

Opmaalingen af Danmarks Veje.

Af N. E. Nørlund.

Om vore Oldtidsveje har vi kun usikre Oplysninger. En delvis Rekonstruktion af Vejnettet i Oldtid og Middelalder er forsøgt af Sophus Müller¹⁾ og af J. T. Lundbye²⁾ paa Grundlag af Beliggenheden af Gravhøje, Tingsteder, Kilder, gamle Vadesteder eller Landingspladser samt Terrainets Beskaffenhed.

Paa de fleste af de ældre Kort er Vejene ikke afbildet, men der findes dog bemærkelsesværdige Undtagelser herfra. Allerede over det romerske Rige blev der fremstillet udførlige Vejkort; et Vidnesbyrd herom har vi i Tabula Peutingeriana fra ca. 350. Det første trykte Kort, paa hvilket Veje er angivet, er Erhard Etzlaubs Rejsekort over Tyskland med Dele af tilgrænsende Lande. Længden af en Vejstrækning, udtrykt i Mil, kan aflæses paa Kortet ved at tælle Antallet af Punkter i den langs med Vejen førte punkterede Linie. Paa den ældste udaterede Udgave³⁾ fra ca. 1492 ser man den dengang stærkt trafikerede Handelsvej fra Ribe over Flensborg og Slesvig til Lybæk. Paa en yngre Udgave³⁾ fra 1501 finder man en primitiv Afbildning af den ældgamle Hærvej fra Viborg over Haderslev og Flensborg til Danevirke. Endvidere kan nævnes Peter Böckels Kort over Ditmarsken³⁾ fra 1559, hvor adskillige Veje er afbildet.

Det ældste Kort over en Del af de nordiske Lande, som er baseret paa en virkelig Opmaaling, er det Kort over Hven³⁾ fra 1592, som Tycho Brahe publicerede i Epistolæ 1596 og i Astronomiæ instauratæ mechanica 1598. Paa dette er enkelte Veje optaget; disse ses endnu tydeligere paa en i Atlas major 1662 udgiven Kopi³⁾ af dette Kort, som er tegnet af Willem Jansz. Blaeu, der arbejdede hos Tycho Brahe paa Hven i Aarene 1595—96.

Den første Fremstilling af de større Veje i hele Danmark finder vi paa den kongelige Matematiker Johannes Mejers talrige Kort⁴⁾ fra omkring Midten af det 17. Aarhundrede. Disse giver tilsammen

et ret fuldstændigt Billede af Hovedvejnettet paa den Tid. Særlig kan fremhæves Johannes Mejers 63 Kort over Aabenraa Amt⁵⁾ fra Aarene 1639—41, der optager hver eneste Vej og Sti i Amtet og giver os et enestaaende klart og detailleret Billede af et dansk Landskabs Udseende for mere end 300 Aar siden.

Næste Gang, vi i Litteraturen træffer en Del af de danske Hovedveje afbildet, er paa den svenske Generalkvartermester Erik Dahlbergs Kort *Regnum Daniae*³⁾ fra ca. 1660; dette er dog hovedsagelig baseret paa Mejers Kort. Under Karl X Gustavs Besættelse af Danmark udarbejdede Dahlberg endvidere adskillige Kort over mindre Omraader³⁾ til Brug for den svenske Hærs Operationer, og enkelte af disse indeholder bemærkelsesværdige Oplysninger om Vejenes Forløb, f. Eks. i Nærheden af Fredericia eller Kronborg.

Fra Begyndelsen af det 18. Aarhundrede kan nævnes Søkortdirektør Jens Sørensens Kort⁶⁾ over Stevns Herred og Møn 1716 og over Københavns Omegn 1720, der giver et lille Udsnit af Vejnettet. Fra denne Tid stammer ogsaa Kaptajn Abraham Christian Willars syv Kort over Rytterdistrikterne³⁾ udført efter kongelig Befaling i Aarene 1720—23. Maalestoksforholdet varierer mellem ca. 1:70 000 og 1:33 000, og de indeholder en Del værdifulde Oplysninger om Vejenes Forløb i de paagældende Omraader.

Det første fuldstændige Billede af hele det danske Vejnet finder vi paa Videnskabernes Selskabs Kort. De enkelte Landsdele blev opmaalt til følgende Tidspunkter: Københavns Amt 1757—58; Sjælland 1762—71; Lolland og Falster 1771—74; Fyn, Langeland og Ærø 1772—77; Bornholm 1793—1802; Jylland 1777—1805; Slesvig 1778—1812; Holsten 1809—20. Opmaalingen udførtes i 1:20 000, Maalebordsbladene blev derefter reduceret og 17 kobberstukne Blade udgivet i 1:120 000 i Løbet af Aarene fra 1771 til 1825. Disse omfattede Nørrejylland og Øerne samt Hertugdømmet Slesvig. Enkelte Blade udkom i større Maalestoksforhold, saaledes Københavns Amt i 1:80 000, Bornholm i 1:60 000 og Anholt i 1:40 000. Ved en Undersøgelse af Vejenes Udviklingshistorie vil det være rigtigst at benytte de originale haandtegnede Kort i 1:20 000, som findes i Geodætisk Instituts Arkiv. Disse indeholder i nogle Tilfælde flere Veje end de udgivne Blade, og Gengivelsen af Vejenes Forløb er naturligvis mere detailleret end paa de reducerede Kort. Hertil kommer endnu, at der i Tidens Løb er foretaget Rettelser paa Kobberpladerne og indført nye Veje, uden at Kortets Aarstal er ændret, saa at det kan være tvivlsomt, om et foreliggende Kortblad stammer fra Originaludgaven eller blot er et senere rettet Optryk.

Allerede under Frederik II's Regering blev der udført en Opmaaling af en enkelt Vejs Længde. Kongen havde formedelst sine hyppige Rejser mellem Frederiksborg og København med stor Bekostning ladet lave en stenlagt Vej mellem disse to Steder, og han forbød under strenge Straffe andre at køre paa den, da den, hvis den blev almindelig brugt, snart vilde blive ødelagt og værre end ret Alfarvej. Langs med denne Vej havde Frederik II ladet opsætte Stolper og Tavler med paamalet Angivelse af hele og halve Mil. Efter Frederik II's Død forfaldt Vejen, og Milepælene forsvandt, men i 1592 fik Lensmændene i Frederiksborg, Kronborg og København Ordre til at lade Vejen gøre i Stand og atter forsyne den med Milepæle.⁷⁾ Det maa antages, at denne Opmaaling af Frederiksborgvejen er blevet udført med en Milevogn*) under Tycho Brahes Medvirkning. Til Støtte herfor kan anføres, at Hertug Ulrik af Mecklenborg den 10. Juni 1580 skrev til Frederik II, at han vilde sende ham en Vogn, paa hvilken der fandtes en Indretning til at vise, hvor lang en Vej der var tilbagelagt, desuden skulde den Mand, der havde konstrueret Apparatet, følge med for at give Kongen nærmere Underretning om Brugen. I et Brev til Hertug Ulrik, dateret Kolding den 29. Juni 1584, takker Kongen for Milevognen. Mekanikeren, der havde konstrueret dette Apparat, hed Peter Jachenow. Han omtaltes 1591 i et Brev⁸⁾ fra Tycho Brahe til Thaddæus Hagecius, og hans Dygtighed til at forfærdige saadanne Instrumenter roses; af den meteorologiske Dagbog fremgaar, at han i Aarene 1590—92 flere Gange besøgte Hven, hvor Tycho Brahe lod ham indrette et Maaleapparat til en Vogn, som han havde der, og hvori han undertiden kørte omkring. Det til Frederik II skænkede Hodometer findes i Nationalmuseet (No. D 145); paa Cifferbladet, som er stærkt forgyldt, staar: Petrus Jachenow me fecit Swerini 1582.⁹⁾

Christian IV omtaler¹⁰⁾ Opmaalingen af Frederiksborgvejen i sin Almanak for Aaret 1621 med følgende Ord: „En Fierding Miil er 3071 Sielandske Alen lang, efter det Maal, som Veyen imellem Frederiksborg og København er maalt med, saa der er 12284 Sielandske Alen paa en Miil.“ Da en sjællandsk Alen var 632,6 mm og en tychonisk Fod 259 mm, har en Mil ved denne Opmaaling været regnet for 30 000 tychoniske Fod.¹¹⁾

Anders Sørensen Vedel havde planlagt Udgivelsen af et Værk

*) Det vil sige en Vogn, hvor der paa et af Hjulene er anbragt et Hodometer, der tæller Hjulets Omløb. Den tilbagelagte Vejlængde er da lig Hjulets Omkreds multipliceret med Antallet af Omløb.

med Titlen „Chorographia Regni Daniae, Danmarckis Rgis bescripfuelse met sin Landtaffle“, og han foretog i den Anledning sammen med Tycho Brahes Medhjælper Elias Olsen Morsing i 1589 en Rejse¹²⁾ til Skaane, Halland og Blekinge, hvorunder de udførte Observationer og indsamlede Oplysninger om Retninger og Afstande mellem et stort Antal Byer, Landsbyer, Herregaarde o.s.v. Den paatænkte Kortlægning blev desværre ikke tilendeført.

Omtrent Hundrede Aar senere udførtes under Ole Rømers Ledelse¹³⁾ en Opmaaling af alle Landets Hovedveje ved Hjælp af en af Rømer konstrueret Milevogn. Dette Arbejde begyndte i 1691, idet Fjerdingvejpæle blev placeret langs med de alfare Veje paa Sjælland, og ved Reskript af 26. Marts 1692 til Amtmændene i Sjælland blev det beordret, at der skulde føres 20 store Kampesten, mindst 1 Alen brede og saa lange som muligt, hen til hver af disse Pæle, da der ved hvert Mærke skulde rejses en Jordhøj, omsat med Kampesten, og en Milestøtte opstilles her ovenpaa. Opmaalingens videre Forløb paa Fyn og i Jylland fremgaar af en i Rigsarkivet opbevaret af Ole Rømer forfattet egenhændig Memorial, dateret 13. Marts 1696.¹⁴⁾ Blandt de sparsomme Oplysninger, vi har om denne Opmaaling, kan nævnes følgende Dagbogsoptegnelse af Biskop Jens Bircherod: „1696 d. 9. Sept. kom Justitsraad Rømers Tjener, Niels Paulin, som for Provinciernes Mile at afdele, havde rejst Landet omkring, tilbage fra Thye til Aalborg“. I Kammerregnskaberne findes følgende to Poster:

4. April 1693: Rømer efter regnskab for bekostninger vid milhøiene oc andet smaatøi: 558 r 4 m 12 s.

Post Nr. 16 (Udg. af et Beløb modtaget 24/5 1698): Conducteur Paulin til de mandskab, som arbejder vid milhøiene: 9 r 4 m 8 s.

Det som Fig. 1 gengivne Kort fra 1697 viser Hovedvejenes Inddeling i Mil efter Rømers Opmaaling. Kortet opbevaredes indtil 1778 i Geheimearkivet, og det findes nu i det kgl. Bibliotek. I Sjæll. Tegn. 5. Nov. 1698 anføres, at Vejene nu er afmærkede med Milepæle og Vedligeholdelse paalægges. Man kan deraf se, at Opmaalingen udførtes i Aarene fra 1691 til 1698.

I ældre Tid definerede man hyppigt Milen som en vis Brøkdæl af Jordens Omkreds, den tyske Mil var saaledes Længden af $1/15$ Grad af Jordens Omkreds. Senere, da man blev klar over Jordens ellipsoidiske Form, regnede man med $1/15$ af en Æquatorgrad og betegnede denne Længde som den geografiske Mil. Hvilken Enhed er nu benyttet ved den ovenfor omtalte Opmaaling? I Forbindelse med den ved Forordningen af 1. Maj 1683 gennemførte Re-

form af Maal og Vægt fastsatte Ole Rømer den danske Mils Længde til 12 000 danske Alen. Om Oprindelsen til dette Forholdstal fortæller Niels Horrebow¹⁵⁾ følgende. Picard havde for Meridiangradens Længde fundet 57 060 franske Toiser. Regnes en dansk Alen til 278,26 Pariser-Linier, følger heraf, at 1/15 af Meridiangradens Længde udgør 11 811½ danske Alen. Hertil føjede Ole Rømer 188½ Alen for at faa et rundt Tal. Niels Horrebow siger, at hans Fader kunde huske, Rømer havde fortalt ham, at ved Opmaalningen af Vejene var Milen regnet for 12 000 danske Alen. Rømers praktiske Sans førte ham til at foretrække det konventionelle Forholdstal 12 000 mellem Mil og Alen for Valget af en Længde, der er en aliquot Del af Jordens Omkreds. Han havde Blikket aabent for, at det vilde være uhensigtsmæssigt at vælge en Enhed, som nødvendigvis maatte ændres med Geodæsiens Fremskridt. Denne Opfattelse trængte senere igennem ogsaa i Tyskland, og det maa antages, at det paa Ole Rømers Foranledning trufne Valg af den danske Mils Længde har været bestemmende for, at Milen i de preussiske Stater ved en Forordning af 16. Maj 1816 fastsattes til samme Længde som den danske Mil. Men i Danmark nøjedes man med den hævdevundne og paa Landevejene afmærkede Fastsættelse, officielt blev Milen først defineret den Dag, den blev afskaffet, nemlig i Meterloven af 4. Maj 1907.

Søkortdirektør Jens Sørensen udførte ogsaa en Milevognsrejse (1695) for at opmaale den jyske Vestkyst.¹⁶⁾ Endvidere opmaalte han 1709 Vejene i Gjorslev, Vemmetofte og Højstrup Godser i Tryggevejle Amt med sin Milevogn.

Disse Opmaalinger med Milevogn var ikke synderlig nøjagtige. Mellem de nærmeste Milepæle uden for Københavns Byporte udførtes 1761 efter højere Ordre en Kontrolmaaling med Maalekæde, og man fandt indbyrdes stærkt afvigende Afstande mellem dem. En helt ny Opmaaling af Landets Hovedveje udførtes derfor efterhaanden i Forbindelse med de storstilede Anlæg af forbedrede Veje, som paabegyndtes i Slutningen af Frederik V.s Regeringstid. Fra Frankrig indkaldtes i 1764 tre Vejingeniører, af hvilke den ene, Jean Marmillod, blev Overvejinspektør. Man tog først fat paa Fredensborgvejen. Fig. 2 viser et Udsnit af Vejen fra Lundehuset til Lyngby efter en Haandtegning af Marmillod fra 1764. Under hans Ledelse blev Fredensborgvejen bygget og opmaalt i Aarene 1764—69 og 1774—75. Vejen var 28 Alen bred, Grøfterne medregnet, hvoraf den med Brosten belagte midterste Del udgjorde 9 Alen. Dens Længde var 19 988 Favne regnet fra den indvendige Side af Køben-

havns Nørreport til Porten paa Fredensborg Slot, og Omkostningerne ved Vejanlægget udgjorde ialt 236 523 Rdl.¹⁷⁾ Da Arbejdet var færdigt, blev der trykt et Kort over Vejen, som er gengivet Fig. 3 efter et Kobberstik fra ca. 1775 i Geodætisk Instituts Arkiv.

I 1770 begyndte man paa Roskildevejen, som siden fortsattes til Korsør, og i Aarene 1782—86 udgav man et Kort¹⁸⁾ over denne Vej af lignende Art som Kortet over Fredensborgvejen. Ved Udarbejdelsen af begge disse Kort har Videnskabernes Selskabs Landmaalere og Kobberstikkere medvirket. De andre større Veje paa Sjælland fulgte kort efter, saaledes Køgevejen 1778—88, Vejene fra Roskilde til Kalundborg og fra Usserød til Helsingør 1779—93, Dragørvejen 1780—90 og Frederiksborgvejen 1792—1800. Den 2. November 1778 approberede Christian VII, at ogsaa Hovedvejene i Jylland, paa Fyn, Lolland og Falster skulde opmaales, og i Forordningen om Vejvæsenet af 13. December 1793 bestemtes det, „at saavel Hoved- som mindre Landeveje skulle med Kiede opmaales, carteres og nivelleres, og for saa vidt dette Arbejde ikke kan forrettes af de ansatte Vejbetjente, skal et tilstrækkeligt Antal Landinspektører, Landmaalere eller dueelige Officerer blive beskikkede til at nivellere Vejene. Milepæle bør oprettes saavel paa de mindre som paa Hoved-Landvejene. Hvor det paa Hoved-Landvejene bliver alt for kostbart at forskaffe Milepæle af Marmor, bør de forfærdiges af hugne Kampesteene“. I Overvejsinspektørens Arkiv findes talrige interessante Plan-, Profil- og Nivellements-kort over Landets større Veje fra Slutningen af det 18. Aarhundrede og fra den følgende Tid. En stor Del af disse hidrører fra Vejkorpset eller Ingeniørkorpset.

Et Oversigtskort, som viser de vigtigste Veje Aar 1796 og deres opmaalte Længder, er gengivet Fig. 4.

Efter Afslutningen af Videnskabernes Selskabs ovenfor omtalte Kortlægninger blev Landets Opmaaling videreført af Den danske Gradmaaling og af Generalstabens topografiske Afdeling, som i 1928 blev sammensluttet til een Institution: Geodætisk Institut. De af Generalstabens og derefter af Geodætisk Institut udgivne Maalebordsblade i 1:20 000 og Kort i mindre Maalestokke giver et fuldstændigt Billede af hele Landets Vejnet samt af Vejenes Klassificering. Da Kortene stadig udkommer i nye reviderede Udgaver, kan man paa disse følge Vejnettets Ændringer i de sidste hundrede Aar. Under Opmaalingen og Kortrevisionerne udarbejdes der særlige Vejkalker, som giver et overskueligt Billede af Vejenes Forløb og deres Klassificering.

Geodætisk Instituts nye Færdselskort i 1:150 000 er et Specialkort over Hoved- og Biveje, som i 10 Blade dækker hele Landet.

Til Brug for Amtsvejinspektorerne er der endvidere udarbejdet følgende særlige Amtsvejkort:

Aabenraa Amtsradsreds..	Aar 1937 og 1940.
Aarhus Amstraadsreds....	— 1870, 1940 og 1951.
Frederiksborg Amt	— 1900, 1926, 1941 og 1950.
Haderslev Amt	— 1940, 1943 og 1948.
Holbæk Amt.....	— 1890, 1894, 1905, 1932, 1936, 1941, 1947 og 1953.
København Amt	— 1879, 1884, ca. 1890, 1920 og 1948.
Maribo Amt	— 1936.
Roskilde Amtsradsreds ..	— 1909, 1932, 1935, 1940, 1944 og 1950.
Skanderborg Amt.....	— 1914 og 1939.
Svendborg Amt.....	— 1946.
Sønderborg Amt.....	— 1930.
Tønder Amt	— 1941.

De gamle Milepæle, som med stor Omsorg blev anbragt langs med alle større Veje, blev efterhaanden ret værdiløse som Afstandsangivelse betragtet paa Grund af Reguleringsarbejdet paa Vejene. Efter Metersystemets Indførelse ved Lov af 4. Maj 1907 blev de afløst af Kilometersten, imellem hvilke der for hver 200 Meter anbragtes mindre Sten mærket 2, 4, 6 og 8. En ny Opmaaling af Vejene udførtes i den Anledning i Aarene 1908—11 af Amtsvejinspektorerne. Maalingen blev foretaget ad Jordlinien. De gamle gennemgaaende Maalinger i Jylland fra Syd til Nord langs de østlige og vestlige Hovedveje blev opgivet og Aarhus benyttet som Hovedudgangspunkt i Jylland. Men paa Sjælland bibeholdt man den gennemgaaende Maaling fra København ad de gamle Hovedlandeveje. Paa Fyn benyttedes Odense som Hovedudgangspunkt. Som Hovedregel fastsattes, at Maalingen udførtes fra et almindeligvis centralt beliggende Nulpunkt i en By til Nulpunktet i den næste By, hvorfra ny Maaling da tog sin Begyndelse. I København benyttedes dog de gamle Fæstningsporte som Udgangspunkter i Overensstemmelse med Traditionen. Milestenene paa de sjællandske Amtsveje angav nemlig Afstandene maalte fra Portene ved de indhegnede Forpladser uden for Københavns fire murede Byporte, de saakaldte Barriereporte i Tamburene. Ved Kilometermaalingen blev anvendt de samme Udgangspunkter og udfor dem blev i 1925 anbragt Nulpunktsten ved Vester-, Nørre- og Østerport. Ved Amagerport blev Nulpunktstenen opstillet i 1920 og af Hensyn til Udseendet blev den anbragt 9.2 m bag det ovenfor angivne Nulpunkt.

I de senere Aar er der udført en ny Kortlægning i 1:1000 af

Landevejene. Det havde været en følelig Mangel i Vejadministrationen, at man ikke var i Besiddelse af Opmaalingstegninger af Landevejene, bortset fra de i Ingeniørkorpsets Bestyrelsestid udførte Hovedlandevejsanlæg. Efterhaanden som Vejenes Betydning for Fjerntrafikken voksede med den stigende Automobilkørsel, blev Savnet af gode Kort i stor Maalestok mere og mere mærkbart. Den umiddelbare Anledning til, at Spørgsmaalet om en ny Kortlægning blev taget op, var Loven af 28. November 1928 om Fastsættelse af Byggelinier ved Veje og Gader. Til Bestemmelse af disse Byggelinier er det nødvendigt nøje at faa klarlagt, hvor Grænsen mellem Lodsejernes og Amtsvejvæsenets Ejendomsret ligger. I mange Tilfælde medfører denne Fastlæggelse forskellige Uoverensstemmelser. Endvidere er det besværligt for Kreditinstitutioner, som behandler Andragender fra Laansøgere, der bor ved Amtsvejene, at kontrollere de paagældende Arealers Størrelse. I flere Tilfælde har det vist sig, at over 35 % af det af Laansøgere opgivne Areal var Amtsvej og saaledes ikke kunde regnes som hørende til Ejendommen.

For at raade Bod paa disse Forhold iværksatte Matrikulsdirektoratet ved et Cirkulære af 31. Juli 1929 en fuldt moderne Opmaaling af Landevejene, saaledes at der ikke blot fremskaffedes gode Kort til Vejadministrationen, men ogsaa Matrikulskortet fik tilført værdifulde Forbedringer. Det matrikulære Formaal med disse Maalinger er at udskille Vejenes Areal fra de tilgrænsende Ejendomme og at tilvejebringe et Fikspunktsystem, der kan danne Grundlag for fremtidige Udstykninger og derved hidføre en gradvis fremadskridende Forbedring af Matrikulens Kort. For at opnaa dette sidste udføres Opmaalingen af Landinspektørerne som en Polygonmaaling knyttet til Landstriangulationen. Hertil kræves en storstilet Udbygning af Landets Fikspunktsystem. Af Geodætisk Institut føres en 1. Ordens Polygonmaaling langs Landevejen, hvorved en Række varigt afmærkede Punkter med en indbyrdes Afstand af 1.5 km koordineres i Landssystemet. Hvert af disse Punkter etableres med en 1 m høj cylindrisk Betonblok med 38 cm's Gennemsnit, foroven dækket af en Jernkalot, der i Midten har en cirkulær Aabning, hvis Centrum er det koordinerede Punkt. Paa denne Universalkalot findes desuden et Kugleafsnit, der benyttes som Nivellements punkt. Endelig er der en indrammet plan Plade, hvori Punktets Nummer indbygges.

Samtidig med at Geodætisk Institut udfører denne Hovedpolygonmaaling, knyttes for hver ca. 1 km Maalingerne sammen med

Landinspektørernes Detailpolygonmaaling, saaledes at Landssystemets Koordinater kan strømme ud i Vejene, og man derved efterhaanden opnaar et ensartet System for hele Landet. Indtil nu er 5083 km Landevej hovedpolygonmaalt.

Foruden selve Arbejdet med Udpegning, Etablering og Maaling af Hovedpolygonpunkterne og de derpaa følgende Beregnings- og Publiceringsarbejder har Institutet paataget sig at udføre de Beregninger, som er nødvendige for at faa Detailpolygonpunkterne koordineret i Landssystemet.

Ved den nye Opmaaling vil der blive tilvejebragt et ensartet, til Vejvæsenets tekniske Brug udmærket Kortmateriale, Sikkerhed for Vejenes Grænser i Fremtiden, Forenkling og Klarlæggelse af Ejendomsforholdene til Fordel for Vejvæsenet og andre administrative Myndigheder som Matrikulsvæsenet, Vurderingsmyndighederne til Ejendomskyld og Grundskyld, Kreditforeningsvæsenet m. v. Opmaalingen vil saaledes faa en vidtforgrenet administrativ og praktisk Betydning.

NOTER.

1) S. Müller: Vej og Bygd i Sten- og Bronzealderen, Aarbøger for nordisk Oldkyndighed 1904, p. 1—64.

2) J. T. Lundbye: Danmarks Veje i Oldtid og Middelalder, Nordisk Kultur XVI, 1934, p. 200—216; J. T. Lundbye og V. Hermansen: Roskilde Landevej gennem Tiderne, Roskilde 1927; J. T. Lundbye: Vejenes Udviklingshistorie, Fortid og Nutid II, 1919, p. 129—143; Fra Ribe Amt 1923; Aarbog for historisk Samfund for Præstø Amt XII, 1923, p. 76; Vendsysselske Aarbøger V 1923—24, p. 97; Aarbøger udgivne af historisk Samfund for Aarhus Stift XVIII, 1925, p. 129.

3) N. E. Nørlund: Danmarks Kortlægning I, København 1942, Pl. 6, 17, 43, 76, 73, 70, 89—93.

4) N. E. Nørlund: Johannes Mejers Kort over det danske Rige I-II, København 1942.

5) Johannes Mejers Kort over det danske Rige III, Aabenraa Amt, København 1942.

6) Johannes Knudsen: Danske Søkort af Jens Sørensen, København 1916, Tavle XIII-XV.

7) Kancelliets Brevbøger 25. Marts 1585 og 13. Januar 1592; J. T. Lundbye og V. Hermansen: Roskilde Landevej gennem Tiderne, p. 41—42; Troels-Lund: Dagligt Liv i Norden i det 16. Aarhundrede, 5. Udg. I, p. 101.

8) Tychonis Brahe Opera omnia VII, p. 320; F. R. Friis: Tyge Brahe og Matematikeren Valentin Thaw; Kulturhistoriske Studier 1, p. 62—64; Axel V. Nielsen: Ole Rømer, Aarhus 1944, p. 151.

9) D. Yde-Andersen: To hodometre fra renaissanceen, Fra Nationalmuseets arbejdsmark 1952, p. 72—78.

10) J. H. Schlegel: Sammlung zur Dänischen Geschichte II, 1776, p. 43.

¹¹⁾ N. E. Nørlund: De gamle danske Længdeenheder, Geodætisk Instituts Skrifter 3. Række III, p. 29, 46.

¹²⁾ Gl. kgl. Saml. 2336, 4^o. Se herom C. F. Wegener: Om Anders Sørensen Vedel, København 1846, p. 165; F. R. Friis: Elias Olsen Morsing, København 1846, p. 165; F. R. Friis: Elias Olsen Morsing, København 1889; H. Richter har i Svensk geografisk årshok 1930, p. 7-51 udgivet det paagældende Manuskript med interessante Kommentarer.

¹³⁾ C. Hee: Kort Underretning om Forskiellen mellem Danske og Geographiske Mile, Videnskabernes Selskabs Skrifter 10, København 1770, p. 143—44; C. L. Paulsen: Forsøg til en historisk Beretning om Vejvæsenet i Danmark, 1823, Msp. i Rigsarkivet; J. T. Lundbye: Fortid og Nutid II, p. 137—38; J. T. Lundbye og V. Hermansen: Roskilde Landevej gennem Tiderne, p. 53.

¹⁴⁾ Axel V. Nielsen: Ole Rømer, p. 157.

¹⁵⁾ Geometriæ practicæ 1, Hauniæ 1736, p. 366.

¹⁶⁾ Joh. Knudsen: Søkortdirektør Jens Sørensen, København 1918.

¹⁷⁾ C. L. Paulsen 1. c. Bilag 74.

¹⁸⁾ J. T. Lundbye og V. Hermansen: Roskilde Landevej, p. 77—82; Aa. Welblund og A. G. Hassø: Gamle Landevejskroer, København 1946; Dansk Vejtidskrift 1925, p. 126—31.

Fig. 1. Ole Rømers Kort over Hovedvejene 1697.

Fig. 2. Udsnit af Marmillods Kort over Vejen fra Lundehus til Lyngby (Haandtegning i Overvejsinspektørens Arkiv fra 1764).

Fig. 3. Fredensborgvejen.

Fig. 4. De vigtigste Veje Aar 1796 med Angivelse af deres opmaalte Længder.



Fig. 1. Ole Rømers Kort over Hovedvejene 1697.

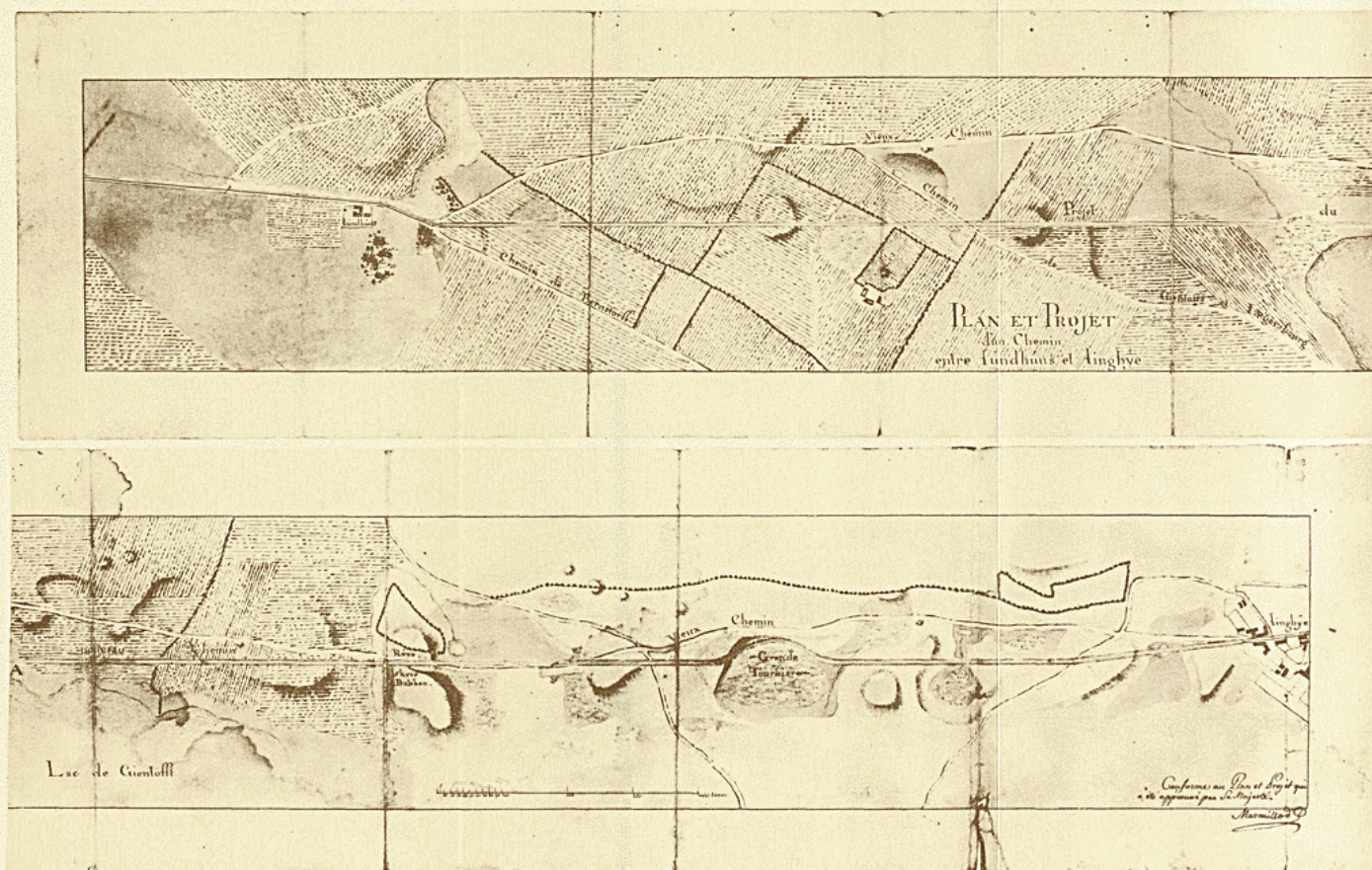


Fig. 2. Udsnit af Marmillods Kort over Vejen fra Lundehus til Lyngby
(Haandtegning i Overvejsinspektørens Arkiv fra 1764).

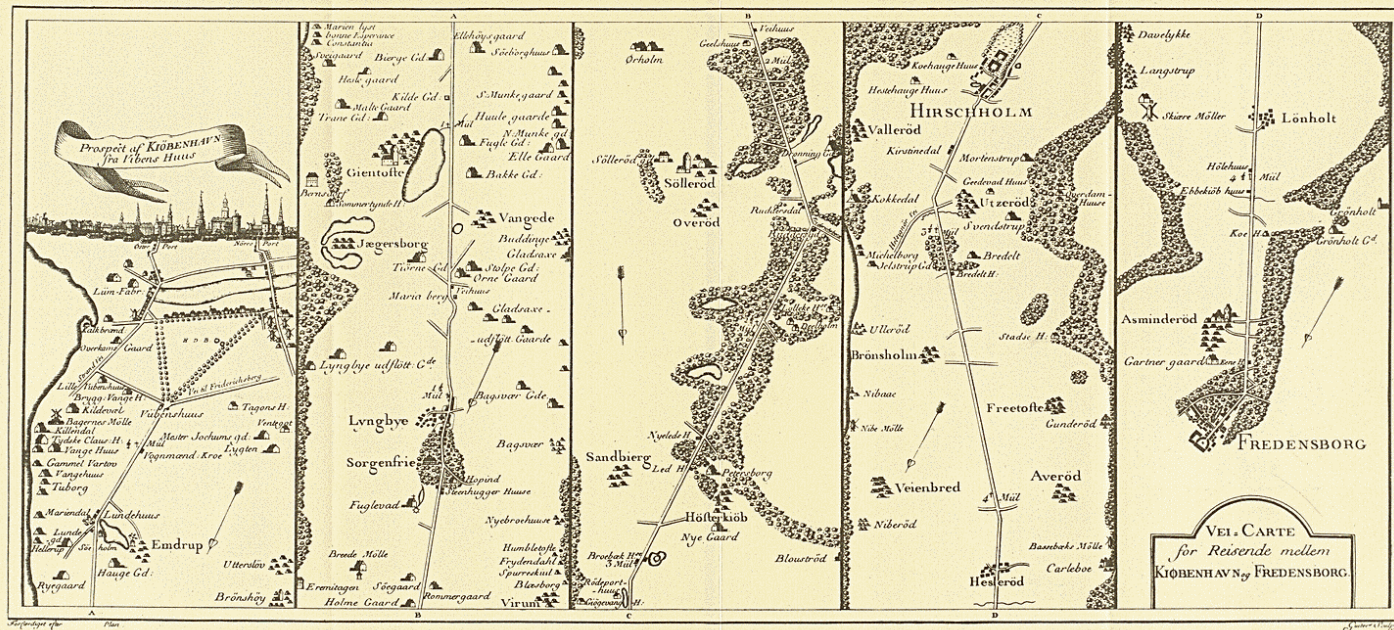


Fig. 3. Fredensborgvejen.

