

nuskriptet og forfatteren. Her (pp. 15-27) kan vordende udgivere lære noget; den tidligere arkivar fornægter sig ikke. Historikeren glæder sig, mens slavisten, russisklæreren og lægmanden efter temperament i Ulfeldts levende tekst kan finde et rigt materiale til komparative studier over rejseoplevelser i Rusland for 400 år siden og i dag.

*Thomas Petersen*

Alex Wittendorff: *Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede.* (Skrifter udgivet af det historiske institut ved Københavns Universitet bind IV. Akademisk Forlag, 1973). 348 s.

Wittendorffs bog er en disputats – og som sådan af den læservenlige slags. Det gælder såvel den klare typografi som billeder og kort, hvor man virkelig kan se, hvad man efter teksten gerne skulle kunne se, og det gælder ikke mindst den letløbende og levende stil, som gør det digre værk hyggeligt at have med at gøre.

Bogen falder i to dele: 1. en almen, der behandler vejenes beskaffenhed, broer og vadesteder, administration og vedligeholdelse, vogntyper, godstransportens og personbefordringens organisering, rejsehastighed, kroer og herberger, og 2. en speciel, der rummer et forsøg på at rekonstruere det sjællandske vejnet, der forbandt købstæderne og anvendtes af fjerntrafikken i perioden 1550-1650 – ud fra den forudsætning, at de nævnte generelle problemer kun kan indgå med fuld vægt i en vurdering, når man kender vejenes forløb og ved, om dette har ændret sig gennem tiderne. Wittendorff forkaster den metode, som vel de fleste har brugt: en tilbageslutning fra gamle kort; han forkaster også terrænstu-

dierne, som en årrække var en vogue både hos professionelle og amatører, i al fald som basis for de lange linier. Er disse fundet, kan terrænformer og hydrologiske forhold føje mange punkter til de lokale forløb. Heller ikke de stumper af gamle veje, der hist og her findes bevaret, er til nogen hjælp. Hvis de endelig kan dateres, og det kan være svært nok, ofte umuligt, så har man alligevel ikke nogensomhelst fornemmelse af deres betydning. Det, der tæller, er de steder, om hvilke man ved, at folk faktisk har passeret dem. De findes anført mange steder: i rejseberetninger, i dagbøger, i private breve og i kancellibreve, hvor vejforløb kan konstateres i forbindelse med broer, der skulle anlægges eller vedligeholdes, brokorn der skulle betales, veje, der skulle repareres osv. Også placeringen af kroer kan bruges, men kun når de kan konstateres at have haft en egentlig herbergsfunktion. Mange var af rent lokal betydning – som Jacob Skomagers. Endelig er der lensregnskaber og tingbøger, de første også med f.eks. broudgifter, de sidste med synsforretninger over veje og broer, sager med bønder, som forsømte deres arbejdspligter, misgerninger forøvede på veje og i kroer m.v. Med hensyn til vedligeholdelsen er det klart her som ved andre forhold i fortiden, at forordninger og påbud ofte slet ikke blev fulgt, og at skylden herfor ikke lå hos centraladministrationen, men at det var den lokale – lensmændene – der svigtede.

En særlig interesse påkalder sig Wittendorffs redegørelse for de såkaldte kongeveje. Disse veje var faktisk forbeholdt kongen og det kongelige hus, og de holdtes derfor afspærrede og bevogtede. I modsætning til alfarvejene, der var dannet af færdselen selv, var kongevejene anlagte og derved en stor belastning for kronens bønder. Be-

stemmelserne om deres utilgængelighed for den gemene trafik voldte det stort besvær at få overholdt, og kongerne, særlig Christian IV, udfoldede stor opfindsomhed for at fange syndere på dette område. Mens alfarvejene fulgte landsbysystemet, var kongevejene baseret på den korteste afstand til fjerne mål. Det har været en almindelig antagelse, at de alle var brolagte; men det var ikke tilfældet. Afviklingen af færdselsbegrænsningen begyndte sandsynligvis allerede i 1660'erne med strækningen Haderslev-Kolding af den eneste jyske af slagsen, der gik fra Haderslev til Jelling. Den fortsatte derefter over godt 100 år til 1775, da den nye hovedvej fra Vibenshus over Lundehuset, Rudersdal og Hørsholm til Fredensborg stod færdig. Denne vej fulgte i øvrigt den gamle kongevejs spor.

Det bærende element i vejnettets udvikling helt frem til reformerne i slutningen af 1700-tallet var de gamle landsbyveje. De udgjorde ikke altid det korteste stræk mellem f.eks. to købstæder, idet færdselen ofte fulgte flere systemer, og først langsomt udviklede visse forløb sig til hovedveje – i øvrigt i en vis forbindelse med købstædernes frem- eller tilbagegang, der skabte konkurrence mellem landsbyvejene. I nogle tilfælde har en kystlinie kunnet fastholde færdselens retning i århundreder.

Wittendorff er ikke meget enig med de tidligere forfattere på området. Han fremfører bl.a., at der ud fra enkeltksempler har været en tendens til at slutte mere generelt, end kildematerialet kan bære. Den grøft er han ikke selv faldet i. Hans kildekritik er detaljeret, skarpsindig – og fængslende. Det er en bog, som også ikke-specialister kan have fornøjelse af at stifte bekendtskab med.

*Finn H. Lauridsen*

Bent Jørgensen: *Stednavne og samfærdselshistorie*. Navnestudier udgivet af institut for Navneforskning nr. 18. (Akademisk forlag, 1979) 173 s., ill.

Samfærdselens historie i Danmark har hidtil nok været genstand for en lang række enkelt undersøgelser af bestemte veje og gamle færdselslinjer, men det har i høj grad skortet på mere overordnede, metodiske studier. Alex Wittendorff søgte med held i sin disputats om »Alvej og kongevej« (1973) at råde bod herpå for det 16. og 17. årh.s. vedkommende. Den foreliggende bog af Bent Jørgensen er et skridt i samme retning, men her drejer det sig om en undersøgelse af en speciel kilde til studiet af vejenes og samfærdselens historie, nemlig stednavnene. Det er således de såkaldt samfærdselsindicerende stednavne, hvis sidste led f.eks. kan bestå af ordene -vej, -sti, -vad, -bro eller -vase, der er bogens emne, men med hovedvægten lagt på de samfærdselsforhold, der kun dårligt eller slet ikke er belyst gennem andre kilder.

Til undersøgelsesområde er valgt 5 forskellige egne af Danmark. Med denne geografiske spredning har forfatteren søgt at sikre sig, at så mange samfærdselsforhold som muligt inddrages i undersøgelsen og hermed også skabt grundlag for mere overordnede slutninger. Kilderne til navnestoffet er de samlinger af trykt og utrykt materiale, der findes registreret i Institut for Navneforskning arkiver.

Bogens første kapitler indeholder en interessant gennemgang af stednavnes mange forskellige ord for færdselslinjer samt en gennemgang af en række forskellige navne og deres betydning. Af særlig interesse ud fra en vejhistorisk betragtning er kapitlet om samfærdselsnavnenes alder. I forbindelse med sine hærvejsstudier gjorde Hugo