangspunktet, har imidlertid fået den egentlige hensigt med regeringens påbud til at træde noget i baggrunden. Det var ikke blot ensartet, men også større bredde end hidtil der ønskedes, og formålet var selvsagt at øge det forhåndenværende transportvæsens kapacitet, dvs. få mere ud af bøndernes pligtige ægter, hvad der tydeligst fremgår af det citerede kongelige missive af 28.7. 1562.

Til gengæld er magthavernes udbygning af bønderne et stærkt fremherskende motiv i kapitlerne V og VI om administration og vedligeholdelse, samfærdsel og godstransport. »Den måde, broernes bygning og vedligeholdelse organiseredes

på, var fortsat en funktion af jordejernes magt over samfundet. Brobyggeriet blev et led i udbygningen« hedder det s. 99, og opfattelsen støttes bl. a. af et markant Christian IV-citat fra 1633: »Har bønderne ikkun noget, man kan letteligt få det fra dem« (s. 122). H. H. Fussings bekendte konklusion, »Danmark var et retssamfund«, får »den afgørende tilføjelse, at de love og kontrakter, hvorefter dette retssamfund fungerede, ensidigt var udformet af den herskende klasse« (s. 93 n. 53). Der redegøres udførligt for ægt-systemet og Christian IV's forsøg på en afløsning heraf, og skønt statistisk bevis ikke kan gives, tilslutter man sig gerne forf., når han siger (s. 130): »Samfundet var helt afhængigt af bøndernes små vogne, og blandt vejenes trafikanter må bonden på ægt med sine små, men hurtige heste og sin lidet imponerende vogn nævnes som den absolut vigtigste«. Interessant er også konklusionen (s. 101) vedr. vejes og broers vedligeholdelse, »at mens centraladministrationen – kongen, regeringen – i høj grad gik ind for opgavens løsning og viste stor ihærdighed, svigtede lokaladministrationen – lensmændene – i nogen grad«. Kommunikationsnettets vedligeholdelse var altså et af de punkter, hvor adelsvælden ikke levede op til sine samfundspligter. Der er perspektiver i dette.

Kapitlet om samfærdselen afsluttes (s. 143–63) med en omtale af kroer og andre herberger, hvis voksende antal, især i 17. årh., anvendes som indikator for stigende færdsel, samt af rejsehastigheden. På sidstnævnte punkt korrigeres adskillige udokumenterede påstande i den tidligere litteratur, og det slås fast, at ingen »normal-dagsrejse« med rimelighed kan fastsættes, dog har den sjældent andraget over 80 km. Christian IV's berømte lynrejser er i enhver henseende atypiske, almindelige rejsende ses at være kommet mellem 20 og 80 km frem pr. dag. I visse tilfælde kan rejsehastigheden bestemmes til ca. 10 km i timen, og der synes ikke, som det tidligere har været antaget, at være sket nogen mærkbar forøgelse af den i den skildrede periode.

Når Christian IV kunne holde en helt anderledes fart, hang det sammen med anlæggelsen af de særlige kongeveje, som var begyndt under Frederik II, men først fik sit sjællandsomspændende omfang i Christian IV's tid. Bortset fra strækningen Haderslev-Jelling var kongevejene et rent sjællandsk fænomen, hvad der må ses i sammenhæng med Københavns voksende betydning som rigets hovedstad og kongens faste residens. Den indgående behandling af kongevejene (kap. VII og IX) er nok den mest helstøbte del af Wittendorffs arbejde, og han går også her ud over sin sædvanlige kronologiske ramme og følger kongevejenes historie videre til dens definitive afslutning med de store vejreformer i anden halvdel af 18. årh. Først med denne fremstilling er der kommet fuld klarhed over disse enestående vejanlæg.

Kongevejene var i eksklusiv forstand kongens veje og afspærret fra det øvrige vejnet med aflåsede bomme og porte. De benyttedes kun af fyrstelige personer, lejlighedsvis af en gesandt, men end ikke af rigsråderne for slet ikke at tale om almindelige trafikanter. »De er et ekstremt eksempel på et parasitisk forbrug af samfundets kræfter, imponerende som udtryk for et radikalt brud med tilvante

forestillinger, groteske i deres afspærrede og ensomme majestæt« (s. 297). Hvad deres beskaffenhed angår afvises tidligere antagelser om fuldstændig brolægning. Som på alfarvejene synes stenbro kun anvendt, når særlige omstændigheder krævede det; jord, sand eller grus har været det almindelige. I andre henseender repræsenterer kongevejene imidlertid noget nyt. De var i modsætning til de almindelige veje egentlige fjernforbindelser med lige linieføring under udstrakt anvendelse af dæmnings- og broer og med afstandsafmærkning. Kun få rester af dem er bevaret til nutiden, men til gengæld giver de skriftlige kilder, lens- og amtsregnskaber, markbøger m. v., talrige oplysninger om deres forløb – som når en afspærring blev brudt op, og håndværkerregningen for istandssættelsen findes blandt regnskabsbilagene.

Kongevejenes æra blev kort. Enevældens konger følte ikke samme behov for landsomfattende rejser som Christian IV. Den jyske vej blev opgivet allerede i 1660'erne, og 20 år senere var det kun vejene fra København til byens nærmeste omegn, især den nuværende Gl. Kongevej, samt til Nordsjælland, der opretholdes som kongeveje. Den sidste blev opgivet ved åbningen i 1775 af den nye hovedvej fra Vibenshus over Rudersdal og Hørsholm til Fredensborg – i den gamle kongevejs spor, men nu som offentlig vej. Navnet bevaredes imidlertid, og med rette for så vidt som de gamle kongeveje i mange henseender indvarsler en ny epoke og peger frem mod det 18. århundredes chausseer.

I modsætning hertil var alfarvejene i 16. og 17. årh. ikke et fast og veldefineret vejsystem for fjerntrafikken. Endnu på Videnskabernes Selskabs kort fra 2. halvdel af 18. årh. finder Wittendorff det i mange tilfælde vanskeligt at pege på en enkelt, fikseret vej blot mellem to købstæder. Han overer alligevel at indtegne hovedruterne sammen med kongevejene på en kortskitse (s. 301), men det understreges, at der i mange tilfælde har kunnet vælges mellem flere muligheder. Videnskabernes Selskabs kort afbilder veje mellem landsbyer. De rejserne måtte krydse sig frem ad et udviklet system af landsbyveje for at nå deres mål. Dette er et af bogens mange vigtige resultater og samtidig et godt eksempel på, hvorledes fordybelsen i kilderne har ført til revision af den indledende problemformulering, som opererede med fjernforbindelser i mere moderne forstand.

Alex Wittendorffs bog har ikke udtømt kildematerialet til vejenes historie blot på Sjælland i 16. og 17. årh., og adskillige detaljer, især fra utrykt kilde-materiale, vil sikkert kunne føjes til hans oversigt over de sjællandske alfarvejes topografi (kap. VIII); men det må betvivles, at dette vil ændre de skildrede hovedruters forløb væsentligt. Også efter denne bog er der imidlertid mange uafklarede områder i de danske vejes historie, som kalder på udforskning. Ved sin respekt for kilderne og sin kombination af historisk og geografisk metode viser Wittendorffs disputats, hvorledes en undersøgelse af denne art bør gennemføres. – Og så er det for resten en meget smuk bog med klar typografi og et velvalgt og godt reproduceret billedmateriale.

*Svend Ellehøj*