

Træk af vejudviklingen i Danmark

belyst gennem beliggenheden af vigtige vadesteder og broer

Af Steen B. Böcher

Abstract

It is shown, that the course of the old roads (from the time before 1800) leading to ferries and harbours was primarily determined by the existing streams and depended on the possibilities of avoiding them or crossing them as easily as possible.

A map (pl. 1) showing the most important fords and bridges permits an establishment of the most characteristic features of the old road system.

Et af de træk i det danske kulturlandskab, der viser en tydelig afhængighed af naturforholdene, er vore veje. På forhånd ville man måske tro, at i vort forholdsvis ensartede og flade lavlandsterræn, kunne vejene anlægges nogenlunde direkte mellem de punkter, de skulle forbinde. Således er det også i vore dage, hvor man med moderne teknik er i stand til at overvinde alle terrænhindringer, og hvor broer over Øresund og Storebælt indgår i planerne om fremtidens vejforbindelser. Men således var det ikke i tidligere tid, og det vejnet, der forefindes nu, bærer tydelige spor heraf.

De vigtigste terrænhindringer var de mange sunde, bæltter og fjorde, der skiller de enkelte landsdele. Ganske vist kunne man sejle over, men at det ikke var hvermands sag, ses bedst af de store dialektforskelle. Havneforhold og overfartsmuligheder blev afgørende for, hvor de veje, der knyttede landsdelene sammen, skulle ende eller begynde; det blev de faste punkter i vort hovedvejsnet. Deres betydning fremgår bl. a. klart af de befæstninger og kongelige borge, der blev anlagt på disse steder (Kronborg, Kalundborg, Korsør, Vordingborg, Nyborg, Svendborg, Sønderborg, Ålborg m. fl.).

Inden for de enkelte landsdele var det i særlig grad de større vandløb, moser og søer, der var de naturlige hindringer for trafikken, og værst i så henseende var utvivlsomt de store moser og sideengstrækninger. Et godt eksempel er Åmosen på Sjælland, der på en

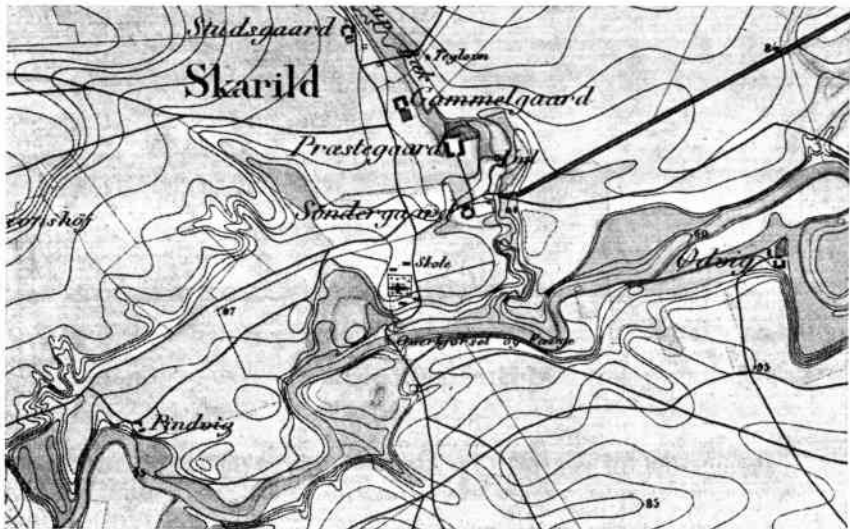


Fig. 1. Skjern Å ved Skarrild efter Topografisk Kaart over en Deel af Skjernaens Vanddistrikt 1848. Kortet viser overkørsel og færge syd for kirken.

Fig. 1. The river Skjern Å near Skarrild from a map 1848. The map shows a ford and ferry south of the church.

strækning af ca. 15 km ligger som en naturlig hindring for nord-sydgående veje, medens Halleby Å både oven for og neden for Åmosen krydses af flere broer. – I langt ringere grad var skove og bakker hindringer for trafikken, og de store hedestrækninger i Midt- og Vestjylland synes næsten at have tiltrukket trafikken.

Afgørende for vejforløbet blev således de hydrografiske forhold og måske endnu mere de muligheder, der fra naturens hånd fandtes for at overvinde de hindringer, vandløb og moser frembød. Det letteste var naturligvis, hvis man helt kunne undgå vandløbene, og man ser da også, at en række af vore gamle veje, bl. a. Hærvejen, på lange strækninger var vandskelsveje (planche 1). Helt kunne man ikke undgå at krydse vandløb, og det gjaldt da om at finde de steder, hvor man lettest kunne komme over, hvad enten det var ved at vade over eller ved at bygge bro over vandløbet. Disse overgangssteder blev bestemmende for vejforløbet, og som det senere skal vises, kan man nu benytte sig af dette forhold og fra overgangsstedernes beliggenhed slutte sig til tidligere tiders vejforløb.

For nutidsmennesker kan det måske være vanskeligt at forstå den afgørende betydning, vadesteder og (senere) broer fik for vejforløbet, idet man er tilbøjelig til at antage, at vore vandløb altid har set ud som i vore dage. Mange forhold bevirkede imidlertid, at



Fig. 2. Skjern Å på samme sted som fig. 1. Billedet er taget fra den nuværende bro, der synes at være bygget lidt vest for det gamle vadested. Tømmerresterne i åen har muligvis forbindelse med færgestedet. S.B. fot. 1966

Fig. 2. The river Skjern Å at the same place as on fig. 1. The photo is taken from the modern bridge. The ford seems to have been just in the middle of the picture.

dette langt fra var tilfældet, og især må det understreges, at afstrømningen foregik så langsomt, at der hvor vi nu finder enge med græssende kvæg eller dyrkede marker, var der i gamle dage meget fugtige enge, der jævnlig stod helt under vand. Sådanne strækninger var næsten ikke til at passere til fods og endnu mindre til hest eller i vogn. De vigtigste årsager hertil var manglende dræning, mangelfuld eller slet ingen rensning af vandløbene for grøde og talrige vandmøller, der stemmede for vandet; om uddybning eller udretning af vandløbene var der naturligvis slet ikke tale.

Allerede landets første indbyggere har utvivlsomt forstået at finde de naturlige vadesteder, hvor den faste jordbund lå nærmest muligt ved vandløbet, og hvor bunden i dette var hård (stenet). Det første var nok det vigtigste, idet man jo havde mulighed for at gøre bunden mere hård ved hjælp af grus og sten.

Da befolkningen blev hofaste agerbrugere med en fastere samfundsstruktur, udviklede der sig naturligt vejforbindelser mellem de enkelte bopladser (landsbyer). Også disse veje benyttede de naturlige vadesteder, hvad man endnu kan iagttage i landskabet, idet højreækker markerer vejen på begge sider af åen (*S Müller, 1904. Lundbye, 1934, s. 203*). Andre steder peger gamle nedkørselsveje på begge sider af åen ned mod overgangsstedet, f. eks. ved Lindenberg Å

(Lundbye, 1919, s. 135). Naturligvis kan man også finde disse forhold kombinerede som ved Sneum Bro syd for Bramminge.

Også målebordsbladene giver mulighed for at finde en række af de gamle vadesteder. Først og fremmest ved hjælp af stednavnene, der indeholder ordet vad eller andre gloser, der betyder overgangssted (se videre herom s. 133-34); men herudover findes en række andre metoder til at finde vadestederne:

Viser kortet en hel række veje, der fra begge sider stråler sammen mod et bestemt sted ved vandløbet, kan man med sikkerhed gå ud fra, at der her har været et overgangssted, der har været benyttet i lange tider. Sandsynligvis er der nu en bro, men kommer man ud på stedet, kan man endnu i en del tilfælde (især i Jylland) konstatere, at broen er bygget over eller lige ved siden af et vadested; den stenede bund og et stærkere fald røber stedet. Et godt eksempel er Skarrild ved Skjern Å, hvor der endnu i 1847 kun var et „overkørselssted“, altså et vadested (fig. 1 og 2).

En anden metode er den at opsøge steder på kortet, hvor en landsby ligger ligeligt fordelt på begge sider af en å, eller hvor to landsbyer (ofte med samme navn) ligger lige over for hinanden. Et eksempel på det første er Nr. Broby på Fyn, hvor navnet yderligere bekræfter, at der har været overgangssted fra gammel tid. Et eksempel på det andet har vi i Nr. og Sdr. Karstoft ved Skjern Å (fig. 3).

En tredje metode er den af Lundbye (1919, s. 132) angivne, der består i at opsøge steder på kortene, hvor sogne- eller herredsskel viger bort fra et vandløb, som de i øvrigt følger. Lundbye anfører selv et udmærket eksempel: Mølleåen mellem Lyngby og Ørholm, hvor det gamle overgangssted utvivlsomt har været Ørvad. Der kan findes talrige eksempler af lignende art, et enkelt fra Jylland: Lydum Å, hvor herredsskellet (her også amtsskel) viger mod syd fra åen ved Glibstrup, hvor der ifølge åregulativet (1894) var bro og gammelt vadested, og mod nord ved Lydum, hvor der også var et gammelt vadested (Steen B. Böcher, 1942, s. 41).

Det bør endnu nævnes, at et meget stort antal af landets ældste vandmøller er anlagt ved gamle vadesteder. Herved opnåede man to for møllen meget væsentlige fordele nemlig, at der på stedet fandtes et naturligt fald på åen, og at der gik vej lige forbi. Når man senere forøgede faldet kunstigt ved at bygge dæmning over åen, blev det nødvendigt også at bygge en bro (Steen B. Böcher, 1942, s. 325 f.).

„Omkring Aar 1800 var der ingen Bro over Søby Mølleaa (Fjends Herred), men Forholdene var da saa besværlige, at Herredsfogeden i en Skrivelse til Amtet indtrængende beder om at maatte faa anlagt en Bro paa



Fig. 3. Udsnit af målebordsbladet omkring Karstoft Bro, hvor der i gamle dage var vadested. Vejene konvergerer mod overgangsstedet, og landsbyen var placeret på begge sider af åen.

Fig. 3. Cut from the map 1:25000 at N. and S. Karstoft. Here was in former times a ford. You can see this from the converging roads and from the fact that the village is placed on both sides of the river.

Stedet. Han skriver: „Det er et sær farlig Sted at komme over, og jeg som Herredsfoged, der engang faredede over det, havde nær blevet ulykkelig. Intet Menneske bør udsættes for Uheld. Det bør forekommes. Der er temmelig Fart over Aaen. — Jeg maa gjøre Deres Højvelbaarenhed, om De ej selv har faret over Søby Mølleaa, opmærksom paa, at naar man farer over Aaen, kommer man imellem Dæmningen, hvor Vandet suser og falder ned over Stiboerne, og Mølleværket, hvor Hjulet gaar, og ved det høje Fald, Vandet har fra Stiboerne ned i Kjørestedet, vil Hestene gjerne, som ej er vant til saadant Vandfald, springe til Siden, som tit kunne foraarsage Væltning, og man derved kunne komme til Skade ved Hjulet.““ (J. Aakjær, 1921, s. 129 f.).

I forbindelse med vandmøllerne bør det lige nævnes, at faldkurver over vandløbene også kan give gode oplysninger om beliggenheden af vadesteder (Steen B. Böcher, 1942).

De fleste vadesteder er nu forsvundet. Det nytter ikke at gå efter kortets navne. Der, hvor der tidligere var et vadested, finder man nu en bro eller måske blot et cementrør under vejen. Ofte viser allerede stedsnavnet, at vadestedet er blevet erstattet af en bro. Når dette er tilfældet, kan man vistnok i almindelighed regne med, at broen er kommet på et ret tidligt tidspunkt. Eksempler på navne af denne type er: Brovad (bro dog her måske i betydningen brolagt sted, altså et brolagt vadested), Dybvad Bro, Hesselvad Bro, Krogvad Bro, Sandvad Bro. Man bemærker, at alle navnene beskriver noget ved naturforholdene på stedet, åens dybde og bundforhold, åløbets form eller bevoksningen på stedet. Dette er meget karakteristisk for vade-

stedsnavnene, men der er også en anden type navne, der indeholder et stednavn, der på samme måde som i bronavnene viser hen enten til selve overgangsstedet eller til en station længere fremme på ruten.

At vadestedet i virkeligheden betød mere end vandløbet, får man et indtryk af gennem det ret interessante forhold, at man meget ofte opkaldte små vandløb efter vadestedet eller simpelthen brugte vadestedets navn om vandløbet.

„I Indberetningen til Ole Worm 1638 skriver Præsten i Qvong om to Bække Nord for Byen „... kaldis Dybvad, begyndis Synden fra Hallom udi Engene, den Anden Norden fra Qvong kaldis Tørrebrovad, som hafuer sin Udspryng aff Lummerbackmose Norden fra Hallom.““ (*O. Nielsen, 1874-76, s. 97*).

Af andre stednavne, der har tilknytning til de gamle vadesteder, kan nævnes Felding (antagelig også Folding, Foldingbro), der ligefrem skal betyde vadested (*J. Aakjær, 1921, s. 127 f.*), og navnet Farum, der ifølge *V. la Cour* (1923) skulle betyde „(ved) overgangsstederne“. *la Cour* viser en række eksempler på andre stednavne, hvori ordet farð forekommer, han mener, det skulle betyde en sump, der gennemstrømmes af en bæk, over hvilken der fører en vej. Bl. a. menes det at ligge i Fåborg (Fårborg), Fårbro, Farre. – Også navnene Vadum, Vadil og Vejle (Vedle) betegner vadesteder.

Som nævnt kan man endnu med lidt held finde vadesteder, der er i brug (fig. 4); men endnu i midten af forrige århundrede fandtes der især i Jylland adskillige, således som det ses af kortet fig. 1 (Topografisk Kaart over en Deel af Skjernaens Vanddistrikt 1848). På adskillige af de steder, der på kortet betegnes som overkørsel, er der nu vigtige broer.

Man kan ikke undres over, at vadestederne er forsvundet, det ligger jo dels i vandløbsreguleringerne, dels i udviklingen af trafikmidlerne. Ved vandløbsreguleringerne er der i øvrigt rundt om i landet fundet gamle vadesteder, idet store mængder af sten, ja veritable brolægninger, dukkede op i engene, når vandstanden efter dræningen faldt (*Lundbye, 1919, s. 135 f.*). Det er herved blevet muligt at fastlægge beliggenheden af adskillige gamle vadesteder; f. eks. viste det sig ca. 1940, at der ved Briksbøl (ved Esbjerg) syd for den nuværende hovedvej fandtes en sådan stensætning i engen. Det er rimeligvis rester af det gamle vadested, der omtales her 1638 (*O. Nielsen, 1874-76, s. 103*).

Gode oplysninger om vadestederne findes naturligvis i en række lokalhistoriske arbejder. Man får gennem disse et godt indtryk af, hvorledes vadestederne så ud, og ofte siger de noget om ældre tiders vejforløb. Et par eksempler skal anføres her:

Fig. 4. Vadested på Sydvestfyn. Den lille sognevej, der nærmest har karakter af markvej krydser her en lille bæk. Billedet er taget i en tør sommerperiode, og vandstanden er (som det ses) ganske ringe. Selv i vore dage kan bækken dog ved tøbrud vokse til et ret anseligt vandløb, dog næppe som skildret nedenfor.



Fig. 4. Ford still in use on Funen.

Lund (1929) beskriver vadestedet ved Vester Immervad: „Paa Udskiftningskortet for Abkær By fra 1789 ser man, at Vejen ved Vester Immervad fører gennem Aaen uden Bro, saa Broen først er bleven bygget efter denne Tid. Ejendommelige Forhold træffer man endnu nede ved dette gamle Vadested. Fra min tidligste Barndom mindes jeg „det brede Vand“, som Vadestedet kaldtes, og hvor vi som Børn yndede at vade i Vandet, som kun gik os til Knæene. Ved siden af selve Vadestedet, hvor Vejen havde ført gennem Aaen, laa og ligger endnu den Dag i Dag en Række meget store Sten ud til og igennem Aaløbet, hvor man ved Vintertid kunde passere Aaen uden at faa vaade Fødder. Det er vel nok den mest primitive Bro, der nogensinde har eksisteret, men som kun i ganske enkelte Tilfælde endnu kan findes.

At det nævnte Vadested ikke er opstået i nyere Tid kendes let paa den Række af Gravhøje, der har ligget langs med Vejen, og som paa begge Sider af Aaen har gaaet helt ud til selve Vadestedet.“

Vadestederne over de mindre vandløb kunne naturligvis i reglen benyttes hele året, men selv her kunne det ske, at vandmængderne ved tøbrud blev så store, at det kunne være farligt at gå over. En ældre mand fortalte, hvorledes han som dreng skulle over det lille vandløb, der ses på billedet (fig. 4), for at komme til den gård, hvor han tjente. Den morgen var strømmen i den lille bæk så voldsom, at den væltede den 12-års dreng, der blev drivvåd og måtte lægges i seng efter det iskolde bad.

Langt værre og meget farligere var vadestederne ved de større vandløb, de blev simpelthen ufarbare, og rejsende måtte til tider tage store omveje, eller de måtte vente i lange tider, til vandet igen faldt. Et godt indtryk af forholdene ved vadestederne så sent som i forrige århundrede giver en skildring fra 1842, skrevet af „en Rejsende“, der på vej fra Frederikshavn til Skagen mellem landsbyerne Ålbæk og Jerup måtte forcere Knasborg Å:

„Sandsynligvis vil man antage, at man for at komme over denne Aa (der med rivende Strøm styrter sig ud i Havet) ogsaa kommer over en Bro, saaledes som det ellers sædvanligt er Skik i denne civiliserede Verden; men nej, langt fra. Over Knasborg Aa skal man vade eller rettere svømme, saa Passagen herover er et for den Rejsende næsten livsfarligt Vovestykke, og, som det erfares, have allerede flere Heste og Vogne været i Fare for at tilsættes ved at passere over dette vanskelige Farvand, hvorover endnu intet Søkort haves. Indsenderen heraf slap med Nød og Næppe efter mange Pejlinger og Skuden eller Vognen halvfuld af Vand over dette Punkt, der er Kronen paa Vejvæsenets Elendighed i Hjøring Amt.“ (C. Klitgaard, 1936, s. 53).

Fra Midtjylland følgende beskrivelse. I anledning af, at man påtænkte at bygge en bro ved Arnborg, indsendtes en skrivelse til amtmanden, hvori man gjorde opmærksom på, at vejen over Rind Å her var både kirke- og skolevej.

„... og alle har vi været afholdt fra vor Kirke og Skole fra den 4. Marts til den 30. Marts forrige Maaned, uden hvad Overfart vi har brugt paa Isen, hvorved vi ofte var udsat for Livsfare og tillige vore Børn, som skal til Skole og dem, som gaar til Konfirmation, og da ikke en Vogn har kunnet passere over Aaen fra den 7. Januar d. A. til den 30. Marts s. A.“ (Palle Fløe, 1919, s. 81).

Det fremhæves yderligere, at disse folk hører til et jordemoderdistrikt, hvor jordemoderen bor i Skarrild, og at der er en del trafik over her på vejene fra Horsens og Vejle.

Troels-Lund (I. s. 99) beretter under sin omtale af vejforholdene i det 16. århundrede om de meget vanskeligt passable vadesteder:

„Naar det faldt ind med Regn i længere Tid, var Vadestedet (!) paa Vejen mellem Holbæk og Ringsted farligt at passere. Paa Vejen mellem Horsens og Skanderborg maatte man stundom vente, to, tre eller flere Dage, før Hansted Aa var til at komme over.“

Disse eksempler viser klart, hvor besværlige vadestederne var særlig om vinteren og ved forårstid. Det betød i øvrigt ikke ret meget, hvorledes vadestederne var bygget. Det kan i den forbindelse nævnes, at man ved nogle vadesteder satte stokke ved siderne af overgangsstedet. Sådanne overgangssteder kaldtes stokkebroer. Det er således klart, at bro her betyder vadested, måske underforstået, at



Fig. 5. Gejlå Bro i Sønderjylland.

S.B. fot. 1963

Fig. 5. An old stonebridge (Gejlå bridge) in southern Jutland.

det var brolagt med sten eller planker. Da ordet bro således ikke nødvendigvis behøver at dække over det, vi forstår ved en bro, er det klart, at de mange „brobyer“ meget vel kan være fra en tid, da der kun var vadested.

Vadestederne var nogenlunde tilfredsstillende, så længe de kun skulle betjene gående og ridende trafik, og så længe det ikke var nødvendigt at lægge vejruiterne over meget store vandløb. Det store omslag i trafikken skete i det 16. århundrede. Før den tid var en vogn på vejene sjælden her i landet, men i løbet af dette århundrede blev vognene mere og mere almindelige (*Troels-Lund*, I. s. 174). Dette måtte naturligt føre til en bedring af landets veje, herunder også vadesteder og broer. Herom vidner de talrige breve og forordninger om veje og broer (*V. A. Andersen*, 1966).

Der havde selvfølgelig været broer her i landet også før den tid, ja, på de vigtigere veje har der utvivlsomt allerede i middelalderen været endda ret solide stenbroer. Vi ved, hvorledes disse stenbroer så ud, idet enkelte endnu findes bevaret. Den berømteste er vel nok den gamle, fredede bro over Sønderå ved Immervad; den har flade overliggere og to firkantede gennemføringer. Denne brotype går igen flere steder, men der findes også hvælvede broer f. eks. ved Povls Kro i Uge sogn og den berømte Gejlå Bro, som *Lund* (1929) kalder „den mest imponante Bro, der endnu findes fra ældre Tider i Sønderjylland“ (fig. 5).

En meget ejendommelig bro beliggende mellem Raested og Høgholt omtales af Lund:

„Det er en Stenbro med en Gennemføring med fladt Dæk. Den er 1,70 m bred og 1,62 m høj. Ved Lundbækkens Regulering og Aalejets Uddybning er man gaaet gennem Broen. Det viste sig nemlig, at hele Broen stod paa tykke Planker, hvilende paa tætstaaende, nedrammede Pæle. Disse rager nu et Stykke op over Vandspejlet, og det vil sikkert ikke vare ret længe, før Pælene raadner bort, og saa er Broens Dage talte.“ (*Lund*, 1920, s. 209).

På adskillige af broerne står der ganske vist et årstal, men det synes i mange tilfælde at være reparationsår, og der er næppe tvivl om, at de fleste af disse stenbroer er ældre end f. eks. 1787, det årstal der nu læses på Immervad Bro. Hvor gamle de er, ved man ikke. Ved Løvel Bro eller „Himmerbroen“, som den også kaldes, fordi den åbnede vejen fra Viborg til Himmerland, har man fundet en sten, antagelig slutstenen i en brobue, der ganske minder om de omtalte sønderjyske broer. Stenen har en latinsk indskrift, hvori Kong Erik omtales; *Hugo Matthiessen* (1933, s. 35) mener, at der hentydes til Erik Menved. Også Stenild Bro og den gamle Bonderup Bro ved Lerchenfeld har været opført af hugne kvadre og var utvivlsomt opført i middelalderen (*Hugo Matthiessen*, 1933, s. 37 note).

I forfaldstider forsvandt mange af de gamle broer, og under krigene blev de ofte brudt af. Så måtte man igen benytte de gamle vadesteder, eller der blev opført en træbro, der i det hele taget var den mest almindelige broform her i landet, lige til betonbroerne kom frem. Hvorledes en sådan bro så ud, kan man måske få et lille indtryk af ved at læse, hvad der skulle bruges til en reparation af Skjern Bro:

„Miss. til Christen Holck. Da han har berettet, at Skierne Bro i Lundenæs Len er ganske brøstfældig, saa at den gemene Mand ikke kan komme over den uden stor Livsfare, og at der til Broens Reparation behøves en Del Tømmer, skal han i Silkeborg Skove dertil lade hugge 25 Hamre (= tværbjælker, tværtræ), hver 10 Alen lang og $\frac{1}{2}$ Alen i Kanten, 4 Gang Leder paa nævnte 25 Hamre, hver 200 Alen, er tilsammen 800 Alen, til Skaaringen til at strø (= overdække) Broen med behøves der 250 Jegeboel (= egebul, egeplanker), hver 3 Kvarter bred og 1 Kvarter tyk eller noget tykkere, til Rakker (= rækværk) paa begge Sider af Broen 400 Alen, til Opstandere 140, hver 8 Kvarter lang, til Stridbaand (= skråstivere) udenfor Rakkerne paa Hamrene paa begge Sider 50, hver 9 Kvarter lang. Han skal lade dette hugge i de Skove, som ligger nærmest ved Lundenæs Slot, med saa ringe Skovskade som muligt, og tilholde Bønderne i Silkeborg Len at føre dette Tømmer Halvvejen til Silkeborg.“ (K. Br. 27/6-1632).



Fig. 6. Spang over Skjern Å lige øst for Sdr. Felding. S.B. fot. 1966

Fig. 6. Footbridge across the river Skjern Å just east of S. Felding.

Denne broform har åbenbart holdt sig lige til op mod vor tid. I 1801 skulle der bygges to broer i Vendsyssel over Sorå og Aså. Konditionerne viser tydeligt, at broerne var næsten som den over Skjern Å (*A. Jakobsen, 1931*).

Disse broer var beregnet for den ridende og kørende trafik, to vogne kunne dog ikke passere hinanden på broerne. Hvor kørebroer ikke var nødvendige f. eks. i den lokale trafik på skole- og kirkeveje, nøjedes man med de såkaldte gangspange (fig. 6), der ofte kun bestod af en bjælke, der gik fra bred til bred og var forsynet med et rækværk. Også denne brotype er næsten helt forsvundet.

Hvor nu store broer spænder fra bred til bred, måtte man i gamle dage nøjes med primitive trækfærger. Endnu så sent som i 1937 var der en sådan over Varde Å ved Tarphage. Over smalle fjorde og bæltter var der også færgerier; man brugte her store fladbundede pramme, der roedes over. Først 1865 afløstes færgen Ålborg-Nørresundby af pontonbroen.

I det store og hele kan man sige, at broerne blev bygget ved de vadesteder, der lå på hovedruterne, de alfare veje, og vedligeholdelsen var også dengang en sag, der ordnedes af det offentlige. Dette kunne ske på forskellige måder. Det oprindelige har vel været, at bønderne af kongen fik ordre til at udføre broarbejdet. Som eksempel på denne fremgangsmåde kan nævnes, at bønderne i Voer herred

1566 fik ordre til at møde med heste og vogne, skovle og spader ved åen ved Hansted by, hvor de efter Holger Rosenkrandtzes anvisning skulle hjælpe med at bygge en bro over åen (K. Br.).

Man kunne også opkræve brokorn af de interesserede parter. Således fik kronens bønder i Jørlunde, Ølstykke, Snostrup, Gundsømagle og Jyllinge sogne 1580 befaling til at give hver en skæppe byg til istandsættelse af broen ved Slangerup:

„... efterdi det er deres Torvevej og Broens Istandsættelse ligesaa vel er til Gavn for dem som for Borgerne; disse sidste skulle saa udrede de øvrige Omkostninger ved Istandsættelsen.“ (K. Br. 19/9–1580).

Det mest almindelige synes dog at have været en bortforlening af broerne (især til lensmændene), der skulle opkræve brokorn (senere bropenge) mod, at de vedligeholdte broen. Metoden har sikkert været stærkt medvirkende til broernes forfald. Som eksempler på denne fremgangsmåde kan nævnes, at borgmesteren i Nakskov 1551 fik forleningsbrev på Svinholms Bro (nuværende Prambro) med ret til at oppebære alt brokornet heraf, og at L. Skram i 1560 forlenedes med:

„Kronens Broer Løfuel, Langveile, Simendsted (Simested) og Skinders Broer i Nørrejutlandt med Brokorn og alt Andet, som aarlig oppebæres til Broernes Vedligeholdelse. Han skal tjene Riget med 2 velrustede Heste og holde Broerne i Stand.“ (K. Br. 27/4–1560).

At det i det 16. og det 17. århundrede stod meget sløjt til med broerne, ser man tydeligt af en lang række dokumenter fra denne tid. Der er næsten hvert år en eller flere broer, der trænger hårdt til reparation, og her drejer det sig sikkert udelukkende om broer på alfarvej. Det var ikke småreparationer, det drejede sig om: 1554 var Allingå Bro så forfalden, at ingen kunne komme over den, 1580 må Resen Bro helt fornys, 1575 kan Prambroen mellem Køge og Stevns kun med stor fare passeres o. s. v. (K. Br.). Meget ofte var det kongerejser, der gav anledning til reparationerne, enten fordi kongen selv gjorde vrøvl over de dårlige broer:

„Da Kongen nu drog til Tryggeveldegaard over den Bro, som kaldtes Trolleheten, mærkede han selv, at Broen var meget skrøbelig, og da der falder en almindelig Landevej derover, kan det befrygtes, at vejfarende Folk kunne komme til Skade.“ (K. Br. 3/6–1576).

eller fordi man i forvejen ønskede at gøre dem klar til kongen og hans ofte anselige følge. *Troels-Lund* (I. s. 175) nævner, at den danske prinsesse Anna, da hun 1548 førtes som brud til Sachsen, foruden de kongelige vogne havde et rejsetog på 18 kongelige rustvogne og 5 tilhørende Hertug Hans, hver forspændt med 6 heste. Lignende

vogntog fulgte kongerne, når de skiftede residens, så man kan godt forstå, at embedsmændene forud for sådanne rejser søgte at sikre sig, at broer og vaser (vase = vej over morads eller mose) var i orden. Det skulle jo nødtigt gå, som det efter sagnet gik Kong Hans, da han passerede Tarmkær Vase.

Hårdt gik det ud over broerne i de mange krige, og særlig over de broer der lå på alfarvej eller de store hærstrøg, thi for datidens hære var ærne en betydelig hindring. Det svære tros måtte nødvendigvis over broerne. Det var derfor også naturligt, at bønderne i kejserkrigen 1627 afbrød Stenild, Simested, Skinders og Lillevejle Broer for at hindre fjendens fremtrængen mod nord. (*Hugo Matthiessen*, 1933, s. 37).

Endnu så sent som i forrige århundrede havde broerne en betydelig strategisk interesse, hvilket ses af den omhu, hvormed *Baggesen* (1840) gør rede for deres beliggenhed:

„Af stor militair Vigtighed ere Passene over de Dele af Hersom-Skals-Aae og Onsild-Aae, som i et sammenhængende Vandtræk med meget mosede Bredder, fra Hobro til Hjarbek, i en Strækning af henimod 5 Mile, begrænses Hovedterrainafsnittet imod Syd, tilligemed Passene over Mariager Fjord. De vigtigste blandt disse ere: over Hadsund, Hobro, Løvel Brohuus (Syd for Kirkebyen Bjerregrav), samt Skals Bro, Syd for Kirkebyen Skals, som er et højtliggende Punkt, paa en Odde, der dannes af Skals-Aaens og Laastrup-Aaens mosede Bredder, ved deres Udløb i Hjarbek Fjord. Mellem Kleitrup-Sø og Hobro ligger flere Møller, hvorover Biveje føre fra den store Landevei mellem Viborg og Hobro, der paa denne Strækning løber parallel med Vandløbet, og derved flankeres af de smaa Møllepasse over samme.“ (*A. Baggesen*, 1840, s. 311).

En anden meget vigtig grund til, at broerne ofte var i en så sørgelig forfatning, var deres placering i et meget lavt niveau i forhold til åens vandoverflade. Det skete meget ofte, at broerne ved tøbrud stod helt under vand. En god beskrivelse af en af disse gamle lavtliggende broer drejer sig om Hessel Bro ved Hodde i Tistrup sogn.

„Over Aaen ved Hessel fører fra gammel Tid en Bro, Hessel Bro. Lige Syd for den drejer Kørevejen stærkt i Øst i en stor Bugt; mens Aaen løber langs med Vejens østre Side, har man ved dens vestre Side, altsaa i lige Retning ud for Broen, det farlige „Høl“ med sit dybe Vand. Naar Vandet i Flodtid og ved Tøbrud staar blank mellem begge „Lande“ over hele Engstrøget, og den smalle Vej Syd for Broen er overskyldet, da skal der meget til, under den stærke Strømgang fra Øst til Vest (altsaa til det dybe „Høl“), at holde den rigtige Retning, hvad enten man er kørende eller ridende. Efter min Moders Ord ved jeg – foruden om den sørgelige og uhyggelige Begivenhed, her skal skildres – om to Ofre, som den farefulde Færd over Hessel Bro har krævet, nemlig en ung Pige fra Ansager og en Ladefoged fra Nørholm.“ (*Hans Jensen*, 1905, s. 146).

Det var jo ikke blot broerne, men også tilkørslerne, der lå for lavt, således som det fremgår af en anden beskrivelse fra midten af det 19. århundrede:

„Den 18. August kom Ejeren af Lendestved og Stokbro i Vrejlev Sogn ridende fra Agersted og vilde hjem; han kom heldigt over Tabroen og slap ogsaa over Præstbro, men ved Enden af denne var Vejen bortskyllet, og Hest og Rytter forsvandt i Dybet.“ (*C. Klitgaard*, 1936, s. 70).

Var nu vej eller bro eller måske begge dele bortskyllet, kunne der gå lang tid, før de blev repareret. I 1830 var det galt med Jerup Bro mellem Ålborg og Hjørring:

„Ved Jerup Bys søndre Markskel er en Aa (Kragsskov Å), hvorved allerede i flere Aar ingen Bro har været. Aaen er vel ikke dyb, men Ned- og Opkørslen er farlig og besværlig. Vejkendte Folk tager derfor en Sidevej, hvor der er lagt nogle Brædder over Aaen, der skulle forestille en Bro, men er uden Rækværk. Broen over Aaen ved nordre Side af Jerup By (Jerup Å) har i lang Tid ingen Rækværk haft paa venstre Side, og flere Kørende med sky og muntre Heste har været i Fare for at styrte ned af Broen.“ (*C. Klitgaard*, 1936, s. 53).

Det så sørgeligt ud med landets broer, det havde ikke hjulpet, at man fra ordningen med brokorn var gået over til bropenge og med tilsyn af herredsfogederne. Selvfølgelig var der hæderlige undtagelser, og en undtagelse var som regel møllebroerne. Det lå jo i møllerens egen interesse, at han holdt sin bro ved lige og i god stand.

På visse strækninger var det særlig svært at holde broerne og især tilkørslerne ved lige, nemlig der hvor de store studedrifter skulle over. Det er klart, at næsten ingen af de ældre vejbelægninger som grus, lyngris og brolægning kunne holde til de mange hove. Med broerne kunne det endda gå, for i reglen lod man studene vade over åen, men så trampede de åbredderne ned, således at der dannedes store sumpede strækninger ved broernes sider, hvilket ved højvande kunne være meget generende.

Det her tegnede billede af forholdene ved vadesteder og broer må anses for karakteristisk for de ældre tider. Ganske vist var der mange ulemper, men stort set har de eksisterende vadesteder og broer dækket det gamle bondesamfunds trafikbehov. Man rejste jo sjældent så langt, og tempoet var meget langsomt. Henrik Rantzau angav Jyllands længde fra Elben til Skagen til 12 dagsrejser og dets bredde til 6 dagsrejser. Dette giver på ruten Hamburg-Skagen 5–6 mil om dagen, medens man kun kunne rejse 2–3 mil om dagen på ruten fra Århus til Ringkøbing (*Troels-Lund*, I. s. 100). Dette kan ikke skyldes mangel på broer, idet der fra gammel tid var bro over Gudenå

ved Silkeborg, og man ikke behøvede at passere andre større vandløb på denne rute.

En ændring i denne tilstand begyndte i slutningen af det 18. århundrede. Medvirkende hertil var bl. a. oprettelsen af de kørende postforbindelser (Forordn. af 17/7-1750), der udvidedes og forbedredes i begyndelsen af det 19. århundrede. Samtidig steg også kravet til rejsehastighed, således som det fremgår af de mange klager over vejenes og broernes slette tilstand. Først da vejarbejderne organiseredes under ingeniørkorpset og senere under vejvæsenet kom der fart i den udvikling af vort vejsystem, der har været i gang siden.

Det er indlysende, at antallet af vadesteder og broer her i landet må være meget stort, og en kortlægning af dem alle ville være næsten umulig og i øvrigt ikke give noget resultat af interesse. Hvis man derimod kunne finde frem til de vadesteder og broer, der lå på hovedvejene, ville dette kunne bidrage væsentligt til vor viden om vejforløbet i tiden forud for ingeniørkorpsets nye hovedveje, der blev anlagt i tiden omkring 1800.

For at se om dette var muligt, blev der foretaget en sammenligning mellem ældre vejkort (Johannes Mejer, Rømer, Blanckensteiner, Videnskabernes Selskabs kort. — *N. E. Nørlund*, 1952-53) og et kort, på hvilket de vadesteder og broer, der fandtes omtalt i Kancelliets Brevbøger, kongelige reskripter om bropenge o. lign., var indtegnet. Der viste sig herved en så stor overensstemmelse, at det måtte anses for forsvarligt at slutte fra disse offentlige dokumenters meddelelser om vadesteder og broer til hovedfærdselslinierne, altså også til veje der ikke findes på de ældre kort, og på denne måde få et indtryk af de gamle vejes forløb.

Det må imidlertid understreges, at det indsamlede materiale og det på basis heraf tegnede kort over vigtige broer og vadesteder (planche 1) ikke kan betragtes som fuldstændigt, og folk med lokal-kendskab vil utvivlsomt kunne finde fejl og mangler, idet det ikke har været muligt at gå alle ruterne efter i marken. (Jeg har ofte under markarbejdet fået kendskab til gamle, nu forsvundne, veje, på steder hvor man næppe ville vente det).

Når jeg trods disse mangler ønsker at publicere det foreliggende materiale, er det, fordi det står mig klart, at der i vore dage sker så store ændringer i vort vejnet, at det om få år vil være næsten umuligt at finde spor af vort ældre vejnet, hvorfor det må være i høj grad ønskeligt, om også andre tog fat på undersøgelser af denne art. (Hvis man ikke ønsker selv at publicere sådanne undersøgelser, vil jeg være meget taknemmelig for meddelelse herom).

Sjælland

Den gamle hovedvej København-Korsør måtte naturligt have omtrent samme linieføring som den nuværende, men der er dog en del afvigelser af interesse. Den gamle Roskilde-Landevej (*Lundbye og Hermansen*, 1927) havde sin første bro lige uden for Vesterport, hvor vejen skulle passere afløbet fra Søerne. Derfra fortsatte den vel ad Gammel Kongevej og senere ad Vesterbrogaderuten, men i alle tilfælde skulle den passere Harrestrup Å. Over den har der rimeligvis i lange tider kun været vadested, Langvad. Den dæmning eller dam, der har givet Damhussøen navn, stammer fra ret sen tid. 1633 uddeltes arbejdet på Langvad-Dam, „... den nye Bro for København“ (K. Br. 8/11-1633). Kongen havde ladet slå pæle ned, hvorimellem der skulle fyldes ud. Fra Damhuskroen til Roskilde var den gamle landevej en udpræget vandskelsvej, der havde et noget nordligere forløb end den nuværende vej.

Mellem Roskilde og Ringsted skulle vejen først passere Lejre og Kornerup Åernes udspring. Rimeligvis har man i lange tider foretrukket at gå over ved Langvad Vandmølle, der omtaltes allerede 1257. Den vigtigste rute gik imidlertid gennem Glim og Øm. Øm Kloster er således et af de mange eksempler på klostre, der er anlagt, hvor en hovedvej passerer et større vandløb. Det passer også smukt ind i billedet, at der var marked i Øm, det såkaldte „Spurvehøgsmarked“. Der var flere vadesteder på denne strækning, og de var ikke ganske ufarlige; det vigtigste var Ellegårds Vad (K. Br. 1568). Lauringe Å passeredes ved Harrevads Bro. Herfra gik vejen gennem Osted mod Vasemade Bro (stien fra Osted til Osted Hestehave viser, hvor den gamle vej gik).

Herfra til tilløbet til Haraldsted Langesø var der ingen hindringer, men Staved Å med de brede enge omkring har ikke været let at passere. Der fandtes allerede tidligt en bro her (nu Staveds Bro – Stavad?), det er antagelig den, der menes med „den lange Bro mellem Roskilde og Ringsted“, der var meget brøstfældig og skulle repareres 1636 (K. Br.)

Fra Ringsted til Korsør gik den gamle alfarvej ikke som nu over Sorø. Endnu på Mejers kort (fig. 7) ser man også den gamle vej, der undgik den vanskelige passage mellem Tuel Sø og Sorø Sø og i stedet gik over Tuel Å ved Sasserbro og derfra syd om søerne. Sasserbro hører utvivlsomt til de ældste broer her i landet, og der var vandmølle i det 13. århundrede. Broerne på den senere nordlige vej hører sammen med klosteret. Den nordlige og den sydlige vej mødtes lidt vest for Slagelse og passerede Vårby Å ved Vårby Bro, hvorfra den gik til Korsør.

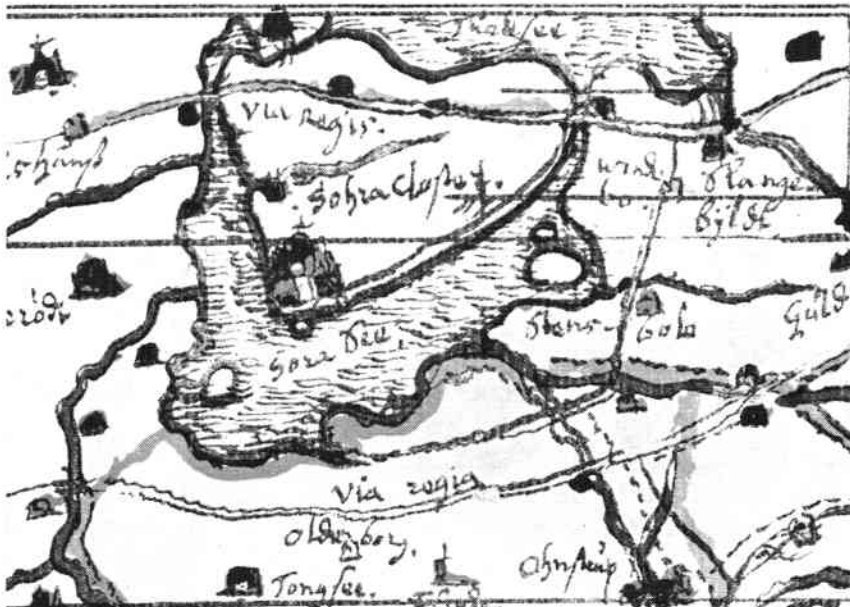


Fig. 7. Udsnit af Johannes Mejers kort visende Sorøs omegn. Den gamle kongevej (via regia) gik syd om søerne over Sasserbro. Den nye hovedvej, der blev anlagt efter at klosteret var bygget, gik over selve Sorø, som den nuværende hovedvej (via regia).

Fig. 7. Cut from the map by Johannes Mejer showing the old highways near the town Sorø on Zealand. The older one (via regia) went south of the lake over a very old bridge, Sasserbro. When the monastery was built, a new highway was made with dams and bridges across the lakes.

Antagelig har der ud over denne rute mellem Ringsted og Korsør også været benyttet en sydligere, der fra Sasserbro forløb omtrent som den nuværende Ringsted-Skælskør vej, der næsten er en vandskelsvej. Dog passerer den Bjærg Å ved Eggeslev Bro, hvor den i øvrigt deler sig mod Korsør og Skælskør.

Der har sikkert altid været flere veje nordpå fra København, men den vigtigste var nok Strandvejen til Helsingør, der både trafikalt og strategisk altid har været af stor betydning. En del mindre vandløb passeredes, men det gik ret let ude ved kysten. Kun Mølleåen og Nivå var lidt besværligere. Over Mølleåen har der fra gammel tid været en række vadesteder, idet åen oprindeligt må have haft et meget ujævnt fald. Det har sikkert altid været muligt at komme over helt ude ved stranden, men det blev naturligvis lettere, da Strandmøllen blev anlagt; hvornår dette er sket, kan ikke sikkert fastslås. Der omtales ganske vist en vandmølle i Søllerød sogn 1388, men det kan jo også være møllen i „Ørevaz“ (nu Ørholm), hvor der var mølle i 1370 (S. R. D. VII 57-58). At Strandmøllen og Ør-

holm er de ældste overgangssteder synes givet. – Over Nivå er man sikkert altid kommet ved Nivå Gård, hvor åbunden er fast. Der har tidligt været bro, 1616 beordrer kongen, at Nivå Bro skal mures ligesom alle de små broer, der findes i Kronborg Slots Len (K. Br.).

Mange har sikkert undret sig over, at Frederiksborgvej går til Slangstrup og Frederikssund, medens Lyngbyvejen går til Frederiksborg. Et blik på kortet giver forklaringen: Furesøen og de andre søer ligger som et spærrende bælte, man måtte enten øst eller vest om Furesø, og man valgte først den vestlige vej, da terrænet her frembød de færreste hindringer; der var i virkeligheden kun én, nemlig passet ved Fiskebæk, hvor det fra gammel tid har været muligt at komme over. *la Cour* mener, at en oldtidsvej førte over her. Lige nord for dette pas drejer vejen retvinklet mod Farum, men den mindre landevej fortsætter mod nord. Det er denne vej, der er den gamle Frederiksborgvej. Den senere Kongevej (fra Frederik IIs tid) fulgte den østlige rute og måtte da passere Mølleåen ved Kongens Lyngby. Da Kongevejen blev anlagt, var der her et udmærket overgangssted ved den endnu eksisterende Lyngby Mølle.

Landevejen fra København til Køge gik omtrent som den nuværende „nye“ Køgevej (Kongevejen over Tåstrup er altså den næstældste Køgevej). Vejen passerede en hel række mindre vandløb, hvorover der har været broer, men de var ikke altid i bedste stand, der måtte flere gange gives ordre til hårdt tiltrængte reparationer. Køge eller Lellinge Å var betydeligt vanskeligere at passere. Der har rimeligvis været bro over åen i Køge, lige fra denne by blev købstad i det 13. århundrede. Det var i ældre tid en træbro, for 1633 udsendes et åbent brev om, at kongen havde akkorderet med Hans Stenwinckel om at opsætte en hvælvet bro ved Køge efter det ham leverede afriids. Betalingen for dette arbejde – 500 speciedaler – skulle ydes ham med halvdelen af kongen og halvdelen af Køge by (K. Br.).

Fra Køge førte vejene videre mod Store Heddinge, Faxe, Præstø og Næstved. En af de rømerske hovedveje gik til Gjorslev, St. Heddinge, den passerede Tryggevælde Å ved Prambrøen, et meget gammelt navn, der benyttes allerede i 1575 og 1634. Det kunne tyde på, at broen har afløst en tidligere færge. 1575 sendte kongen sin lensmand befaling til at lade broen reparere, fordi borgerne i Køge havde berettet, at den mellem Køge og Stevns herred liggende Prambrø var meget dårlig, hvilket skadede dem meget, da de af den grund ikke kunne få nogen tilførsel fra Stevns herred, hvorfra de ellers havde deres største næring (K. Br.).

Vejen til Faxe forløb antagelig nogenlunde som den nuværende. Den eneste hindring af nogen betydning var den bæk, der udmunder i Tryggevælde Å ved Tryggevælde Gård. Ved gården har der fra gammel tid været en bro med det romantisk klingende navn Troldhættebro. Det er allerede omtalt, at kongen 1576 fandt den så skrøbelig, at den burde repareres. 1596 var det galt igen; broen måtte repareres, for at den ikke skulle blive borttaget af vand og møllen derved standset. Der måtte bygges en dæmning oven for broen med to stigbord i.

Sydvest for Faxe passerer vejen Faxe Å ved Hovby Vandmølle. Ved Præstø Fjord går den over Herredsbæk og Krobæk, begge steder har der i tidligere tid været vandmøller. Lige nord for Præstø går vejen over Even Bro, der rimeligvis er meget gammel, idet skoven lige ved har navn efter den, Broskoven. Mellem Præstø og Kallehave benytter vejen også de to møllebroer ved Tubæk og Mern Møller.

Køge-Næstved vejen gik noget vest for den nuværende hovedvej over Bråby (Broby). Ved Holme Olstrup passeredes åen ved møllen. Mellem Næstved og Vordingborg passeredes Fladså ved Rettestrup Vandmølle. De gamle vandmøllers beliggenhed ved vigtige veje ses meget tydeligt i Sydsjælland. Broerne holdtes i orden af mølleren, og de vejfarende kunne altid gøre regning på en god behandling, hvis de ønskede at holde et lille hvil i møllen. De gamle veje gennem Sydsjælland endte naturligt ved færgestederne ved Kallehave og Vordingborg.

Fra Sjællands to gamle vejknudepunkter Roskilde og Ringsted udgår en række vigtige veje. Roskilde-Helsingør vejen fulgte som nu fjorden et stykke over Gerebro, Salvad Bro. Værebros Å passeredes i ældre tid over Værebros, hvis dæmningsrester endnu ses. Den er så gammel, at der er knyttet et sjællandsk folkesagn til dens bygning. Senere gik vejen enten over Øvre eller Nedre Værebros Mølle, videre over Græse Å ved Slangerup, hvor der fra gammel tid var bro (K. Br. 18/9 1580). Fra Slangerup gik vejen over Langvad (Gørlose Å), Ladegårdsmøllen (Havelse Å) til Frederiksborg og Helsingør.

En vej nordpå fra Slangerup til kysten gik over Græse Mølle (Græse Å) og Havelse Mølle (Havelse Å). Arrenakke Å, der i gamle dage, før kanalen ved Frederiksværk gravedes, var afløb for Arresø, passeredes ved en af de to vandmøller Øvre eller Nedre Mølle, der lå her, indtil sandflugten gjorde deres eksistens umulig.

Vestpå fra Roskilde mod Kalundborg og Holbæk var Kornerup og Lejre Åer den første alvorlige hindring. I de ældste tider, da Lejre

endnu havde betydning, har vejen rimeligvis passeret åerne lige ved Lejre. Der findes her en mærkelig dæmning på det sted, hvor de to åer næsten berører hinanden. Den bevirkede, at Lejre Ås øvre løb blev tilløb til Kornerup Å. Man kunne tænke sig, at dette anlæg var bygget af hensyn til Kornerup Møllerne, men måske er det mere sandsynligt, at den er opført af trafikmæssige grunde. Fra Lejre er der rimeligvis gået en vej til Ringsted; den må have passeret Halleby Å ved Ske Mølle og over Haraldsted have nået Tidselbro på Ringsted-Holbæk vejen. Ruten fra Lejre til Kalundborg har på det længste stykke været identisk med „Skovvejen“. Da den udgik fra Lejre, kunne den undgå at krydse Helligrende og Elverdamsåen. Senere gik vejen mere direkte fra Roskilde til Kalundborg og Holbæk; Kornerup Å passeredes ved Munkebro ved Lille Kornerup Mølle, der synes at være kommet fra Roskilde bispestol til kronen under reformationen. Lejre Å passeredes ved Lænkebro eller, som den tidligere kaldtes, Giefninge Bro. Ved en reparation af denne i 1574 måtte bønderne af med en skæppe brokorn hver til Eggert Ulfeldt på Roskildegård. Elverdamsåen har været en alvorlig hindring lige til dæmningen blev bygget. Der er kun to mulige overgangssteder ved Astrup Gård og så det, der nu benyttes, ved den nedlagte Elverdams Mølle lige før kroen. At der tidligt har været bro her, viser navnet „Ællebrodam“, der nævnes 1370 (*Clansen*, 1918). Fra Elverdammen fortsatte den gamle Skovvej næsten uden hindringer til Kalundborg, der var i virkeligheden kun Bregninge Å, der krydses ved Dejgvad Bro (altså oprindelig et vadested).

Roskilde-Holbæk vejen kunne dels følges med den lige omtalte Kalundborgvej, dels benytte det gamle færgested ved Langtved. I sidste tilfælde passeredes Helligrende nok omtrent på det nuværende sted ved Borrevejle Skov (vejen mod Kalundborg har nok haft et lidt sydligere forløb over Abbetved (Abbedvad?), K. Såby og V. Såby).

Holbæk-Kalundborg vejen må have haft et lignende forløb som nu. Den passerede Tuse Å ved Tuse Mølle, men broen flyttedes 1630 et stykke vest for møllen. Broen var da en sten- og bulbro (K. Br.). Også denne vej må over Bregninge Å, der her er omgivet af brede engdrag. Der har dog antagelig været nogenlunde fast bund omtrent ved den nuværende bro, idet Bregninge Vandmølle lå lidt nord for den nuværende vej.

Fra de gamle havnepladser ved Rørvig og Nykøbing gik der en vej langs Sjællands vestkyst. Den gik gennem det snævre pas mellem Nekselo Bugt og Lammefjord (bevogtet af Dragsholm) og pas-

serede ligeledes Bregninge Å ved vandmøllen. Fra Kalundborg fortsatte vejen langs kysten, gik over Halleby Å ved Ågerup Bro eller, som den tidligere kaldtes, Øure Møllens Bro, efter den vandmølle, der lå her allerede omkring år 1400 (Æ. D. A.) og hørte under Kalundborg Slot. Der var to broer her, en over møllevandet og en over frislusen (K. Br. 1601). Lige syd for broen deler vejen sig i Gørlev, tidligere antagelig i Rye hvor én af Christian II's gamle kroer lå. Den vestlige gren gik mod Korsør og passerede i lange tider Tudeå ad den store dæmning ved Pinne Mølle vest for Trelleborg. Der var også her to broer; 1585 og 1586 fik bønderne i Løve og Slagelse herreder befaling til at reparere Sønderbro ved Pinne Mølle:

„Da Sønder Bro ved Pinne Mølle er meget brøsthølden, og de i Følge Recessen ere forpligtede til at holde den i Stand som en Alfarvej, befales det dem strengelig at møde ved Broen, naar de tilsiges, istandsætte den og siden holde den i Stand. De, der undlade at møde, ville blive tiltalte.“ (K. Br. 12/1-1586).

Pinne Mølle omtales allerede 1376 (Æ. D. A.). Den østlige gren gik over Havrebjerg Mølle til Slagelse. 1598 ønskede kongen besked om, hvem der havde vedligeholdelsespligt til broen, der lå ved skellet mellem Løve og Slagelse herreder. Havrebjerg Mølle omtales allerede 1454 (Æ. D. A.).

Fra Slagelse og Korsør gik der vej mod Skælskør, hvor der fra gammel tid var bro over noret. Vejen fra Skælskør til Næstved gik over Tornemark og må således have passeret Saltø Å. Hvis Mejers kort er nøjagtigt på dette punkt, har overgangen allerede da været ved Nybro. I Næstved var der bro over Suså.

Vejen fra Nykøbing til Dragsholm fortsatte også over Særslev, Jyderup og gik over Halleby Å ved Bromølle, hvor der utvivlsomt altid har været et meget vigtigt overgangssted. Møllen skænkedes allerede 1199 af Absalon til Sorø Kloster (*Clausen*, 1918) og nævnes både 1260 og 1292 (Æ. D. A. og S. R. D. VI). For den vejfarende var det sikkert en fordel, at stedet tilhørte kirken, hvis ret de færreste vovede at krænke. Fra Bromølle gik vejen videre til Reerslev, hvor den delte sig i en gren til Slagelse over Føerbro (Gudum Å) og en anden over Bromme Mølle (Tudeå) til Sorø og herfra til Næstved over Næsby Bro eller i ældre tid antagelig snarere over V. Broby, hvad vejene her kunne tyde på.

Holbæk-Ringsted-Næstved vejen har næppe ligget helt fast. Den kunne passere Halleby Å flere steder nemlig længst mod vest ved Undløse Bro (snarest dog på Sorø vejen), Ugerløse Bro i midten og

mod øst Brændmølle Bro, Merløse Bro. Den sidste har nok i ældre tid været den foretrukne, siden Christian II ønsker kroen på denne vej lagt i Merløse. Herfra til Ringsted går vejen gennem passet mellem Gyrstinge og Haraldsted Søer over Tidselbro. Fra Ringsted er vejen sikkert altid gået over Veterslev Bro (Suså) til Næstved.

Ud over de her omtalte gamle broer på Sjælland, som alle har nær tilknytning til hovedvejene, er der kun et par, der bør omtales: Broen ved Holløse Mølle (Suså) omtales flere gange i det 16. og det 17. århundrede i anledning af reparationer, og det siges udtrykkeligt, at der går „en ret Adelvej“ over den (K. Br. 1557), – antagelig Ringsted-Skælskør. Endelig skal nævnes Halleby Bro over Halleby Å lige før udløbet i Tissø. Den ligger på Kalundborg-Ringsted vejen, der i øvrigt er en fuldkommen vandskelsvej. Med disse sidste veje fuldstændiggøres billedet af Ringsted som Sjællands gamle midtpunkt og helligdom. Der var her et vejcentrum, der ganske svarede til det jyske i Viborg.

Øerne syd for Sjælland

Fra dette område foreligger der, som man kan tænke sig, kun få meddelelser om gamle broer: Stege, Saksøbing, Maribo og Svinholms Bro ved Nakskov. Broen ved Stege er broen over noret; den omtales 1590 i et åbent brev til bønderne i Vester og Øster Herred på Møn:

„Da Kongen har bragt i Erfaring, at Broen ved Stege, hvorover den rette Landvej fra deres Egn til og fra Byen gaar, er meget forfalden, saa vejfarende Folk, naar der er Vandløb, ikke uden stor Fare kunne komme derover med Heste og Vogn, har Han, for at forekomme Ulykker i Fremtiden, bestemt, at de herefter skulle holde nævnte Bro i Stand med Undtagelse af Vindebroen, som Borgerne i Stege skulle istandholde.“ (K. Br. 16/8-1590).

Der har åbenbart endnu været sejlads på noret, siden en vindebro var nødvendig. Som det senere skal omtales, svarer dette ganske til, hvad vi finder ved Kerteminde.

Fra Møn til Falster kom man som nu mellem Hårbølle Bro og Lodshusene. Herfra kunne man, for at komme videre til Lolland, enten tage den nordlige vej over Stubbekøbing til Guldborg eller den sydlige over Nykøbing. Den sidste er en fuldstændig vandskelsvej, den nordlige passerede Reskere Bro, hvor der er fundet rester af et gammelt vadested, og Fibrødreå, hvor der har været en stamemølle. På Lolland danner Saksøbing Å og Flintinge Å en næsten sammenhængende hindring. Der har i gamle dage næppe været

mere end to overgangssteder, nemlig ved Sakskøbing og ved Flintinge: Det er en almindelig regel, at vandløbene har navn efter et overgangssted, og den nuværende bro på vejen til Nysted hedder Nybro. Ved Sakskøbing har der sikkert været bro, så længe byen har eksisteret, ja den har, som påvist af *Hugo Matthiessen* (1922, s. 61), tydeligt præget byens grundplan; han kalder ligefrem Sakskøbing for en broby på de to hovedveje, der forbinder det egentlige Lolland med den østlige del, der som nævnt næsten lå som en isoleret ø (*Hugo Matthiessen*, 1927, s. 123). Broen har muligvis fungeret som skibsbro; 1592 hedder det, at borgmesteren i Sakskøbing indtil videre måtte oppebære tolden, som svares af Sakskøbing Bro ved Sakskøbing, mod en årlig afgift af 20 mark danske (K. Br.).

Fra Sakskøbing gik vejen nogenlunde som i vore dage over Mariibo, hvor der var bro, og herfra til Nakskov over Halsted Kloster eller Svinholms Bro. Fra Nakskov og fra Tårs var der overfart til Spodsbjerg på Langeland.

Fyn

Hovedvejen fra Nyborg til Odense følger i vore dage jernbanen, men det er ikke den oprindelige Odensevej, der havde et sydligere forløb over Vindinge. Her var der et eller måske snarere to overgangssteder over Vindinge Å, der i ældre tider var meget vandrig og vanskelig at komme over. Dens vand ledtes senere omkring Nyborg, hvor det gennem slottets voldgrav løb til Nyborg Slotsmølle. Den sydlige overgang ved Rosilde ligger på Bøjdenvejen (se s. 152), den nordlige på Odensevejen. Det ser ud til, at der i meget gammel tid har ligget en vandmølle på dette sted. Videre i retning mod Odense gik vejen atter over Vindinge Å mellem Ellinge og Rolsted. Nu til dags går vejen mellem disse to landsbyer i en bue mod syd over Ferritslev, men den gamle vej er uden tvivl gået lige ud og har passeret åen ved Tvevad, hvor der ved de to broer ses tydelige rester af vadestedet (fig. 8). De to broer er næppe ret gamle. Der var i øvrigt også i gamle dage flere muligheder for at komme over Vindinge Å neden for Tvevad, idet der her er en række møllesteder; Holts Mølle, Mellem Mølle og Bierne Mølle, ja der skal også have ligget en mølle mellem Tvevad og Holts Mølle. I det 19. århundrede skulle der betales bropenge, når man passerede møllebroen ved Holts Mølle, så det har åbenbart været en ret betydelig landevej, der førte over her. Odensevejen passerede Lindved Å ved Killerup, hvor der i gamle dage var en vandmølle, og hvor der som omtalt blev fundet rester af et vadested ved regulering af åen. Herfra bøjer

vejen nu mod nord for at forene sig med den nuværende hovedvej 1, men i gamle dage er den sikkert gået lige ud for at nå Odense over broen ved Munkemølle, måske landets ældste store vandmølle.

Den nuværende hovedvej 1 mellem Nyborg og Odense er også en ret gammel vej; det er omtrent denne vej, der ses på Johannes Mejers kort. Den er dog her tegnet dobbelt mellem Nyborg og Langeskov, idet man åbenbart har fulgt den gamle Odensevej for over Holts Mølle at nå Langeskov. Også mellem Marslev og Odense er vejen tegnet dobbelt; den sydlige må nok være den ældste, for 1578 meddeles det:

„... at Borgerne i Ottense ville slaa en Bro over deres Aa, der er deres fri Hegn, og begære, at Kongen vil lade dem faa fri Kørevej fra Aaen over Kronens Bønders Jord paa Aasum Mark til Adelvejen, hvilket de mene vil være dem til stort Gavn med Hensyn til det Gods, som de ville have til Kiertemynde (og) fra Hintzholm did til Byen (Odense).“ (K. Br. 19/6-1578).

Det ses tydeligt på kortet, at denne bro forkortede vejen til Kerteminde betydeligt, og over Marslev havde den forbindelse med Nyborgvejen.

Den gamle Middelfartvej er stadig amtsvej og har den gamle vejs snoede forløb. Den krydser ingen større vandløb, men en del mindre åer og bække, hvorover der har været vadesteder og små broer, blandt hvilke flere lå ved vandmøller. Jævnside med denne vej har der sikkert længe eksisteret en vej med samme linieføring som den nuværende hovedvej 1, idet den er en næsten fuldstændig vandskelsvej, der tillige – bortset fra området ved Vissenbjerg – forløber gennem et meget jævnt terræn. Et mindre vandløb, der ikke mere kan ses, må have givet navn til Gribsvad Kro.

Den anden gamle hovedvej over Fyn er den såkaldte Bøjdenvej, der går fra Nyborg til Bøjden (omtrent som hovedvej 8), der var det gamle overfartssted til Als og nu skal være det igen. Bøjdenvejen fulgtes med Odensevejen til Vindinge, hvor den gik over Rosilde Bro (bropenge). Herfra følger den Ørbæk, som den passerer i Ørbæk by. Den næste større hindring var Silkeå, som passeredes ved Brahetrolleborg Vandmølle (igen et kloster, Holme Kloster, ved en vigtig overgang). Det videre vejforløb er uden hindringer; det var en let og sikker vej over Fyn, betydelig lettere end den tredje tværvæg til Assens med overfartsstedet Assens-Årøsund.

Den vigtigste rute fra Nyborg til Assens gik utvivlsomt over Odense, langs Odense Å og passerede Hårby Å ved Køng Vandmølle. De sydligere ruter måtte på et eller andet sted over Odense Å, ellers



Fig. 8. Vadested og ny bro ved Tvevad på Fyn mellem Rolsted og Ellinge.
S.B. fot. 1944

Fig. 8. Ford and a new bridge at Tvevad (= two fords) on Funen between the villages Rolsted and Ellinge.

søgte de tydeligt nok uden om vandløbene. Ved Boltinge Gård sydvest for Ringe var der bro ved Boltinge Mølle (tidligere vadested). Måske valgte nogle ruten over Vantinge, så kom man over åen ved Dals Mølle (bropenge). Begge disse veje gik endnu engang over det samme vandløb (Sallinge Å) ved Gelskov Vandmølle (stedet ses endnu fra den nye, udrettede vej). Odense Å måtte så passeres ved Sdr. Broby eller Brobyværk. Her har åen et meget stærkt fald, der en tid udnyttedes industrielt i en geværfabrik og våbensmedie (nu vandmølle og nedlagt elværk) (fig. 9). Hårby Å kommer man over i selve Hårby, hvor der ved broen ses tydelige spor af et vadested, der sikkert kan have været ubehageligt nok, når tøbrud satte det meste af dalen mellem Køng og Hårby under vand.

De fleste af vejene mellem Odense og de andre fynske købstæder var forholdsvis lette og havde kun få broer. Odense-Bogense vejen nåede næsten helt til Bogense, før der kom en bro over et lille vandløb ved Nedermølle, men vejen kunne lige så godt gå uden om dette.

Til Kerteminde har der været to veje, en nord om og en syd om noret. De fulgtes ad til Åsum eller Marslev. Herfra til Kerteminde havde den sydlige kun én hindring, selve noret, men her har der fra gammel tid været bro over. 1569 havde odenseborgerne klaget til kongen over denne bro, der var til stor ulempe for dem, da de måtte føre deres varer ad landevejen til Kerteminde, de krævede, at der

byggedes en vindebro her (K. Br.). 1570 befalede kongen borgerne i Kerteminde at bygge vindebroen (K. Br.). Man kan ane lidt om vejenes kvalitet, når det kunne være så vigtigt at sejle halvvejen mellem Kerteminde og Odense. – Den nordlige rute måtte efter Odense Å krydse Vejrup Å og Geelså. Den første kom man over ved Bullerup Mølle, der i hvert fald er fra det 16. århundrede. Over Geelså er der en bro med det mærkelige navn Døves Bro.

Heller ikke Odense-Svendborg vejen mødte større hindringer. Man kom over Lindved Å ved herregården Lindved, hvor åen af hensyn til vandmøllen er lagt om og møllen flyttet, så den kom til at ligge lige ved landevejen (A. Jeppesen 1966). Herfra til Svendborg er det kun småbække, der passerer.

Ruten Odense-Fåborg har nok altid været den mest besværlige. Den måtte først over Odense Å et eller andet sted, i reglen vel i selve Odense, men man kunne også vente med at passere til man nåede Dalum (det er denne rute, der nu betegnes som Fåborgvej). Igen finder vi et kloster, Dalum Kloster, ved et vigtigt bropas. Der var selvsagt en vandmølle ved klosteret, i øvrigt den første basis for den nuværende papirfabrik. Vejen gik over Lindved Å ved Bramstrup Gård, hvor der også var vandmølle. Sallinge Å krydsedes i Sallinge. Antagelig er det broen her, der i 1560 kaldes Hyldersleuf Bro (efter det almindelige system med at navngive broen efter det sted, den førte til) – om denne bro hedder det:

„Han skal lade Broen gjøre færdig med stærke Piller og Stolper, gode Bulfjælde og Rækker paa begge Sider, fylde den op med Jord og Grus ved begge Ender og brolægge med Sten.“ (K. Br. 8/3–1560).

Herfra gik vejen mod Brahetrolleborg (Holme Kloster), hvor den sluttede sig til Bøjdenvejen.

Kystvejene måtte alle passere et stort antal vandløb. En undtagelse var dog den ene Nyborg-Svendborg vej, der fulgte Bøjdenvejen til Ørbæk, på den var der herfra til Svendborg kun én eneste bro, Lunde Bro, lige neden for Lunde Mølle. Helt anderledes var det med den østlige Svendborgvej. Nu er der jo bro ved Holckenhavn, men tidligere måtte man over enten ved Bynkel eller ved Sulkendrup Vandmølle. Hvis man valgte den sidste vej kunne man komme over Kogsbølle Å ved Kogsbølle Vandmølle. Kongshøj Å kunne man passere ved Tangeå Vandmølle, men der er også en mulighed for, at de gamle beretninger på egnen har ret i, at man ofte tog helt ud langs kysten og passerede åen ved Åhusene, hvor der er et gammelt vadested (der kom først bro i begyndelsen af dette århundrede).

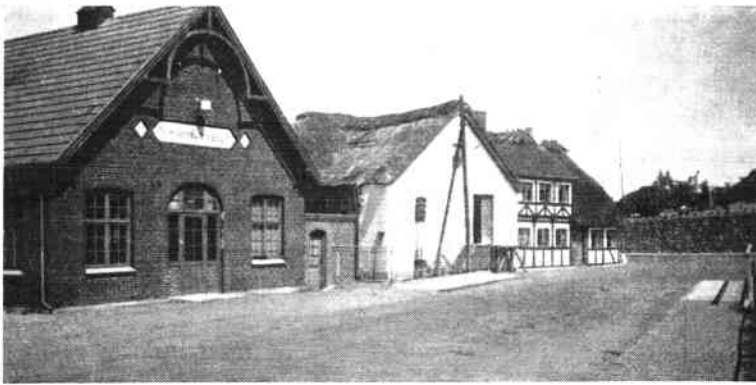


Fig. 9. Broen ved Sønder Broby, Brobyværk. Broen lå ved det gamle industrianlæg, hvor der nu er vandmølle og nu nedlagt jævnstrømsværk. S.B. fot. 1943

Fig. 9. The bridge at S. Broby (= bridge town) with old watermill and a small electricity plant now out of use. In former times an armament factory was situated here.

Herfra gik vejen så videre mod Hesselager. Vejen fra Åhusene gik over Vormark Møllebro (bropenge), Tangeå passeredes ved Broholm, og endelig Vejstrup Å over Lillemøllebro, som man kan se rester af nede i dalen. Det var en ret besværlig vej, men den gik mellem en række anselige landsbyer og broerne var næsten alle møllebroer.

Vejen fra Svendborg til Fåborg gik over Rødemølle ved Hvidkilde. Syltemade Å passeredes ved Ollerup, hvor der i gamle dage var vandmølle. Hundstrup Å, der er den næste hindring, har et ret betydeligt fald, og man har nok kunnet komme over den på samme sted som nu, men ellers var der ikke langt til en møllebro. Navnet Fåborg skulle ifølge *la Cour* (1923, s. 48) egentlig være Fårborg eller Fårberg, hvilket skulle betyde højde, hvorover der gik „far“. Dette passer godt med, at man tidligere kom til byen over to vadesteder (senere broer), idet byen lå helt omgivet af eng og sø. Ved de to broer var der i senere tid vandmøller.

Vejen fra Fåborg til Assens gik over Grubbemølle. Over Hattebæk kom der bro i midten af det 18. århundrede. Hårby Å passeredes enten i Hårby eller mellem Strandby og Sarup.

Assens-Middelfart vejen gik over flere ret betydelige vandløb: Først Pugemølle Å med et tilløb; her finder vi Holevad og Salbrovad, det sidste kaldtes også Smerup Bro. 1559 meddeler mølleren i Turup, at han ikke kan få det lovede brokorn, nemlig hvert tiende år en skæppe byg eller rug af hver mand i Barløse Fjerding, for at vedligeholde Smerup Bro ved Puge Mølle. Efter Pugemølle Å skulle man over Brændemølle Å, her benyttedes selve møllebroen. Lamose

Å kom man over ved Lamose Mølle og Hybæk ved Gammeldams Mølle.

Det er et forbavsende stort antal vigtige vejbroer på Fyn, der ligger ved de gamle vandmøller, og hvad der er det primære, er svært at afgøre. Blev vandmøllerne lagt ved de vigtige veje ved vadestederne, hvor der var et godt fald, eller blev vejene ført hen til møllerne, hvor der var et godt overgangssted og ofte en bro? Spørgsmålet må rimeligvis besvares med et både-og. I langt de fleste tilfælde, og især når der er tale om de ældste vandmøller, er den første forklaring nok den mest sandsynlige; men i den senere middelalder og den nyere tid, da broerne ikke var særlig velholdte, kan man meget vel forstå, at en velholdt møllebro kunne trække vejen til sig.

Jylland

Tre store hovedveje førte fra gammel tid ned gennem den jyske halvø: I midten den ældste, Hærvejen eller Oksevejen, den vestlige Hærvej langs Vesterhavet og mod øst den yngste af hovedvejene, den der forbandt fjordkøbingerne.

Hærvejen. Af praktiske grunde tager vi først vejen fra Ålborg til Viborg, der var den direkte fortsættelse af den egentlige Hærvej. Den fulgte først Østerådalen mod syd, derpå gik den over Guldbæk ved Svendstrup Mølle, hvor der var bro, videre over Guldbæk by til Hjedsbæk Mølle, hvor der ligeledes var bro; her munder den ud i den nuværende hovedvej lige ved den gamle kro. Over Sønderup Å var der lige til 1599 kun et vadested. Kongen befalede da bønderne i Hornum og Kær herreder samt Voer birk at bygge en bro med stenbro i begge ender, da der var alfarvej, og vandet ofte var så højt, at det var forbundet med livsfare at komme over (K. Br.). Vejen fortsætter over Højslev Mølle ved Binderup Kro, hvor der også var bro. Det næste vandløb var en langt besværligere forhindring, nemlig Simested Å med de brede engstrækninger omkring. Sydvest for Simested by er engbæltet noget smallere, og her er vejen fra gammel tid gået over (om Simested Bro se s. 141). Skals Å og Skalsådalen var en endnu værre hindring; vældige engbælter breder sig på begge sider af åen undtagen på det sted, hvor broen ligger og altid har ligget, således som *Hugo Matthiessen* (1933, s. 43 f) skildrer Løvelbro eller Himmerbroen:

„Sænkningens Sider nærmer sig her hinanden, Sandterrasser og Smaaholme af Flyvesand skyder langt ud i Engene, hvor der fordom laa blanke Kær, og Aaløbet delte sig i flere Grene. Trods denne Ulempe var der intet Valg for den Vejtrafik, som vilde passere; thi Naturen selv havde her gjort

sit Bedste for at lægge alt tilrette, milevidt til begge Sider fandtes der ikke et mere velegnet Overgangssted, – og Løvel-Bropas har derfor utvivlsomt været i Brug, saa længe Egnen overhovedet har været befærdet.

Nu er der kun ét Aaløb og én Bro, medens et Kunstanlæg med 3 af en Dæmning forenede Broer tidligere førte over 3 Grene af Aaen, og 2 „Bro-høje“, én paa hver Bred, afmærkede Passagen.“

Til at passe broen var der ansat en mand, der havde bolig i Løvel Brohus ved sydsiden af åen (se også side 141). Fra Løvel Bro gik vejen over Løvel by og Løvel Vad lige syd herfor til Viborg, og her begyndte så den egentlige Hærvej. Den er næsten i hele sit forløb en typisk vandskelsvej, og på lange strækninger over de store heder var der ikke en eneste bro.

Fra Viborg gik vejen vel oprindeligt vest om Hald Sø, over Finderup, Skelhøje, Skræ. Senere gik den øst om Hald Sø, men herved måtte den passere flere vandløb, først og fremmest afløbet fra Hald Sø, der blev let at passere efter anlæggelsen af Non Mølle. Desuden gik vejen over mindre vandløb ved Vintmølle og Most Vandmølle. I Lysgård sogn begynder det lange stræk over hederne. Et mindre vadested over Haller Å passeredes lige vest for Grathe Kirke. Måske har vejen engang fulgt vandskellet mellem Skive Å og Funder Å, men i hvert fald fra midten af det 16. århundrede (omtalt 1544) gik vejen over den lille Skygge Å ved Klode Mølle. *Hugo Matthiessen* mener, at den ældre vej gik over Kragelund, Funder og Hårvadlunde. I det 18. århundrede betaltes bropenge ved Klode Mølle; det har nok været en god indtægt, idet der sikkert også måtte betales for studene.

Hærvejen går nu mod det berømte vandskel mellem Skjern Å og Gudenå, men da disse to åer udspringer i ret sumpede engdrag, valgte man at gå over Skjern Å lidt vest for udspringet. Herfra til Kongeåen var der så godt som ingen vandløb. Ved Skodborghus gik vejen over Kongeåen og var dermed inde i Slesvig. Denne vigtige og fra naturens hånd velegnede overgang bevogtedes af kongeborgen Skodborghus. Fra Skodborg Bro gik vejen mod sydøst, men ruten er ikke helt sikker. Museumsdirektør *Lund*, Haderslev, mener, at vejen gik over Jels, Oxenvad, Arnitlund til Immervad. *Hugo Matthiessen* er ikke sikker på ruten, og broer og vadesteder mellem Skodborghus og Immervad giver heller ingen sikre holdepunkter. Det er sandsynligt, at Jels var det første overgangssted, men højst usikkert er det, hvor vejen er gået over Nørreå. Ganske vist tyder navnet Oxenvad på en tilknytning til vejen i dens senere tid, men den nuværende hovedvej har nogle meget ejendommelige skarpe knæk, der kunne tyde på en rute noget nordligere over Sommersted

eller en sydligere over Slevad og Tingvad broer. Fra Immervad til grænsen ved Kruså eksisterer Hærvejen stadig som vej og kan følges over de berømte broer: Immervad, Røde Kro, Povls Kro, Gejlå Bro.

Den vestlige Hærvej er vel knap så ærværdig som den „rigtige“ Hærvej, men står sikkert ikke meget tilbage i alder for denne, idet den er den direkte fortsættelse af den gamle frisiske landevej ved randen af marsken, og frisisk kultur og byggeskik kan følges langs den op i Jylland. Den kommer over grænsen syd for Tønder ved Sæd og passerer Vidåen i Tønder ved vandmøllen. Tønder er således en typisk broby, opstået som søstad, hvor vandvejen og landevejen mødtes, og en borg i gamle dage beskyttede overgangsstedet (*Hugo Matthiessen*, 1927, s. 117).

Det må utvivlsomt i gamle dage have været en meget besværlig tur op gennem det vestlige Sønderjylland til Ribe, for vejen må over en række anselige vandløb med brede engdrag omkring. Her kunne vandet til tider stå milevidt over engene, når en vestenstorm presede vandet ind i åerne. Det er derfor ret sandsynligt, at man ofte har valgt ruten over Løgumkloster i stedet for over Bredebro, der er den egentlige broforbindelse på denne vej. Herfra gik vejen over en række ukendte vadesteder og broer noget øst for den nuværende vej. Brøns Å passeredes ved Åved (Åvad?) og Rejsby Å over Vodderbro (navnet kunne lyde, som om det havde noget med vadesteder at gøre) og herfra til Ribe langs med Lustrup Bæk.

Ribe er som Tønder en typisk broby, anlagt hvor landevejen krydsede Nipsåen eller Ribe Å, der var sejlbar hertil. Byen lå forsvarsmæssigt godt mellem åen og Lustrup Bæk, og dette forbedredes yderligere ved, at man gravede en forbindelse mellem åen og bækken, den senere Stampemølleå. Her lå byens Sønderport med bro over åen. Selve Ribe Å var fra gammel tid opdæmmet, men den egentlige dæmning „Dammen“, som den kaldes, blev nok anlagt noget senere, antagelig omkring 1260, da byen fik sin første vandmølle, Kongens Mølle, der lå lige for Skibsbroen. Det er rimeligt at antage, at denne dæmning har støttet sig til en lille naturlig holm, eller måske to holme, og at dette har givet anledning til de tre brosteder. Ved de to nordlige blev der senere (1526) anlagt to vandmøller, Midtmøllen og Ydermøllen (fig. 10), den sidste lige uden for byens Nørreport, hvor der således også var en god bro. Det var derfor let nok at komme igennem Ribe, men lige nord for byen måtte man gennem en vejle med vadested over Tved Å, 8–900 m bred. I 1792 oplevede man et grelt eksempel på, hvor galt det kunne gå: 116 bøndervogne, der kom med fourage til en husareskadron,



Fig. 10. Broen ved Ydermøllen og Nørreport i Ribe før 1843. Gaden lige inden for porten er „Dammen“. Samtidig radering

Fig. 10. The bridge just outside the northern gate of the town Ribe. The street inside the gate is called "Dammen" i.e. the dam.

som lå i Ribe, måtte holde 3–4 dage uden for byen, da de ikke kunne komme over de oversvømmede enge på Vestermade, Skindermarken og St. Jørgens Mark. År 1800 påbegyndtes en ny vej nord ud af Ribe, til dens fyldning medgik 42.680 læs sand, grus og græstøv samt 422 læs sten. Vejen, der efter sin anlægger kaldes Moltkes Vej, fulgte den nuværende Farupvej et stykke, før den drejede mod nord. Først 1840 anlagdes den nuværende „Plantagevej“ og samtidig byggedes Hvidebro over Tved Å.

Det næste store vandløb var Kongeåen, der normalt passeredes ved Gredstedbro og i lange tider skulle passes her, da den var toldgrænse mellem Kongeriget og Hertugdømmerne. Særlig i de store studedrifters tid var det en meget vigtig toldstation, hvor der i øvrigt også skulle betales bropenge. Der var dog særlig i ældre tid også en anden vej med bro over Kongeåen, nemlig Farupvejen med broer ved Jedsted og Vilslev Møller.

I Vilslev er der for øvrigt fra gammel tid en spangbro, der blev bygget 1759; manden, der byggede den, fik kongeligt privilegium på at hæve bropenge (1 skilling pro persona). Privilegiet ophævedes først 1909, da broen blev ødelagt ved en stormflod, og det nye spang blev opført af kommunen (*Kromann, 1939, s. 79 f.*).

Fra Gredstedbro gik vejen mod Sneumkro, hvor gamle hulveje

og høje viser, at vejen har gået fra de ældste tider. Det var utvivlsomt det bedst egnede sted for en bro, idet engbæltet her er relativt smalt. Man kunne dog også komme over længere nede, men der var ikke bro i gamle dage. Der, hvor den nuværende Esbjerg-Darum vej går over, var færgeri lige til 1896, da trafikken til Esbjerg gjorde en bro absolut nødvendig (*Kromann*, 1939, s. 80 ff).

Fra Sneumbro gik vejen i ældre tid over Billumvad, Brøndum, Forumbro (Fordumbrow), måske fordi en gammel vej fra Brøndum førte videre over Alslev til et overgangssted ved Janderup. Senere gik vejen som nu over Sadderup Vejle, Øllufvad, men dette overgangssted var ikke så let at passere. I tingbogen fra 1732 hedder det:

„Øllufvad, som i ret høje Vandfloder er et farligt Sted, der nøje bør iagttages ved Storm at passere, for den Vejfarendes Sikkerhed forsvarlig repareres og Vejen norden for Vandet til Varde Mark derfor opfyldes, saa den Rejsende ikke skal lide Mangel eller Ophold for Vejens Ubrugbarhed og onde Vedligeholdelse.“

Varde er utvivlsomt en broby ligesom Tønder og Ribe. Broen, der her fører over Varde Å, kaldes sædvanligvis Varde Sønderbro eller Varde Langebro.

„Første Gang Broen findes omtalt er i 1463, da der udstedes Lavhævdsbrev paa et Byggested „mellem Varde Bro og Skobedall“, dernæst nævnes Broen i 1537 i Brev til Borgmester, Raad og menig Borger i Varde. I 1547 „fik Borgmester og Raad i Varde Kongens Stadfæstelse, efter gamle Breve, paa Ortenlunde Mark altid at skulle blive til Varde By og Varde Bro dermed ved Magt at holde.“ Ogsaa dette viser, at Broen er meget gammel. I 1634 gives der kongelig Bevilling paa, at der i 2 Aar maa hæves Bropenge, for at Broen kunde blive gjort i Stand. Det er første Gang, der her indføres Bropenge; de holdt sig ikke i 2 men i 200 Aar og ophævedes først 1849.“ (*Kromann*, 1946, s. 337).

Fra Varde gik den vestjyske Hærvej næsten ret nord, men den fulgte ikke den nuværende hovedvej, den passerede Frisvad Møllebæk omtrent ved Blaksmark Kro. Her angiver Johannes Mejer en vandmølle, men det har ikke været muligt at verificere dette. Lydum Å passeredes ved Starbæk Vandmølle.

Den værste af alle hindringer var Skjern Å. Besværet begyndte med Tarmkær Vase, og både denne og de øvrige vaser og broer var meget vanskelige at vedligeholde. I 1638 beskrives forholdene her således:

„Paa den sønder Side til Sognen løbber en stor Aae, kaldis Skiern Aae, som skiller Hardsyssell och Wardsyssell at och exponerer den sig udi Fioren it halff milvegs herfraa, och offuer samme Aae her i Sognen ehr en stor lang Broe, huor Kong. Maytz. Tholdsted ehr, huor der gaar aarlig

100 Rixdaler aff til Cronen, och strax paa hin Side Broen er en stor Engslätt, kaldis Tharrunkier, flux naffnkundig for den onde Wey der er offuer om Winteren, efftersom all den Fart fra Ribe, Warde etc. til Thy, Wendsyssel, Wiborrig etc. falder offuer samme Skiernbroe,“ – – „og findes der endnu paa en af Skiern Præstegaards Enge en liden dyb Hylpyt, som kaldes Kong Hansis Pytt, thi der siges Kong Hans skal have faaet sin Helsot i den, da han rejste over samme Tarum Kier nor paa, som formeldes i Arrild Huitfeldtz Cronicke.“ (O. Nielsen, 1874–76, s. 38).

Broen var altså kongens, hvilket yderligere bekræftes ved et åbent brev fra 1579, hvori det forbydes bromanden ved Skjern Å som hidtil at tage bropenge af stiftskriveren i Riberhus len, når han rejste i kongens bestilling, og af kongens tiendelam, der drives over broen, da broen tilhører kongen (K. Br.).

Efter at have passeret Skjern Å deler vejen sig i to grene, én mod Ringkøbing og én mod Holstebro. Den sidste er nok den ældste, da den er en typisk vandskelsvej med højrækker, og den stiler lige mod sit mål, den gamle bro i Holstebro, der ligesom så mange andre af de kongelige broer var bortforlenet (K. Br. juni 1556 m. fl.). Broens betydning fremgår alene deraf, at der omkring den er opstået en by. På kortet ser man også, hvorledes en række veje stråler sammen mod Holstebro, 3 store veje sydfra og 4 nordfra.

Fra Holstebro gik vejen dels mod Lemvig for over tangen ved Agger at nå Thy, eller man kunne tage den kortere men mere besværlige vej over Struer. – Lemvigvejen fulgtes det første stykke med Struervejen, men drejede så mod nordvest og passerede et lille vandløb ved Kærgårds Mølle og endnu et ved Gudum Bro eller Klostermølle lige oven for. Struervejen gik noget øst for den nuværende vej, over Gimsing hvor der var vadested (senere bro), men så meldte spørgsmålet sig, om man skulle tage den direkte vej over det farlige sted ved Kilen, eller man skulle tage over Kærgårds Mølle til færgestedet ved Oddesund.

Om Struer vadestedet ved vi ret god besked. 1589 udsendtes et åbent brev:

„ . . . at Lodvig Munk til Qvistrup, Embedsmand paa Ørum – der af Kong Frederik II havde faaet Befaling (16/2-1578) til at bygge en Bro over Vadestedet Struen i Giemsing Sogn mellem Thy og Wendsyssel eller holde en Pram der, da der er en almindelig Fart derover, og det er et farligt Vadested at komme over formedelst Vandets Ebbe og Flod – har berettet, at en saadan Bro eller Pram ikke kan holdes med den Skp. Byg af hver Gaard i Thy, som ved Kong Frederik II's Brev var henlagt dertil. Da Vadestedet er almindelig Vej, og det særlig for Bønderne i Thy og Ginding Herred som de nærmest boende er af Betydning, at der bliver lagt Bro derover,

har Kongen bestemt, at enhver Mand i Ginding Herred i de næste 3 Aar aarlig skal give 1 „Tindel“ Skp. Korn, Rug eller Byg, hvilket Brokorn Lodvig Munk maa oppebære mod Forpligtelse til at bygge en god stærk Bro med stærke Pæle, Tømmer og Egebrædder og med Rækker langs med Siden, saa den vejfarende Mand uden Fare kan komme derover. Det befales derfor alle Bønderne i Ginding Herred, hvem de end tjene, aarlig i de næste 3 Aar hver at levere 1 Skp. Korn til Lodvig Munk eller hans Fuldmægtig.“ (K. Br. 22/6-1589).

Denne ekstraskat var naturligtvis ikke videre velkommen, og bønderne klagede da også til kongen, der bestemte, at der skulle holdes synsforretning for at få klarlagt, hvem broen var til gavn for. Hvad der kom ud af dette er ikke oplyst, men det ser ikke ud til, at der kom bro dengang, for endnu 1638 var der kun „en Vadsted, kaldis Struer“ (O. Nielsen, 1874-76, s. 13).

Efter Johannes Mejers kort gik den vestlige gren af vejen over Ringkøbing og herfra først mod øst og derpå mod nord omtrent ved Ølstrup, men Mejer angiver også begyndelsen til den virkelige hovedvej, der havde samme retning som nu, men gik noget østligere. Den kan endnu følges som en bivej øst for jernbanelinien. Vejen passerede Hover Å ved Hebro eller Hiebro, som den kaldtes 1615, da Niels Krag til Agerkrog fik brokornet af den (K. Br.). Foruden Hebro var der endnu 5 broer på vejen til Lemvig, hvor der en tid skulle betales bropenge. Det bemærkes særlig, at det gjaldt studene, der førtes til Ribe. De vigtigste broer var Skærum Bro over Storåen ved Vem og Bækmarksbro over Flynder Å.

Vi har nu fulgt den vestlige Hærvej og set, at den adskiller sig meget fra den midtjyske. Den vestjyske har været en meget besværlig vej, særlig i tider hvor ufred og sygdomme gjorde det umuligt at vedligeholde broerne. Men der må åbenbart have været brug for den, siden man så tidligt gjorde sig så meget besvær med at udbygge dens broer. Man tænker her først og fremmest på trafikken til Ribe.

Om begge hærvejene kan man sige, at de er veje, der har fjerne mål. Anderledes med *den østlige hovedvej*, der snarere må opfattes som en række veje mellem de enkelte byer, altså en Ålborg-Randers vej, en Randers-Århus vej o.s.v. Måske er det også derfor, at en stor del af det, vi opfatter som en samlet hovedvej, mangler på Mejers kort. Her må vi således i høj grad gå den omvendte vej og slutte fra broerne til vejene.

Ålborg-Randers vejen fulgte i det store og hele samme rute som hovedvej 10 lige fra Ålborg til Randers. På strækningen til Hobro er der ingen nævneværdige vandløb, men man bemærker, at vejen går over vandskellet mellem Lindensborg Å og Simsted Å. Selve

broen i Hobro var en kongelig bro, der var bortforlenet mod en årlig afgift på 4 pund korn til Ålborghus (K. Br. 3/9 1583 m. fl.). På strækningen mellem Hobro og Randers er der en række broer, da vejen måtte gå på tværs af alle tilløbene til Skals Å. Sandsynligvis var den første bro ved Kongsvad Vandmølle, navnet tyder i den retning. Derefter følger broerne ved Handest, Purhus og Råsted, hvortil der enten var afgift i form af brokorn eller i form af bropenge.

Foruden denne vej mellem Ålborg og Randers var der to andre over Mariager og Hadsund, hvor der var faste færgesteder. Vejen til Mariager fulgtes med Hobrovejen til lidt syd for den nuværende Støvring stationsby, hvor den drejede fra og gik over Lindenberg Å ved Buderupholm. 1562 forlenes Jørgen Lykke på Mariager Kloster med Buderup og Gieste Bro, den sidste var vel overgangsstedet over Villestrup Å. Vejen gik til Stinesminde færgested. I Mariager ser man hovedgaden pege lige mod færgestedet. Mellem Mariager og Randers krydser vejen kun mindre vandløb bl. a. ved Kellerup Mølle.

Den gamle Hadsundvej gik over Lindenberg Å ved Håls Bro og har passeret Østerå i selve Ålborg. Fra Håls Bro gik vejen over Skibsted Å ved Skibsted Bro og har antagelig herfra fulgt den nuværende vejroute. 1552 havde herredsfogeden i Hellum herred nyopbygget Håls og Skibsted Broer, hvorefter der fastsættes brokorn til deres vedligeholdelse (K. Br.). Broen ved Lindenberg er først kommet ret sent, tidligere var der færgested. Fra Hadsund til Randers passerer vejen ingen vandløb.

Randers er måske mere end nogen anden dansk by kendt som broby, byen hvor de 13 landeveje mødes ved broen over Gudenå. Man mindes også historiens mange beretninger om Randers Bro. Det forekommer rimeligt at antage, at det var Randers Sønderbro, som Valdemar den Store afbrød i 1157 for at hindre Svend Grathe i at komme ind til byen. Ganske vist skal Svend Grathe have overnattet i Korning, men man kan ikke se nogen mening i at afbryde en bro ved Hornbæk; det lille vandløb kunne man let vade over eller omgå. Dette gælder også historien om Niels Ebbesen, hvis gård oven i købet lå syd for Randers lige ved Randers-Skanderborg vejen. Det står imidlertid fast, at broen eksisterede 1351, hvor den omtales i et låsebrev som Randers Bro. Den skal have ligget noget vest for den nuværende bro, men 1609 flyttedes den til det sted, hvor den nu ligger. 1667 overtog Randers by broen, hvorved det blev tilladt at hæve bropenge; byen fik desuden det resterende brokorn af Galten og Sønderhald herreder. De, der betalte brokorn, skulle ikke betale bro-

penge, og der var også enkelte herregårde, der var fritaget. Som regel var broen bortforpagtet. Bropengene slog ikke altid til og måtte gentagne gange forhøjes; de faldt først bort ca. 1850, da amtet overtog broen. De ældste broer var vindebroer, først i midten af forrige århundrede blev broen ombygget til fast bro med forhøjet gennemsejlingsåbning. Dette var ret generende for trafikken; det kunne endda gå, da man kun havde hestekøretøjer, men da bilerne kom, måtte den ombygges. Det skete i 1907. Den er siden udvidet, men er nu atter ved at være for lille.

Følgende tabel giver en oversigt over bropengene, der betaltes ved Randers Bro. Til sammenligning er anført bropengene ved Varde Bro for et enkelt år.

	Randers Bro			Varde Bro
	1667	1785	1807	1737
Ubeslagne vogne	1 sk.	3 sk.	2 sk.	2 sk.
Beslagne vogne	2 sk.	3 sk.	4 sk.	3 sk.
Karosser med 4 eller 6 heste	4 sk.	4 sk.	8 sk.	4 sk.
Karet med 6 heste			6 sk.	12 sk.
Ridende inden for bondestanden		1 sk.	1 sk.	1 sk.
Ridende uden for bondestanden		1 sk.	2 sk.	1 sk.
1 stk. hornkvæg			1 sk.	1 sk.
2 stk. får eller svin			1 sk.	4 sk. per snes.

Fra Randers til Århus gik vejen rimeligvis nogenlunde ad samme rute som hovedvej 10. Den passerer kun mindre vandløb, så der er kun en enkelt bro, der giver os en antydning af ruten, nemlig Lisbjerg Bro over Egå hvortil der 1633 udstedes et livsbrev, hvori det udtrykkelig siges, at den lå på adelvejen mellem Århus og Randers.

Århus er jo også en broby. *Hugo Matthiessen* (1927, s. 52) skriver om det gamle Århus:

„Kernen i den ældste By laa ved Lilletorv, hvor Landevejene mødtes. Ad Immervad førtes Færdselen mod Syd ud over Aaen og videre op ad Brøbjerg, og i sine primitive Grundtræk tilhører Aarhus saaledes helt og fuldt Bro- og Vadesteds-Byernes karakteristiske Familie.“

Det gamle vadested afløstes af broer, først og fremmest Klemensbroen, der moderniseredes i slutningen af forrige århundrede. Denne bro var et for den tid så imponerende bygværk, at den er kommet med i Opfindelsernes Bog fra 1877 (Bind 2, s. 198).

Fra Århus var der flere veje til Horsens, men den almindeligst benyttede var nok som nu vejen over Skanderborg. Der findes ganske vist ingen broer på dette stræk, der kan give oplysning om vejens forløb, men broerne mellem Skanderborg og Horsens viser os, at



Fig. 11. Broen ved Fulbro Mølle. Vejen, der kommer fra højre på billedet er den gamle Horsens-Skanderborgvej. Billedet er typisk for, hvorledes de gamle vejbroer ser ud i vore dage. S.B. fot. 1966

Fig. 11. The bridge at Fulbro Watermill, near the town Skanderborg in Jutland. From the right in the picture is coming the former Horsens-Skanderborg road, now only a small road. The picture is typical, showing how old bridges are looking nowadays.

dette var hovedvejen. De andre Skanderborgveje markeres af broer, dels ved Nedre Fillerup Møller (ved Odder), dels ved Ring Kloster.

Det skal lige nævnes, at der også var en gammel vej direkte fra Randers til Skanderborg; den fulgtes et lille stykke med Århusvejen, men drejede så af mod Hadsten, hvor der må være et gammelt overgangssted. Videre gik vejen over Borum Bro, der omtales 1617 i anledning af en reparation (K. Br.). Herfra gik den direkte mod Skanderborg langs Dybdal eller over Forlev Bro, hvor der var mølle.

Fra Skanderborg mod Horsens gik ruten ad den gamle Jellingvej over Fulbro Mølle (fig. 11), hvor den bøjede mod syd til Horsens. Lige før Horsens passeredes den vigtige men besværlige Hansted Bro, der hørte under Æm kloster (omtalt 1551, K. Br., se også s. 136).

I selve Horsens var der naturligvis også bro (Bygholm Å) fra gammel tid, og det ser ud til, at broen tillige har tjent som skibsbro. Fra Horsens til Vejle gik vejen sikkert omtrent som nu; det er en strækning næsten uden vandløb. Der har dog åbenbart til tider været noget besvær med Ølsted Å, for 1596 siges det, som begrundelse for at der skulle bygges en ny bro, at åen til tider kunne være meget farlig.

Også Vejle hører til brobyerne. Der har i lange tider været bro på det sted, hvor Sønderbro nu ligger. Den nye bro for enden af „Dæmningen“ er derimod af meget ny dato, idet den først er kommet til i dette århundrede, efter at Vejle Mølle ved Grejsåens udmunding i Vejle Å er blevet nedlagt som vandmølle.

Fra Vejle til Kolding gik vejen ikke som nu, men i en stor bue øst om Højen Å, og den stødte først til den nuværende vej ved Lilleballe eller Bramdrup. Herved blev vejen en fuldstændig vandskelsvej.

Den meget yngre Fredericiavej skal passere Spang Å i den brede og fugtige Elbodalen. Selve navnet Spang Å tyder på, at der i gamle dage kun har været en spangbro, og vejen er vel gået ved siden af over et vadested. Overgangsstedet har altid ligget ved Spang lige vest for Bredstrup.

Kolding hører vel også til brobyerne, selv om Kolding Å er knap så vanskelig at passere som flere af de andre østjyske vandløb, men dalsiderne er stejle, og ganske naturligt går vejen ned mod Kolding, hvor dalen bliver bredere ud mod fjorden. Det var jo ikke blot vejen fra Vejle, der skulle over, men den endnu vigtigere Hærvej, der i den senere del af middelalderen bøjede af fra et sted noget vest for Jelling for at gå mod Kolding over Vingsted Mølle, Ågård og Dons Mølle. Overgangsstedet ved Vingsted Mølle er meget gammelt. Man har her fundet en stor mængde våben fra jernalderen, rester fra et slag eller et offer. Møllen, der var den største i amtet efter Vejle Mølle, er i hvert fald fra det 14. århundrede. Broerne var meget vanskelige at vedligeholde, og da det var møllerens pligt at holde dem i forsvarlig stand, var det naturligt, at han søgte (og fik) nedsættelse i mølleskylden og senere fik lov til at hæve bropenge (Steen B. Böcher, 1942).

Kolding Sønderbro var som alle andre lange broer en træbro. Der gik meget tømmer til dens vedligeholdelse, men i gamle dage lå de store skove lige uden for byen, så det kan ikke have voldt Caspar Marcanner større besvær, når kongen bød ham skaffe tømmer til Kolding Sønderbro (K. Br. 1589).

Fra Kolding til Haderslev, hvor vejen tjente både Hærvejens trafik og den lokale trafik, var ruten ikke som nu. Den gamle alfarvej gik i en stor bue mod øst over Aller. Den passerede Kær Mølleå, hvor der endnu er en smuk stenbro, der efter navnet at dømme må have erstattet en træbro. Aller Mølleå passeredes ved den anselige Aller Vandmølle, der hører til de gamle privilegerede slesvigske møller. Den senere kongevej fulgte nogenlunde den nuværende hovedvejs rute (A. Johansen, 1918. s. 21), men måtte ikke befares om vinteren.

Vejen fortsatte fra Hjørring videre nordpå over Varbro (Varbro Å), der var en gammel privilegeret bro med brokornsafgift, og over Ugerby Å ved Ugerby Bro, hvor der rimeligvis har været et vadested ca. 200 m vest for broen, hvor der er fundet stenbrolægning i åen; også denne bro var privilegeret. Efter at have passeret Tværsted Å i Tværsted, gik vejen til stranden, som den fulgte til Skagen.

Vejen østpå fra Hjørring gik oprindeligt mod Strandby, den gik noget nordligere, men den passerede Ugerby Å omtrent på samme sted som nu lige øst for Sindal stationsby. Broen hed tidligere Egens Bro og omtales 1484. Videre gik vejen rimeligvis over Åsted Bro, der var en privilegeret bro med brokorn.

Sæbyvejen fra Hjørring gik over den vigtige Ilbro, der også benyttes af en anden gammel vej, der gik tværs gennem Vendsyssel. Ilbro blev 1608 overdraget Ifver Dyre til Hvidsted Gård med brokorn og dermed følgende vedligeholdelsespligt. Herfra til Sæby kunne vejen smutte mellem de store vandløb.

En hel række broer peger fra Hjørring mod Børglum og videre til stranden, som vejen fulgte omtrent til Slettestrand, hvor den bøjede mod syd til Aggersund færgersted. På den anden side af Limfjorden fortsatte vejen over Løgstør og videre omtrent som den nuværende landevej. Den passerede Bjørnsholm Å ved Bjørnsholm (Vitskøl Kloster), Trend Å ved Trend Vandmølle og gik over Hverrehus, hvor spor af en gammel vandmølle ses i bækken, til Gedsted. Gedsted Bro omtales 1493. Fra Trend kunne man også benytte en vej, der i en bue ind i landet gik over Lerkenfeld Å ved den gamle Bonderup Bro. Endnu var der to meget vanskelige passager tilbage, før man nåede Viborg: Lillevejlebro over Simested Å og Skals Bro eller Langvejlebro over Skalså. Begge steder kunne ved højvande være fuldstændig impassable.

Endnu mangler et par Vendsysselveje: Nørresundby-Sæby-Skagen og Nørresundby-Thisted-Agger. Den første af disse veje passerer en lang række berømte broer: Over Gerå og nogle mindre tilløb til den førte Faurholt Bro, også kaldet Herredsbro eller Lyngdrup Bro. Det var en loftbro med lang vase på begge sider. Der lå en tid en kro her, Nykro. Broen tilhørte kronen. Vejen fortsatte over Dronninglund (Hundslund Kloster) og gik over Voer Å ved Præstbro. I Sæby lå broen ved den kendte vandmølle. Herfra gik vejen i en bue ind i landet, passerede Bangsbo Å ved Bangsbo Vandmølle (den gik oven for Littorinafladen) og havde således også retning mod Strandby. Videre mod Skagen fulgte vejen kysten, og afløbet fra den nu udtørrede Gårdbo Sø var en svær hindring (s. 136), men vejen selv

Fra Haderslev kender vi vejen; den går mod Immervad, og så er vi atter på den gamle Hærvej. Vi har dermed fulgt de tre vigtigste hovedruter på langs gennem Jylland; men der var imidlertid endnu én, nemlig den såkaldte *Drivervej*, der gik mellem Hærvejen og den vestlige Hærvej over de store heder. Det var vistnok ingen alfarvej i dette ords sædvanlige betydning, så det er kun spredte træk, man har om broer på denne vej. Betragter man de overgangssteder, der kendes, får man et indtryk af, at denne vej alligevel minder om de to hærveje. Vejen begyndte i Skive og gik derfra over Holstebro, Nørre Felding (navn = vad), Sørvad, (Vorgod), Sønder Felding, Sønder Omme, Simmelbro, Grindsted, Donslund Mølle, Hovborg Mølle, Kongensvase Bro, Hulkær Vandmølle eller Hulvad til Foldingbro og derfra mod Ribe. Man bemærker her særlig de forholdsvis mange gamle navne, der hentyder til vadesteder.

Betragter man et vejkort over Jylland, ser det ud til, at der har været tre store vejknudepunkter, der svarer til Ringsted og Odense, nemlig Hjørring, Viborg og Jelling. Om de veje, der samles de nævnte steder, får man ualmindelig gode oplysninger gennem broer og vadesteder. – Man behøver blot at kaste et blik på bro-kortet over Vendsyssel for at indse dette, broerne tegner en ligefrem stjerne ud fra Hjørring og viser en Nørresundby(Ålborg)vej, en Sæbyvej, en Strandby(Frederikshavn)vej, en Skagenvej og en Børglum-Løkkenvej. Den sidste fortsætter langs stranden, går tværs over Hanherrederne mod Aggersund og fortsætter på den anden side af Limfjorden mod Viborg, åbenbart den gamle forbindelse mellem de to bispesæder.

Vejen fra Nørresundby til Hjørring gik i en stor bue øst for den nuværende, snorlige hovedvej. Herved kom den nærmere til vandskellet, og overgangsstederne blev knap så vanskelige. Vejen gik først gennem Hammer Bakker, hvor et stykke henligger næsten som i begyndelsen af forrige århundrede. Nord herfor passerer vejen først Lindholm Å ved Skarvad og derefter Rye Å ved Jerslev Bro. Her har der i lange tider været en bro, der tilhørte kronen, derimod er broen ved Skarvad betydelig yngre. Østerå passerer oven for det sted, hvor de tre små bække, der danner Østerå, flyder sammen. Der var altså tre vadesteder (senere broer) på rad over Vrangebæk, Østerå og Stadbæk. Selv om man havde valgt at passere åerne på dette forholdsvis gunstige sted, kunne det som omtalt være farligt nok (1614 i K. Br.). Over Rakkeby Å gik vejen som nu ved Vrejlev Mølle lige vest for Vrejlev Kloster; den gamle bro her vedligeholdtes også ved afgift af brokorn.

var også meget dårlig, endnu så sent som i 1911 var den kun dækket med lyngris.

På Thistedvejen var den eneste store bro Åbybro, der var kronens. 1584 udstedes livsbrev på broen med dens brokorn (K. Br.). Vejen gik herfra videre omtrent som nu. Man kunne dog også, i hvert fald om sommeren, tage den noget kortere men meget besværligere vej over Vejlerne, hvor der var afmærket vadesteder. Vejene videre fra Thisted mod Agger eller Oddesund mødte ingen større vandløb. (De fleste oplysninger om broer og vadesteder i Vendsyssel stammer fra *C. Klitgaard: Vendsysselske Veje*, 1936, og *A. Jakobsen: Om Veje og Broer*, 1931).

Af Viborg vejene har vi allerede beskæftiget os med Hærvejen nord og syd for Viborg og Løgstørvejen og mangler således her som i det hele taget *de jyske tværveje*.

På Viborg-Hobro vejen er Skals Å den eneste hindring af betydning. Det gamle overgangssted ligger ved Hvornum Vase, der er et meget gammelt vejpas:

„Intet Steds slap man lettere over Skalsaadalen end her, Sandterrasserne skyder sammen fra begge Bredder, Broen kendes med Vished i mindst 400 Aar, og Sonden derfor i „Vasehuset“ var der tidligere Krohold.“ (*Hugo Matthiessen*, 1933, s. 79).

1569 udstedte kongen et brev om, at Jens Andersen i Lindum, der af hr. Otte Krumpen har fået:

„... Fæstebrev paa Halvparten af Huornum Vase, indtil videre maa beholde denne med dertil liggende Brokorn mod altid at holde Vasen i Stand med Ris, Sand og Andet.“ (K. Br. 20/5-1569).

Mellem Viborg og Hobro lå også Onsild Bro, hvor Erik Emun blev slået 1132. *Hugo Matthiessen* skriver i en note om denne bro (1933, s. 179):

„Beliggenheden af Onsild Bro maa sikkert søges N.V. for Nr. Onsild, hvor der i Heden fører en Række Hulveje ned mod Aaen til et af store Kampesten dannet Vadested, som gaar over Vandløbet til Øls lidt Østen for Byen. Vejen her har ført ind i Himmerland.“

Dette passer ikke med de almindelige regler for navngivning, men man kunne måske også tænke sig, at der med Onsild Bro var ment en bro ved Onsild stationsby, en sådan bro ville være det naturlige overgangssted for en Viborg-Mariager vej.

Viborg-Randers vejen har haft et meget stærkt skiftende forløb, først og fremmest fordi man benyttede forskellige overgangssteder over Nørreå. Vejen gik nordud af Viborg, nord om søen ved Nørremølle, lige til der i 1812 byggedes bro over søen til Asmild. Man

kunne komme over Nørreå ved Vejrum Bro, et vigtigt gammelt bro-pas, hvor der en tid betaltes bropenge. Herfra gik den sydlige Randersvej omtrent som nu mod Fladbro, hvor den igen kom nord for åen og mødtes med den nordlige vej ved Hornbæk Vase. Den nordlige vej fulgte i det store og hele samme rute som den nuværende hovedvej 16 og måtte som den passere enten Vejlebæk eller Skalså, der næsten går over i hinanden ved vandskellet. Om de skiftende passager her skriver *Hugo Matthiessen* (1933, s. 74 f.):

„Lettest kom man over mod Syd ved Vejlebro – eller „Kvorning Vejle“ – hvor der endnu gaar Vej mellem Aarup og Tindbæk. . . . Ved Midten af 1600-erne var der Bro og Vej mellem Læsten og Bjerregrav.“ (Men der var en bedre overgang) „sydligere i Nærheden af Vandskellet ved Mosebro, en af Bønderne med Lyngris og Sand kummerligt vedligeholdte Vase, hvorpaa „kongelig Majestæts Alvej“ fra Lynghulerne ved Læsten søgte ud over Moserne. . . . I 1680-erne lod Mogens Skeel lægge en Jordvase ud over Aa-dalen en Fjerdingvej Nord for Mosebro til Foden af Læsten Bakker. En kortere og mere bekvem Forbindelse mellem de to Købstæder var dermed skabt, Omegnens Bønder tilkøbte sig Færdselsret mod visse Ydelser, Rejsende maatte svare Bompeng, og forholdsvis hurtigt blev „Fussingø Vase“ den slagne Alfarvej mellem Viborg og Randers.“

Fra Randers fortsatte vejen østpå mod Grenå, idet den enten gik over Allingåbro eller over Møllebroerne ved Gammel Estrup. 1554 var det galt fat med Allingåbro, den blev ikke vedligeholdt, som den skulle, og bønderne klagede til kongen over det, hvorefter Estrupgårds ejere fik en næse af kongen. I brevet siges det, at der er klaget over, at den alfarvej, som fra Arilds tid har været udlagt gennem Estrup birk, formenes bønderne, og at Allingåbro, som i lang tid har været holdt i stand af Estrupgårds ejere, hvorfor de havde fået 2 skæpper korn årlig fra bønderne i Rougsø herred, nu var forfalden, så ingen kunne komme over den. Det befales ejerne, at lade Rougsø mænd nyde alfarvej som hidtil, hvis de ikke ville vedligeholde broen, ville kongen sørge for, at den blev gjort i stand (K. Br.).

På Djursland var Kolindsund en betydelig vejspærring for forbindelserne fra nord til syd, men der var fra gammel tid vigtige privilegerede broer vest for sundet ved Koed og Kolind og øst for det over Grenå Bro, der var en kongelig bro, der bortforleendes i 1566.

Viborg-Århus vejen gik ligesom nu over Skaber Å ved Rindsholm, men der var ingen bro før 1572, da kongen lod en mand i Rind få brokorn af de bønder i de omliggende sogne, der havde heste og vogne, for at han kunne bygge en solid bro, der skulle være så bred, at fire heste kunne passere samtidig og kgl. majestæt trygt passere, når han kom der med de store vogne. – Videre gik vejen over Falborg-

dalen ved Rødkærbro og over Højbjerg Vandmølle i kløften ved Tange Å. Sidstnævnte tilhørte i gamle dage korsbrødrene i St. Hans Kloster i Viborg. Herfra fulgte vejen Gudenådalen, til den nordvest for Trust passerede den over Kongensbro. Brokornet tilhørte oprindeligt munkene på Alling Kloster, men kom ved reformationen til kronen. Da broen 1633 var meget brøstfældig, blev den repareret af lenet. I kongens brev herom siges det, at det er „ret og billigt“, at den repareres af kongen, da han får brokornet af den. 1633 oprettedes her et vagthus med kro. – Gjern Å passeredes nær dens udspring ved Søbyvad lige ved den gamle vandmølle, som biskop Gunner i Ribe havde givet brødrene i Tvilum Kloster. Her oprettedes senere kro, og i diligencernes tid var der fast poststation. Herfra til Århus var der ingen broer over større vandløb.

Skanderborgvejen fra Viborg følges med Århusvejen et godt stykke, men ved Ans bøjer den mod syd og passerer Alling Å ved Alling Kloster. Der har sikkert i lange tider været bro her, for munkene havde en vandmølle på dette sted. – Øst for Silkeborg går vejen over Resenbro, en anden gammel kongelig bro, der gentagne gange bortfæstes eller gives i len. Ved broens sydside var der et brohus. Vejen krydser her en anden vigtig vej: Randers-Silkeborg-Vestjylland, og vi ser da som den naturlige udvikling, at der ved dette vejkryds, da der kom bane til egnen, kom en station, omkring hvilken der er opvokset en lille stationsby. – Fra Resenbro gik vejen langs Silkeborgsøerne og passerede mellem Knudsø og Ravnsø over Knudbro for at nå Skanderborg over Illerup Møllebro lige nord for byen.

To store veje førte vestpå fra Viborg, én til Skive og én til Holstebro. Skivevejen gik over Fiskebæk Å ved Nybro. 1607 lovede kongen brokornet her til en mand, mod at han holdt broen ved lige i de næste 20 år, så helt ny er broen jo ikke. Vejen går over Jordbro Å ved Jordbro, hvor der har været en vandmølle, og over Højslev-Dommerby når den Skive.

På den gamle Holstebrovej, der gik over Finderup, var der kun én stor bro, Hagebro over Karup Å. Denne berømte bro ligger udmærket ved et af Karupslettens smalleste steder. 1523 fik prioren i Stubber Kloster brokornet, senere gik det til lensmændene på Lundenæs eller ejeren af Stubbergård. I *Hugo Matthiessens* „Viborg Veje“ fortælles det, hvorledes denne bro gang på gang var ødelagt og måtte genopbygges. I brev herom fra 1660 omtales broen som „højfor-nøden“, idet:

„... den rette alfare Vej for alle Rejsende fra Skjern Bro, Ringkøbing og Holstebro til Viborg baade til Landsting og Markeder gik herover. –

1700 tilbød Mølleren“ (i en nærliggende vandmølle) „at genopbygge og vedligeholde Hagebro mod at opkræve Passagepenge af Rejsende og Kreaturer og opføre et Brohus med gode Logementer, Øl, Mad, Mjød og Brændevin. Kongen gik ind her paa, – og herved opstod Hagebro Kro.“

Fra Århus og Horsens udgik tværveje, der løb sammen omtrent ved Ikast for derfra sammen at gå mod Ringkøbing. Vejen fra Århus gik rimeligvis over Tingvad ved Borum eller over Lyngby Å ved Lyngby, hvorefter den fulgte dette vandløb til Silkeborg, hvor den gik over Gudenå ved Slotsmøllen. 1613 var broen, møllen og porthuset her så ødelagt, at de måtte helt genopbygges. Fra Silkeborg gik vejen ud over hedefladerne og passerede Storå. Den gik nord om de store engstrækninger ved Herning, således at den kom til at krydse Vorgod Å ved Timring og Hover Å ved Hover (vandmølle), før den nåede Ringkøbing.

Fra Horsens gik der tre veje mod nordvest, de krydsede Gudenå ved Bredvad Mølle, Bresten Bro og Åsted Bro. De to sidste var også i gamle dage de vigtigste. Åsted Bro omtales 1568, da den blev givet i len, og Bresten („Brøsten“) Bros brokorn blev 1620 givet til Jakob Krabbe til Våbensholm mod, at han vedligeholdt broen. Vejen over Bresten Bro havde ikke flere broer, før den nåede Hærvejen og Århus-Ringkøbing vejen. Vejen over Åsted Bro havde retning mod Skjern Å, som den rimeligvis passerede ved Skarrild før over Kibæk at nå en Ringkøbingvej i Vorgod.

Som kortet (planche 1) viser, mødtes en række veje i Midtjylland noget øst for det nuværende Herning, og der kan næppe være tvivl om, at disse gode trafikale muligheder har haft en ikke ringe betydning for denne by.

Vejle har sikkert først ret sent fået sine vejforbindelser mod vest i orden; de gamle tværveje, der findes i denne del af Jylland, er i virkeligheden Jellingveje. Fra Vejle til Jelling gik vejen over en af de gamle vandmøller ved den øvre Grejså, Lerbæk, Høpballe eller Jelling Mølle. Man ser her gamle, godt slidte hulveje gå ned mod møllebroerne.

Fra Jelling gik en vej mod nordøst til Skanderborg næsten som en vandskelsvej. Mod nordvest gik en vej mod Ringkøbing langs Omme Å til Borris, hvor der var vadested og færgested. Mod vest gik en vej langs Varde Å til Varde, den passerede nogle af de små tilløb fra nord over broer, der var bygget og vedligeholdtes af Nørholms ejere, der også havde ret til at hæve bropenge der. Det var Linding Bro over Linding Å og Vagtborg og Lunderup Broer over Frisvad Møllebæk og et andet lille vandløb lige før Varde.

Mod sydvest gik Hærvejen, og ved Bække gik en gren af denne videre i samme retning til Ribe over Foldingbro, et af de gamle toldsteder ved Kongeåen.

Fra Kolding gik tværveje til Varde, senere til Hjerting, og til Ribe. Vardevejen, der gik omtrent som den nuværende hovedvej 1, passerede afløbet fra Harte Sø ved Harte Vandmølle og gik over Vester Nebel Å ved Trudsbro. Herfra kunne man som nu komme over Anst Bro, men det var i virkeligheden Ribevejen, der havde denne linieføring, medens den gamle Vardevej gik nordligere og passerede Vejen Å ved Vejen Vandmølle (bropenge). Her krydsede den også Hærvejen. I Holsted by var der bro over Holsted Å, og Sneum Å passeredes ved Gist Bro, der lå noget nordligere end den senere benyttede Endrup Møllebro (Hjertingvejen), Herfra gik vejen direkte mod Varde over Roust Møllebro, hvor der betaltes bropenge.

Den nordlige Ribevej fulgte Vardevejen et stykke, gik over Anst Bro, hvorfra den fulgte Kongeåens nordlige bred til Foldingbro, og fortsatte så sydpå mod Ribe. På vejen gik den over små tilløb til Kongeåen bl. a. ved Sønderkov Mølle, hvor der betaltes bropenge.

Den sydlige Ribevej gik efter at have passeret Kolding Å over Sønderbro over Seest Mølleå ved den gamle Seest Vandmølle. Kongeåen kunne passeres enten ved Vamdrup Kirkebro eller ved Vester Vamdrup Mølle, begge steder måtte man af med bropenge. Ved Kalvslund stødte den til den nordlige Ribevej.

I Sønderjylland var der kun en enkelt virkelig tværvej, nemlig vejen fra Ribe til Haderslev. Den mødte kun én virkelig hindring, Gelså, som den passerede ved Gelsbro ved Gelsbro Stampemølle.

Til slut skal omtales et par diagonalveje gennem Sønderjylland: Der gik en vej fra Haderslev over Immervad og derfra over Lille Hellevad nærmest som en vandskelsvej til Tønder. – Fra Kolding-Varde vejen gik en gren mod sydøst fra Holsted over Foldingbro mod Hærvejen, det var den såkaldte „Pottevej“. Den gik over Slevad og Tingvad Broer til Vester Immervad, hvorefter den løb sammen med Hærvejen. Der er broer alle tre steder, men de er ikke gamle.

Endelig er der de to veje fra Ribe til Åbenrå og Flensborg. Åbenråvejen var næsten helt en vandskelsvej, hvorimod Ribe-Flensborg vejen, hvad enten den gik over Løgumkloster eller over Toftlund og broen over Fiskebæk ved Kærgård, måtte passere alle de større og mindre vandløb, der samler sig til Vidåen. Der findes her en række smukke gamle stenbroer (beskrevet og opmålt af *Lund*). Fra nord har vi Lundbæk Bro, Kobroen, Terkelsbøl Bro, Ugebæk Bro og Rødebæk Bro.

Hovedformålet med denne undersøgelse har været at fastlægge de vigtigste vejforbindelser her i landet, før det nuværende hovedvejsnet blev til, og vise terrænforholdenes afgørende betydning for disse. I nogle tilfælde kunne det se ud, som om de gamle veje var identiske med de nuværende hovedveje, men det er uden tvivl forkert. Målene for vejene – byer, færgesteder o. lign. – lå fast, og det gjorde en række af broerne også. Det, der er sket, er næsten det samme, som vi ser i vore dage: En udretning i stor stil.

I en del tilfælde, hvor mit lokalkendskab har været tilstrækkelig stort, har det været muligt at gå lidt mere i enkeltheder angående vejforløbet. Der kunne godt, selv med et kort i 1:100.000 som eneste hjælpemiddel, siges en del mere om vejenes forløb, og en systematisk gennemgang af Videnskabernes Selskabs kort og Matrikelkortene (original I) ville give endnu mere. Et enkelt eksempel: (Danmark 1:100.000, I., 42 FG 1) Århus-Grenå vejen passerer, som den har gjort i umindelige tider, over Egå Bro, men den gamle vej er gået over Egå (nu sti) og antagelig videre til Hjortshøj (videre rute: Skødstrup, Løgten, Bale, Torsager...). Man kan let finde andre eksempler, men vejnettet ændres hurtigt i dag, nye broer bygges – ikke blot storbroer, men også almindelige broer – og vejlinierne ændres. Det ville være en interessant opgave at finde ud af, hvad der er sket i dette århundrede på grund af automobilerne. Om få år vil det være næsten umuligt i marken at påvise, hvor flertallet af de gamle vadesteder og broer har ligget.

SUMMARY

The old Danish roads (from the time before 1800) connected ferries and harbours. The hydrographic conditions in the different parts of Denmark were the most important factors determining the course of the roads between the places on the coast. Especially great moores and swamped meadows were serious obstacles. The roads avoided rivers and moores or found the best places for crossing them: the fords, where later on bridges were built. Thus, these places were the fixed points in the course of the roads.

A number of methods are discussed, which can be used in order to reveal the site of the old fords and bridges: rows of burial mounds, old sunken roads to the stream, place names, roadlines, course of boundaries between parishes or districts, site of watermills etc.

In order to stress the vital importance to communication of the crossings some descriptions of the conditions at the fords and bridges in former times are given.

It would not be very informative to pin-point every ford and bridge in Denmark, but the most important ones can be found as these are men-

tioned over and over again in old documents (cf. list of literature) partly because of necessary repairs and also because the bridges often were let on lease, and the costs of upkeep were covered either by certain duties or by a direct bridge toll.

The fords and bridges found in this way are shown on the map (pl. 1), and on this basis some of the old highways are studied. In most cases, however, it is only possible to give a rough outline, as it demands a thorough local knowledge to trace the old roads in all details.

Besides the course of the roads the map shows that the different parts of the country have had natural road junctions: Hjørring, Viborg, Jelling, Odense, Ringsted, (Roskilde) and Sakskøbing. In this connection it should be mentioned, that in old days the junction in the middle of Jutland did not result in a town, but the proximity of this junction to the new town Herning has no doubt been of great importance in giving very good communications.

LITTERATUR

- Andersen, V. A.* (1966): Sydjyske veje og broer – lidt vejhistorie. Fra Ribe Amt, XVI–III. Varde.
- Baggesen, A.* (1840): Den danske Stat. København.
- Böcher, S. B.* (1942): Vandkraftens Udnyttelse i det sydlige Nørrejylland før og nu. København.
- (1949): Vejudviklingen i Hobugtomraadet. Geogr. Tidsskr. 49. København.
- Clausen, H. V.* (1948): Fra Holbæk Amt, 2. udg. Holbæk.
- Fløe, Palle* (1919): Om en bro i Arnborg. Hardsyssels Aarbog, 13. bd. København.
- Frederiksen, J. C.* (1926): Den gamle Drivervej. Fra Ribe Amt, 6: 4. København.
- Jakobsen, A.* (1931): Om Veje og Broer. Vendsysselsk Aarbog. Hjørring.
- Jensen, Hans* (1905): Hessel Bro og Flodens Vande. Fra Ribe Amt III. København.
- Jespersen, Anders* (1966): Lindved Gaard og Mølle. Holte.
- Johansen, Axel* (1928): Kongevejen og Adelvejen mellem Kolding og Haderslev. Vejle Amts Aarbøger. København.
- Klitgaard, C.* (1936): Vendsysselske Veje. Hjørring.
- Kristensen, H. K.* (1966): Lidt mere vejhistorie. Fra Ribe Amt, XVI–III. Varde.
- Kristensen, S.* (1941): Aastedbro, Kro og Brohuus. Hist. Aarb. f. Aarhus Stift, XXXIV. Aarhus.
- Kromann, N. M.* (1939): Færgerierne over Ribe Amts Aær. Fra Ribe Amt, 9: 4. København.
- (1946): Varde Sønderbro. Fra Ribe Amt, XI–III. København.
- la Cour, V.* (1923): Oldtidsveje og Stednavne. Fortid og Nutid, bd. 4. København.
- Langebek, J.*: *Scriptores Rerum Danicarum 1772–1834.* København. Forkortet S.R.D.

- Lund, C.* (1929): Gamle Vejbroer i Sønderjylland. Dansk Vejtidskrift. København.
- Lundbye, J. T.* (1919): Vejenes Udviklingshistorie i Danmark. Fortid og Nutid, bd. 2. København.
- (1920): Vejenes Udviklingshistorie i Himmersyssel. Aalborg Amts hist. Samf. Aarbog. Aalborg.
 - (1923): Studie over Vejenes Udvikling i Vardesyssel i Oldtiden. Fra Ribe Amt, 6: 1. København.
 - (1927): Oldtidsveje i Københavns Amt. Fra Københavns Amt. Roskilde.
 - (1934): Danmarks Veje i Oldtid og Middelalder. Nordisk Kultur, XVI. København.
 - (1936): Udviklingen af Danmarks Samfærdselsveje fra de ældste Tider. København.
 - & *V. Hermannsen* (1927): Roskilde Landevej gennem Tiderne. Roskilde.
- Madsen, E.* (1914): Jylland i det 16. Aarhundrede. København.
- Matthiessen, Hugo* (1922): Torv og Hærstræde. København.
- (1927): Middelalderlige Byer. København.
 - (1933): Viborg Veje. København.
 - (1934): Hærvejen (2. udg.). København.
 - (1936): Limfjorden. København.
- Morlensen, R.* (1933): Landeveje i Vejle Amt. Vejle Amts Aarbog.
- Müller, S.* (1904): Vej og Bygd i Sten- og Bronzealderen. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie, 2. Rk. 19. København.
- Møller, C. T.* (1939): Broen over Gudenaen gennem Tiderne. Jul i Randers. Randers.
- Nielsen, O.* (1868–69): Tingsteder og Kroer i Sælland paa Kristjern IIs Tid. Danske Saml. I: 4. København.
- (1874–76): Ribe Stifts Beskrivelse 1638. Danske Saml. II: 4. København.
- Nørlund, N. E.* (1953): Opmaalingen af Danmarks Veje. Geogr. Tidsskr. 52. København.
- Troels-Lund, T. F.* (1908): Dagligt Liv i Norden i det 16. Aarhundrede, Bd. I. København.
- Aakjær, J.* (1921): Et lille Trav ud ad de gamle Landeveje. Skivebogen. Skive.
- Kancelliets Brevbøger, forkortet K.Br.
- Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve for Danmark og Norge. Udg. af Fogtman og Algreen-Ussing. København 1803–1905.
- Ældste Danske Arkivregistratur, forkortet Æ.D.A.

Pl. 1. Kortet viser vigtige vadesteder og broer i ældre tid. De fleste af dem er omtalt i Kancelliets Brevbøger. De viste veje må kun opfattes som vejlinier, idet deres forløb ikke er klarlagt i enkeltheder. De gamle vejknudepunkter i de forskellige landsdele er mærket H = Hjørring, V = Viborg, J = Jelling, O = Odense, Ri = Ringsted, Ro = Roskilde.

Pl. 1. The map shows old important fords and bridges, most of them mentioned in official documents (Kancelliets Brevbøger). Furthermore the ferries, the roadlines and the road junctions (H = Hjørring, V = Viborg, J = Jelling, O = Odense, Ri = Ringsted, Ro = Roskilde).