

Den gamle Roskildevej.

Det er kun faa og sparsomme Efterretninger, vi har bevaret om Københavns allerældste Historie, om Tiden forud for Absalon, men saa meget kan vi dog faa ud af disse, at der her — i Kvarteret omkring den nuværende Vestergade og Studiestræde — har ligget en Landsby, kaldet *Havn*, med sin Kirke, der maaske oprindelig har været af Træ og indviet til S. Clemens, og at Købmændene har haft deres Tilhold i Farvandet mellem Sjælland og Slotsholmen, det samme Sted, hvor ogsaa den sjællandske Ledingsflaade synes at have haft et af sine Samlingspunkter. Men alligevel har Bebyggelsen her dog næppe været saa betydelig, at den har gjort det nødvendigt, at der gik en direkte Vej hertil fra Roskilde, saa meget mindre som vi med temmelig stor Sikkerhed kan sige, at Forbindelsen østpaa fra „Danernes Kongesæde” fra først af har ført andet Steds hen¹). Fra Karlslunde Strand gaar der nemlig, som tidligere omtalt, en Vandskelsvej over Tune og Vindinge til Roskilde, den Vej, som sikkert er benyttet af Venderne, da de i 1153 vilde overrumple Byen. Saxo fortæller om dette Tog, som forøvrigt endte med, at Anfaldet blev slaaet grundigt tilbage, at Fjenderne landede østpaa i Sjælland, og at de, da de i deres vilde Flugt søgte tilbage til deres Skibe, med deres Heste styrtede ned ad „Klinterne ved Søen”. Dette Udtryk passer netop med de naturlige Forhold ved denne Vejs Landingsplads, idet der nemlig ved Mosede har været en lav Klint, den eneste mellem København og Køge, og ved Karlstrup har Skibene kunnet ligge gemt i en Vig, dækket af Klittangen „Jernen”. Men ogsaa i Fredstider har der været Færdsel ad disse Kanter, thi ved Gravningerne til Mosedefortet i 1913 kom der et Par Smaamønter for Dagen; den ene var slaaet af Knud den Sjette i Roskilde, den anden af Valdemar Sejr og Peder Sunesøn ligeledes i Roskilde, medens en tredje var

noget senere, fra Erik Klipping, og udmøntet i Ribe²). De kan sikkert kun tolkes som Minder om Roskilde Købmænds Handelsfærd, og vi er endda næsten i Stand til at sige, hvad der har været handlet med. I Roskildebispens Jordebog fra omkring 1370 opføres nemlig Afgifterne fra Landsbyerne i disse Egne ikke i Korn, men i Sild, og det kan ikke betyde andet, end at man i Fællesskab har drevet Sildefangst ud fra det lille Fiskerleje paa samme Maade som ved Lejerne i Dragør og Falsterbo-Skanør. Mønterne kan da have været Betaling for saltet Sild, som Købmændene har ført til Roskilde³).

Ret tidligt maa denne Vig imidlertid være blevet lukket og omdannet til Mosedrag, og det er da ikke helt utænkeligt, at just dette Naturforhold kan have været medvirkende til, at Absalon valgte Farvandet bag Slotsholmen til Samlingssted for sine Vagtskibe.

Men hvorledes det nu end forholder sig hermed, sikkert er det, at da Absalon i 1167 lagde Grunden til en ny Borg paa Holmen ved Købmandehavn og omgav denne Ø med en Mur for at jage Vikingerne bort, blev — som Saxo siger — dette hans ringe Virke ikke blot Landet til stort Værn, thi Sørøverne holdt ikke mere af at ligge her i Nabolaget, og Landets Børn kunde fra da af trygt færdes i Farvandet trindt omkring, men dette Anlæg blev ogsaa den egentlige Kærne, hvorom Landets Hovedstad senere dannede sig. Sikker er det ogsaa, at hans dobbelte Stilling som Biskop i Roskilde og som Borgherre paa Slotsholmen naturligt førte med sig, at en direkte Vejforbindelse knyttede de to Steder til hinanden; mange Embedsforretninger krævede jo hans Nærværelse i Stiftets Hovedby, medens Landets Forsvar til andre Tider gjorde Opholdet paa hans Borg nødvendigt. Men selvfølgelig har denne personlige Forbindelse ikke været den eneste, endsige den vigtigste Aarsag til, at Roskildevejen — eller, som den i den første Tid snarere burde hedde, Købmandehavnsvejen, thi den førte jo *fra* Roskilde, og en Vej faar altid sit Navn efter det Sted, den løber til — udformedes og vedblev at beholde sin Betydning, selv efter at Absalon var død, og København fra at være Roskildebispens Ejendom igen kom under Kronen⁴). Aarsagen maa først og fremmest søges i Forhold af



København set fra Valby Bakke o. 1587.

Vejen, der blot er en Række Hjulspor ved Siden af hinanden, fører fra Vesterport sønden om S. Jørgens Sø forbi S. Jørgensgaard (t. v. i Billedet).

en helt anden Art, nemlig i den Omstændighed, at netop omkring Aar 1200 begyndte nye Færdselslinjer at stile mod Skaanemarkedet, og i disse indgik Linjen Roskilde—København som et naturligt Led.

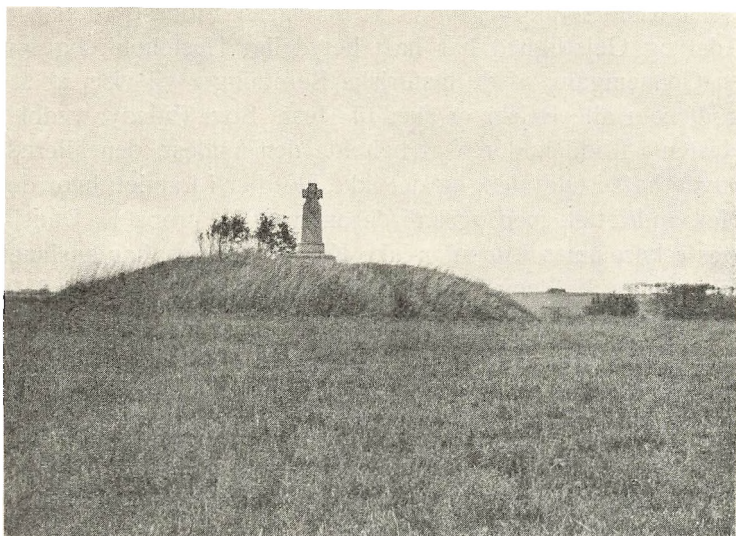
Om et Vejanlæg i moderne Forstand var der dog ikke Tale. De middelalderlige Veje har man⁵⁾ træffende sammenlignet med Skibenes Ruter over Verdenshavene: Udgangspunkter og Endepunkter var givne, men selve Færdslen var ikke bundet til een bestemt Linje, den gik kun ad visse Strøg, indenfor hvilke den kunde tillade sig større eller mindre Afvigelser, eftersom Naturforholdene, Føret og Vanskeligheder af den ene eller anden Slags gjorde det nødvendigt. Under primitive Samfundsforhold og paa Steder, hvor Jorden ikke var stærkt opdyrket, kunde Vejene blive af en meget anelig Bredde, indtil et Par Kilometer, med Vejspor liggende ved Siden af Vejspor — det gælder f. Eks. endnu i visse Egne af Rusland og har ogsaa været Tilfældet herhjemme i ældre Tid —, men hvor Agerbruget tog Jorden ind til Dyrkning, begrænsedes Færdselslinjerne selvfølgelig til det mindste.

Den forholdsvis ringe Trafik paa de ældre Veje medførte, at man lod dem skøtte sig selv og intet gjorde for at udbedre Hullerne og udtørre de sumpede Steder, endsigse befæste Vejbanen med Sten og Grus. Et levende Indtryk af, hvorledes en saadan Jordvej har været ved Vintertid, giver Saxo os i sin Skildring⁶⁾ af en Episode under Forberedelserne til Vender-

toget sidst paa Aaret 1176, en Skildring, som efter alt at dømme netop gælder Roskildevejen. Skibene var, siger han, løbet ind i Flaadehavnene for at søge Forstærkning, og Mandskabet maatte lade Sejlene blive om Bord og selv strejfe rundt i Landet for at skaffe Levnedsmidler til det næste Togt. Absalon selv drog til Roskilde, hvor han havde noget at tage vare, og da han atter drog derfra, faldt det med eet ind med saa stærk Frost og Kulde, at alle Vande lagde til. Og da de sjællandske Bønder kom kørende ned til Skibene med fuldt Læs af Levnedsmidler, som de havde skudt sammen, sad der saa tykt med Is og Ælte om Hjulene, at de ikke var til at rokke af Pletten, thi i den stærke Kulde frøs Dyndet fast til Fælgene. Køresvendene maatte da lade Vognene staa, læsse Byrderne paa Hestene og selv gaa ved Siden af og trække dem; men saa hang al den frosne Ælte fast under Støvlerne paa dem, saa at de knapt kunde flytte Benene. I det samme red Absalon forbi og sagde, at det gjorde ham ondt, de maatte døje saa meget i Landets Tjeneste; men de svarede, at det var langt værre Kaar at sidde fangen paa Toft i en Vikingesnekke, saa den Møje var de ikke kede af, men glade over.

Samme Billede af Vejenes Tilstand tegner Bestemmelsen i Valdemars sjællandske Lov, at „hvo, som ødelagde Adelvej (d. v. s. en almindelig Vej) med Grav eller Pløjning eller med Gærde, skulde bøde 3 Mark til Kongen”. Naar almindelige Markarbejder som Pløjning, Grøftning og Gærdesætning kunde finde Sted selv paa de større Veje, kan disse ikke have været andet end simple Jordveje, som Færdslen havde slidt i Terrænet. Der er nemlig ingen Grund til at tro, at fordi det var Kongen, som fik tilkendt Bøderne for disse Overtrædelser, var det ogsaa egentlige Vejanlæg, iværksatte af Kongemagten, som det her alligevel drejede sig om. Naar Kongen fik disse Indtægter, hang det sammen med, at han i det hele taget havde Ret til alle Ting, som ingen andre kunde kræve som deres Ejendom: Vrag, ilanddrevne Hvaler og Stør, Oldtidsguld, Gods, hvortil der ikke var nogen Arvinger, o. l.

Hvad Færdslen paa Roskildevejen angik, har Saxos Fortælling allerede givet os et Par vigtige Oplysninger. Gennem den fik vi at vide, at man har anvendt Vogne til Varetransporter, men at man ellers har redet. Dog havde Kongen den



Snubbekorset.

Korset er i 1903 blevet genrejst paa sin oprindelige Plads ved den gamle Roskildevej.

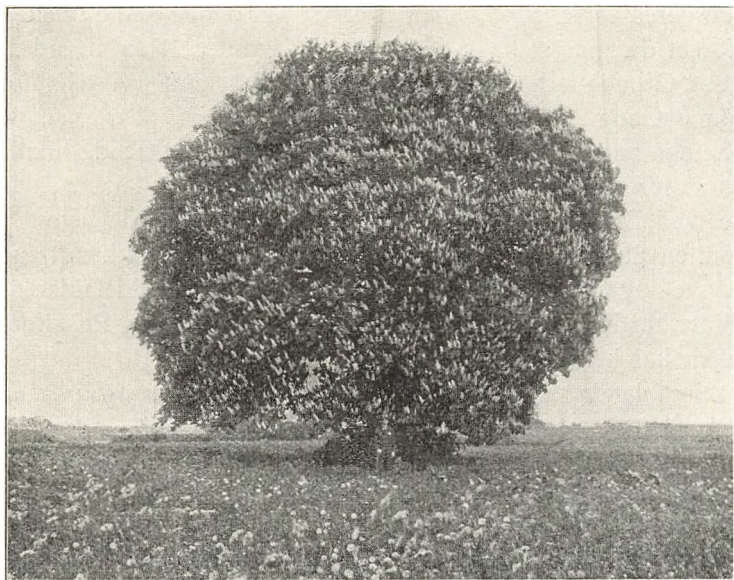
gamle Ret, at Bønderne i hvert Herred var pligtige til at stille det fornødne Antal Vogne til at føre ham, Dronningen og deres Børn til deres Bestemmelsessted samt det kongelige Fadebur til Herredsgrænsen⁷). Ogsaa de høje Prælater synes at have foretrukket Kørslen, thi det første, den pavelige Nuntius Peter Gervasius foretog sig, da han i 1331 landede i Helsingborg, var at sende Bud til Lund og forlange en sikker Vogn og Heste, som kunde føre ham til Erkebiskoppen, ligesom hans Rejser, hvoraf een gik til Roskilde fra København, foregik kørende⁸). Om den gamle Erkebiskop Eskil fortælles det derimod, at da han i 1177 for stedse drog bort fra Danmark og i Slesvig steg op i en Vogn, som Absalon havde skaffet ham, for at han kunde fare i Mag, var Grunden den, at han „aldeles ikke kunde taale at ride”. Heller ikke Kvinderne har altid „aget i Karm”, thi Folkevisen véd da ogsaa at fortælle om Jomfruer, der red til Tinge.

I det hele taget har alle længere Strækninger været tilbagelagt paa Hesteryg, naar det ikke lige drejede sig om Fattigfolk eller om Pilgrimme, thi de er selvfølgelig gaaet paa deres

Ben. Rundt omkring finder vi da ogsaa Vidnesbyrd om, at Adel og Gejstlighed har haft betydeligt Hestehold, ligesom en Gennemgang af de historiske Beretninger vil vise, at saa godt som alle Rejser er sket til Hest. Som Ridedyr vedblev Hesten i Middelalderen at beholde den Yndest, den allerede havde haft i Oldtiden, og det ikke blot her i Landet, hvor den blev opdrættet, men ogsaa ude omkring i Europa⁹). Danske Heste berømmes i udenlandske Kilder, og man har anslaaet, at der paa Valdemar Sejrs Tid hvert Aar er blevet udført mindst 8400 Heste over Ribe¹⁰).

En væsentlig Del af Trafiken paa den middelalderlige Roskildevej har derfor været af ridende, men selvfølgelig har ogsaa Fodgængere færdedes her. Af Gervasius' Regnskab véd vi f. Eks., at han flere Gange sendte fattige Præster og Munke som Budbringere fra Lund til Roskilde, og de har da til Fods passeret ad denne Vej.

Hvor Vejen mellem Roskilde og København har gaaet paa Absalons Tid, véd vi ikke, men vi fejler næppe, naar vi antager, at den fra først af har fulgt omtrent den samme Linje, som den vedblev at have, lige til den i 1776 blev afløst af den nuværende Landevej. Med Sikkerhed kunde vi besvare Spørgsmaalet, hvis vi vidste, hvor gammelt det saakaldte *Snubbekors* er, eller rettere, om dets Historie gaar saa langt tilbage, som dets nuværende Indskrift meddeler. Korset selv, som staar paa en lille Høj umiddelbart Nord for den gamle Roskildevej midtvejs mellem Herstedvester og Sengeløse, er nemlig af helt moderne Oprindelse, rejst som det er i 1903 paa Initiativ af Arkivar Thiset, men Stedet er det gamle. Her er Korset Gang paa Gang blevet opført paany, naar Vind og Vejr havde fældet det: i 1715, omkring 1680, i 1645 og i 1619, og ved de to sidstnævnte Lejligheder skete det paa Roskilde Domkapitels Bekostning, idet Kapitlet havde faaet overdraget to Gaarde: Stenagergaard og Snubbekorsgaard (den sidste er efter 1776 flyttet lidt mod Syd), mod at paatage sig Vedligeholdelsen af Korset. At det da har drejet sig om et Vejkors af samme Art, som man endnu finder dem i de katolske Lande, sat ved Alfavej til Minde om en eller anden Begivenhed, er utvivlsomt, saa meget mere som vi har Navnet overleveret i et Skøde fra før Reformationen,



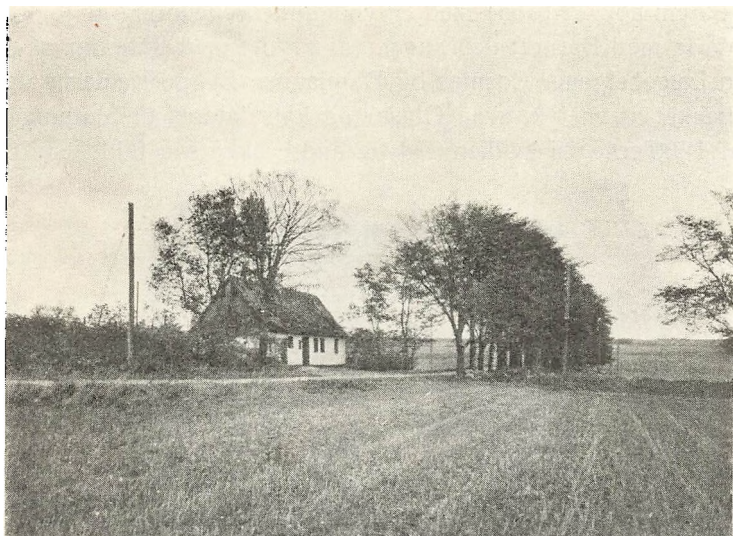
Kastanietræ paa Gaardspladsen i den gamle Snubbekorsgaard.

fra 1488. Men hvem der har ladet Korset rejse, og i hvilken Anledning det er sket, er mindre sikkert, da vi her kun har sene Traditioner at støtte os til. Det kan være Tvivl underkastet, om den moderne Indskrift virkelig har Ret, naar den siger, at det var, medens Valdemar Sejr styrede, at Eskild Snubbe rejste dette Kors til Minde om sin Hustrus lykkelige Forløsning paa dette Sted. Thi det er først meget sent, i 1589, at en historisk Forfatter fremsætter en Formodning om, at Snubbekorset har sit Navn af Eskild Hemmingsen Snubbe, og endnu senere, i 1730, at en anden Historiker meddeler en Gætning om, at Anledningen til Opførelsen af Korset var, at Eskilds Hustru paa en Rejse blev forløst her. Vidnesbyrd af den Art har ingen Værdi, saa lidt som Efterretningen hos Anne Krabbe (fra o. 1600) om, at der i Sengeløse Sogn har ligget en Herregaard: Bytteborg, der formenes at have været Snubbeslægts Sæde. Det er endelig heller ikke paa nogen Maade sikkert, at Korset overhovedet er opkaldt efter Eskild Snubbe — som ganske vist nævnes i 1230, men i en helt anden Forbindelse —, da man paa Valdemarernes Tid ikke har brugt Slægtsnavnet, som vi nu bruger Efternavnet, men kaldt Folk

ved deres Døberavn. Hvis det var sat af denne Mand, maatte Korset da snarest have heddet Eskildskorset. Maa vi end af disse Grunde lade det staa hen, om Snubbekorset virkelig for første Gang er blevet rejst i Begyndelsen af 1200'erne, vil paa den anden Side Udtrykkene i det førnævnte Skøde tillade os at føre Korsets Eksistens adskilligt tilbage i Tiden, siden det ved Dokumentets Udstedelse i Helsingør kunde benyttes som en Stedbestemmelse, der var mere almindeligt kendt end Sogne- og Herredsgrænser. I hvert Fald ved Middelalderens Midte har Korset staaet paa sin nuværende Plads og Roskildevejen har haft sit Løb der forbi.¹¹⁾

Som landskendt Lokalitet nævnes dette Kors ogsaa i en Forordning af 1521, hvorefter der for hver to Mil — længere har man altsaa ikke kunnet rejse uden Ophold — skulde anlægges Kroer paa Alfarvejene i Sjælland, idet Kroen mellem Roskilde og København skulde være ved Snubbekors¹²⁾. Maa-ske har der her allerede forinden ligget en Kro, som har været anlagt i Henhold til de Bestemmelser, som blev truffet paa Danehoffet i Helsingborg i Marts 1283, og som direkte og indirekte giver et malende Billede af middelalderligt Rejseliv. For at man ikke mere skulde søge Herberg hos Klosterfolk eller Lægmænd, skulde der, bestemtes det, oprettes de nødvendige Kroer for de vejfarende, i hvilke de kunde faa, hvad de havde behov. Hvis nogen alligevel trængte ind i en anden Mands Hus og brød noget isønder eller stjal, skulde han bøde 40 Mark til Kongen og lige saa meget til den skadelidte. Den, som fredelig kom ind i en Kro, men ikke vilde betale det, han havde faaet, maatte man gerne holde tilbage, men hvis han ved Anvendelse af Vold vilde drage bort, skulde man kalde Naboerne til Hjælp. Kunde man ikke holde ham, skulde Værten med to af sine Naboer gaa til Tinge og kræve, at Gæsten skulde gøre ham Fyldest efter Stedets Sædvane. Helt let har det altsaa ikke altid været at skulle nære sig af Krohold, ligesom det ofte ogsaa kunde være ubehageligt nok for andre, som boede langs med Vejene, naar selvbudne Gæster indfandt sig.¹³⁾

Den gamle *Roskildekro* fra Kristian II.s Tid er selvfølgelig forlængst forsvundet, Svenskerne ødelagde den i Bund og Grund i 1659, men vi kan dog baade sige, hvor den har lig-



Rolighedshuset.

Her laa indtil 1772 den gamle Roskildekro.

get, og faa et Indtryk af dens Anselighed¹⁴). Stedet skal søges lige Vest for Store Vejleaadalen, hvor Vejen fra gammel Tid har ført over denne — flere Vejspor kan endnu skimtes i Lavningen Nord for, hvor den nuværende Vej mellem Herstedøster og Vridsløsemagle krydser Dalen —, og hvor Kroen har haft sin Plads lige til 1772. En 1500 m vestligere ligger Snubbekorset. Paa Kroens Sted er der nu et Bindingsværkshus, Rolighedshuset, i hvis lille Have man ved Gravning ofte er stødt paa Brolægning, Syldsten, Teglbrokker, Skaar af Lerkar og Kridtpiber og lignende, altsammen Minder om de tidligere Bygninger. Paa lignende Maade fremkom ogsaa i November 1923 det interessanteste af de hidtil gjorte Fund, idet man paa et Omraade af et Par Kvadratmeter og i en ringe Dybde (ca. 50—75 cm under Jordoverfladen) traf paa et udjævnet Lag blandet med Trækulsstumper, Dyreben og Murstensbrokker, hvori der laa en hel Del Fragmenter af glaserede Kakler. De fundne Rester lod sig sætte sammen, og to af Kaklerne kunde næsten fuldstændig fremstilles af de fremdragne Brudstykker. Den ene var en meget anselig Kake!

Ligesom Kongemagten i det 16. Aarhundrede tog sig af de vejfarende ved at paabyde Anlæg af Kroer, sørgede den ogsaa for, at selve Vejene blev sat i Stand og holdt vedlige.

I Christian II.s gejstlige Lov eller Loven for Landet (af 1521) blev det bestemt, at Herredsmændene og Sognemændene i alle Danmarks Herreder skulde være pligtige til at lave og vedligeholde gode Alfærveje gennem Skove og Marker samt gode Broer over alle Bække og Aaer og paa de Steder, hvor der var Uføre. Hvis de var efterladende med dette, og nogen af den Grund led Skade, skulde de erstatte den. Kongens Foged skulde give Almuen tilkende, naar den skulde begynde paa Arbejdet med disse Veje, og selv være til Stede og undervise den om, hvor brede Vejene skulde gøres. En Gang om Aaret skulde han undersøge, om Vejene blev holdt vedlige, og, hvis de ikke gjorde det, meddele det til Herreds- og Sognemændene, for at de straks kunde sætte dem i Stand.

Denne Lov fik jo kun en stakket Levetid, men i Christian III.s københavnske Reces af 6. December 1547 blev et lignende Afsnit om Broer og Alfærveje indført, og da disse Bestemmelser kom til at gælde for lange Tider, og man gennem dem faar et Indtryk af Vejenes Tilstand, kan det have sin Interesse at se lidt nærmere paa dem.

Alle Kongens Fogeder og Embedsmænd samt andre, som havde Broer i Forlening mod Indkomsten af Brokornet, skulde da være pligtige til at istandsætte alle de Broer, som laa i deres Len, med gode, stærke Stolper og Bulfjæle, som var vel tilslagne og tilnaglede, og med godt, stærkt Rækværk paa begge Sider. Fandtes der ved Vintertid saa meget Vand ved Enderne af Broen, at man ikke vel kunde komme over den uden Fare, skulde de enten lade selve Bulbroen forlænge eller lade opfylde med Sten og Grus ved begge Ender af Broen, saa at man kunde passere den uden Skade. Skete det, at nogen var forsømmelig med dette, og der blev klaget derover, skulde han staa Kongen til Rette samt bøde den Skade, som de vejfarende maatte lide som Følge af hans Efterladenhed. Kongens Fogeder og Embedsmænd skulde ogsaa have Tilsyn med, at de Broer, som visse Sogne fra gammel Tid plejede at holde vedlige, blev istandsat og holdt ved Magt, samt med at hver By holdt gode Broer og Veje.



Johannes Meiers Kort over Størstedelen af Københavns Amt 1649.

De to Veje mellem København og Roskilde ses som tynde Linjer, medens de kraftigere Linjer markerer Herredsskel og Vandløb.

gelfuldt opfattede og delvis fortyskede. Alligevel er Kortet af Værdi. De to andre Kort er begge fra 1720, og det ene af dem, Kortet over Københavns Omegn, skyldes Søkortdirektør Jens Sørensen, medens det andet er et Udsnit af et større Kort over de nordsjællandske Rytterdistrikter.¹⁶⁾

Efter disse Kort er Vejen da gaaet fra Københavns Vesterport, der fra de ældste Tider har ligget Vest for Vestergade og Frederiksberggade, søndenom S. Jørgens Sø ud ad Vesterbrogade og den nuværende Rahbeks Allé til Valby Langgade, som den derefter fulgte til Østenden af Damhussøens Dæmning. Over denne førte den forbi Damhuset og bugtede sig derpaa i den nuværende Vejs Retning, indtil den ved Vissinge svingede nordpaa og passerede Glostrup Kro og Vejrmøllekroen. Den sidste var i 18. Aarhundrede en firlænget Gaard og Mølle, der laa Syd for Vejen, medens Rejsestalden laa Nord for. Tæt ved denne Kro laa Nord for Landevejen en tresidet Galge, Trippendals Galge, der kendes fra Begyndelsen af det 18. Aarhundrede som Rettersted for Forbrydere fra Smørum Herred, men hvis Forhold ellers ikke er oplyst endnu. Vejen gik derefter Nord om Herstedvester til Roskilde Kro, hvis Bygninger laa paa Vejens Nordside, medens Stalden laa Syd for Vejen, og svingede derfra i sydlig Retning ned til Hedehusene. Skønt Afstanden fra Roskilde Kro til Roskilde kun var omkring 2 Mil, var dette dog med Fortidens daarlige Befordringsmidler og de daarlige Veje altfor langt at køre uden Ophold, og de tre Smaahuse paa Heden, der var Begyndelsen til det nuværende Hedehusene, var derfor fra omkring 1600 beregnet paa at tjene som Krohuse. Det ene af disse blev Oprindelsen til den senere Hedehuskro. Vejen fulgte derefter paa det nærmeste den nuværende Landevej et Stykke mod Øst for saa at gaa sydpaa til Hedegaardenes Mølle og fra denne ind til Røde Port i Roskilde.¹⁷⁾

Nogle Strækninger af denne Færdselslinje henligger endnu som Vej: ved Hedegaardene ved Roskilde, Syd for Klavshøjgaard ved Sengeløse og imellem Herstedøster og Herstedvester, men ellers forsvandt den efter den nuværende Vejs Anlæggelse.

og anseligt Indtryk, vi gennem disse Smaafund faar af den ældste Kros indre Udstyr, og vi tør vel deraf slutte, at den i det hele har været af en saadan Art, at den kunde være et sømmeligt Opholdssted for de mange fornemme rejsende, som færdedes ad denne Vej.¹⁵⁾



Sengotisk Kakel fra den gamle Roskildekro.
(Kaklen (33 cm høj) har en Fremstilling af
Jomfru Maria med Barnet.

Fra Middelalderens Slutning har vi i alle Tilfælde Sikkerhed for, at Roskildevejen har passeret over Roskildekro og Snubbekorset; men det vil, da disse to Steder jo ligger midtvejs mellem København og Roskilde, igen sige, at der ikke kan være Tvivl om, hvor denne Vej i det hele taget har løbet. Det bliver den Linje, som de i det følgende gengivne Kort viser os. Det ældste af dem er tegnet af Johannes Meier i 1649 og omfatter den største Del af Københavns Amt, men er lidt vanskeligt at forstaa, da Navnene baade synes at være man-

(33 cm høj, 22 bred) med en yndefuld Fremstilling af Jomfru Maria med Barnet; den anden var prydet med Relieffer af de to Lægehelgener Cosmas og Damianus. Begge Kaklerne var dækket af en tyk, grøn Glasur og kan dateres til Slutningen af 1400'erne, til hvilken Tid tre andre, ikke saa fuldstændige



Sengotisk Kakel fra den gamle Roskildekro.
Kaklen (31 cm høj) forestiller de to Lægehelgener, af hvilke den ene løfter et Uringlas mod Lyset.

Kakler ogsaa kan henhøres. Alle disse sengotiske Kakler maa have siddet indmuret i en statelig Kakkellovn, som maaske allerede kan have staaet i en Krobygning, der var ældre end Kristian II.s Tid, men som i hvert Fald har været opført i den Kro, som efter Forordningen af 1521 fik sin Plads her. Vistnok fra en anden og noget senere Ovn stammer Brudstykker af Ungrenæssancekakler (fra Tiden omkring 1550), som fandtes ved samme Lejlighed. Det er derfor et helt velstaaende

Hvor der paa Alfarvej fandtes onde og dybe Dyndhuller eller anden slig Farlighed, skulde Lensmanden lade de menige Herredsmænd tilsige til at møde paa en fastsat Tid og Dag med Heste og Vogne og tilføre Sten og Grus og hvad andet, der var nødvendigt til at fylde og istandsætte „slige onde og dybe Veje” med. Til dette Arbejde skulde Herredsmændene fordeles saaledes, at hvert Sogn og By fik sit passende Stykke Vej at istandsætte, men uden at Lensmanden af Partiskhed forskaanede eller besværede den ene mere end den anden. Hvis nogen fortrykkede sig og ikke mødte til den bestemte Tid, skulde vedkommende bøde 3 Mark Penge til sit Herskab — og en Tønde Øl til sine Sognemænd! Den sidste Bøde var en rimelig Erstatning til de andre Bønder fra samme Sogn; thi de havde jo ved hans Udebliven faaet saa meget mere Arbejde at udføre. Lensmanden skulde to Gange om Aaret lade Broerne og de alfare Veje tilse, at de var sat i Stand og blev holdt ved Magt, saafremt han ikke, som nævnt, vilde risikere at komme til at staa til Rette for Følgerne af sin Forsømmelighed.¹⁸⁾

I den Bestemmelse, at Bondens Ulyst til at møde til Vej-arbejde skulde straffes med klækkelige Bøder, laa der direkte en Tvivl om, at det vilde gaa saa let med at faa Vejene sat i sømmelig Stand, og det skulde da ogsaa inden saa forfærdelig længe vise sig, at Tvivlen ikke var ubegrundet. Kun en halv Snes Aar senere, i April 1558, maatte Kongen sende et Brev til adskillige af sine Lensmænd, blandt disse var ogsaa de to over Københavns og Roskildegaards Len, om, at da Recessen om Broer og Veje ikke blev overholdt, og da han selv med det første vilde drage omkring i sit Rige, skulde de straks hver i sit Len istandsætte Adelvejene fra den ene Købstad til den anden. Alle Hulveje skulde opryddes, alle Sten, som laa i Vejen til Urydde eller ved Siden, hvor Akselvognene kunde støde paa dem, skulde graves ned eller fjernes, Vejpytterne fyldes med Sand og Ris og de daarlige Broer sættes i Stand. Og da Christian III i December Maaned samme Aar udstedte sin store Reces i Kolding, gentog han Ord til andet sit Paa-bud fra 1547 om Broernes og Vejenes Vedligeholdelse.¹⁹⁾

Ogsaa Frederik II tog sig med Iver af Vejenes Forbedring og førte Udviklingen betydeligt frem, idet han ikke alene lod

de gamle Færdselslinjer udbedre, men sørgede for, at de fik samme Bredde overalt, og dertil anlagde helt nye Veje. I Juni 1562 fik Kronens og Gejstlighedens Tjenere i Sømme og Lille Herreder Befaling til at møde med Heste og Vogne ved Solbjerg udenfor København og hver køre 5 Læs Brosten og 5 Læs Sand til Vejens Istandsættelse her, og i Juli fik Bønderne i Sømme Herred Bud om hver at køre 15 Læs Brosten og Sand til samme Vejs Forbedring. I Slutningen af samme Maaned udgik der til Bønderne i Københavns, Abrahamstrup, Krogens og Frederiksborg Len et interessant Kongebrev, som sagde, at da Kongens Undersaatter blev meget besværet med Ægt og Kørsel, havde Frederik II bestemt at bruge Rustvogne — en særlig Slags svære Vogne —, men da Vejene overalt i disse Len var dybe og onde samt meget snævre, kunde man ikke komme frem med disse Vogne. Derfor skulde Bønderne straks paa Lensmandens Tilsigelse fylde Vejene op og gøre dem i Stand med Stenbro, føre Sand og Sten til, hvor der var Aaer og onde Bække, og hjælpe med til at lave gode Broer derover samt overalt gøre Vejene et sjællandsk Kvarter bredere. Det sidste Paabud blev gennemført paa den simple Maade, at Bønderne skulde lade alle deres Vogne gøre lige saa meget bredere, thi derved blev Hjulsporene, hvilket igen vil sige Vejene, netop af den ønskede Vidde.²⁰⁾

At det imidlertid ikke er gaaet saa glat for Kongen med at faa de forskellige Vejarbejder ført igennem, siger en Befaling (fra Oktober 1563) til Landsdommeren paa Sjælland. Han skulde straks paa Landstinget lade kundgøre for de sjællandske Bønder, at de herefter skulde holde alle Alfærveje fra By til By i Stand, hvad de trods mange kongelige Befalinger hidtil havde forsømt, og at de vilde blive straffede, hvis de var efterladende hermed. Om denne Bestemmelse er blevet gennemført, kan være tvivlsomt, da Kongen og Landet i de følgende Aar var stillet overfor større Opgaver, men lang Tid var der ikke gaaet, efter at den nordiske Syvaarskrig var sluttet, før Frederik II atter beskæftigede sig med Vejforholdene. I September 1571 befalede han Lensmanden over Københavns Len straks at sørge for, at Vejene og Stenbroerne, som var forkørte, blev sat i Stand og Træbroerne forsynede med stærke Pæle, tykke Bulfjæle og faste Rækværker, saa at Kongen saa-

velsom andre vejfarende uden Skade kunde komme frem, thi Vejene var mangesteds saa dybe og onde, og Broerne saa bygfaldne og skrøbelige, at man somme Steder kun kunde færdes med Fare for sit Liv. Det blev ogsaa indskærpet ham, at Bønderne i hans Len straks skulde gøre deres Vogne lige saa brede som de jyske og udvide Vejene derefter, men det var kun ganske rimeligt, at Bønderne var langsomme med at efterkomme denne Befaling. I 1574, d. 17. Februar, syntes Kongens Langmodighed imidlertid at være bristet, thi han sendte Bønderne paa Sjælland og Laaland et aabent Brev om, at da Vejene overalt i disse to Lande var meget smallere end i de andre Lande, kunde han selv og hans andre Undersaatter kun med stort Besvær komme frem, naar de rejste her, og derfor skulde inden førstkommende 1. Maj alle sjællandske og laalandske Bønder gøre deres Vognrader af samme Bredde som de jyske og udvide Vejene derefter. Og for at ingen skulde være i Tvivl om Maalene, sendtes der samme Dag et Mønster for Vognenes Bredde til alle Lensmændene paa de to Øer med Paalæg om at lade dette nøjagtigt kopiere og et saadant efterlignet Mønster sende til hvert Sogn. Hvis nogen efter 1. Maj alligevel brugte Vogne, der ikke var efter Forskriften, skulde han have et godt Par Øksne forbrudt til sit Herskab.²¹⁾

Besværlighederne med at faa de gamle Veje gjort farbare har antagelig været Hovedaarsagen til, at Kongen satte Anlægget af helt nye Veje i Gang, thi med en enkelt Undtagelse ligger alle Frederik II.s Kongeveje paa Sjælland. Formedelst sine hyppige Rejser mellem København og Frederiksborg lod han med stor Bekostning en Vej lave mellem disse to Steder, men forbød under strenge Straffe andre at køre paa den, da den ellers, hvis den blev almindelig brugt, snart vilde blive ødelagt og værre end en ret Alfarvej. Og kort før sin Død lod han anlægge en ny Vej gennem Sjælland, der ligeledes var afspærret for den almindelige Færdsel og udelukkende forbeholdt hans egen Brug; men i de første Aar af Christian IV.s Mindreaarighed maa Tilsynet med Vejen have svigtet, thi Laasene paa Portene og Slagbommene, som skulde forhindre uvedkommende i at benytte Kongens Anlæg, blev slaaet op og sønderbrudt, saa at alle og enhver kunde age paa Vejen.

Som let forstaaeligt er, har Bønderne i stor Udstrækning brugt den gode Vej, men rigtignok med det Resultat, at den i Løbet af nogle faa Aar var „meget brøsthouden og foraget” og maatte istandsættes. I 1592 fik Lensmændene i Frederiksborg, Kronborg, København, Antvorskov og Ringsted Len derfor Befaling til straks at gøre Vejen i Stand, bringe Afspærringerne i Orden, aflyse al uvedkommende Færdsel og paase, at dette Forbud blev overholdt. Noget nærmere om den nye Vejs Belliggenhed siges ikke, men derimod fortælles det, at Frederik II langs med den i Københavns, Frederiksborg og Kronborg Len havde ladet opstille Stolper og Tavler med paamalet Angivelse af hele og halve Mil, saa at der altsaa i Nordsjælland har været en Begyndelse til Opmaaling af Vejene Hundred Aar før Ole Rømer ellers gennemførte den for hele Landet.²²⁾

Da Christian IV blev myndig og selv kom til at raade for Riget, fulgte han i Spørgsmaalet om Vejene de samme Fremgangsmaader, som Faderen havde anvendt.

De gamle Bestemmelser om Vedligeholdelsen af Broer og Alfarveje blev paany indskærpet: i Almindelighed ved Forordningen af 22. Februar 1622, ved Brev til alle Lensmændene af 10. Februar 1639 og ved den store Reces fra 1643, og i Særdeleshed ved Breve til de enkelte Lensmænd. Saaledes fik Lensmanden paa Københavns Slot allerede i 1597 Ordre til at istandsætte de alfare Veje og Broer i Lenet, som var meget forkørte og fordærvede, saa at den vejfarende Mand i daarligt Vejr vanskeligt kunde komme frem dér, og det blev befaleet Kronens Bønder at møde efter Tilsigelse og hjælpe hinanden med dette Arbejde.²³⁾

Bestemmelserne om Vognenes (og dermed Vejenes) Vidde var heller ikke blevet tilbørligt overholdt, og derfor maatte de ogsaa gentages. Det skete paa en meget drastisk, men ganske morsom Maade. I Juli 1616 sendte Kongen til en Række Lensmænd i Sjælland og Skaane et Missive om, at Vognene inden førstkommende Mortensdag skulde forandres saaledes, at de var 2 sjællandske Alen mellem Fjælenes Inderkanter, og samtidig havde han i Tilslutning hertil paalagt Københavns Borgmester og Raad, at de skulde befale Byens Vognmænd inden samme Tidspunkt at omdanne deres Vogne til at holde samme Maal.

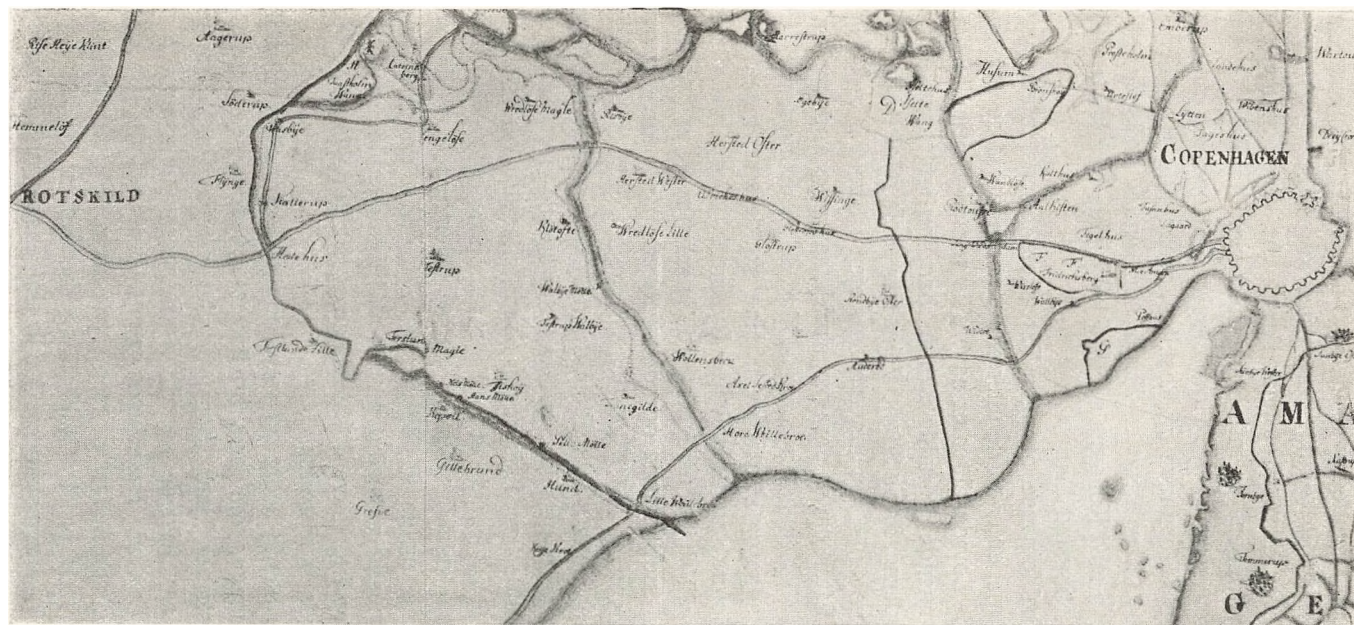
I August 1617 blev dette Paabud udvidet til at gælde alle Vogne, som Byens menige Borgere og Indvaanere havde, og det skulde være gennemført i Løbet af 2 Maaneder. Imidlertid gik det ikke saa hurtigt, som Kongen havde tænkt sig, hvorfor han i Februar 1620 maatte udstede et nyt og skarpere Brev til Byens Øvrighed. Vagterne ved Byportene skulde have et alvorligt Tilhold om at sønderhugge alle Vogne, det være sig Præste-, Borger- eller Bøndervogne, som ikke havde det paabudte Maal, naar de vilde begive sig ud af Byen. Derimod maatte Vagterne gerne lade fremmede komme ind i Byen med deres Varer, selvom Vognene ikke holdt det givne Maal, men naar de skulde ud igen, maatte de ikke se igennem Fingre med nogen. Hvis Vagten var forsømmelig paa dette Punkt, skulde han straffes med Vand og Brød i nogle Dage „i Kælderen”. Desuden skulde han kontrolleres af nogle Personer, som skulde ansættes til „nogle Dage om Ugen udenfor Byen uformærkt at tage Vare paa, om Vagten vilde lade nogle saadanne forbudte Vogne passere ustraffet igennem”. Kun smaa Enspændervogne, der var bestemt til Brug i Byen eller til at age i ud til Lysthaverne, maatte undtages fra dette Forbud. Men selv denne haardhændede Fremgangsmaade sikrede ikke Gennemførelsen af Kongens Hensigt. Juleaftensdag 1634 maatte han udstede et nyt Brev, da han havde erfaret, at Vognmændene i København, Helsingør og deromkring havde ladet deres Vogne gøre en god Del snævrere, end Forordningen paabød, hvad Bønderne ogsaa for en stor Del havde efterfulgt, saaledes at Kongens Vogne ikke kunde komme frem paa de Veje. Overtrædelserne skulde straffes med Bøder eller, hvis vedkommende Overtræder ikke kunde betale, „paa Kroppen”. Og kort efter indskærpede han, i Februar 1635, at Vogne og Slæder skulde holde det Maal, som den afgangne Hofmester Franz Rantzau havde forordnet, nemlig 7 sjællandske Kvarter.²⁴⁾

Og endelig var Christian IV ligesom Faderen ivrig for at bygge nye Kongeveje, en Virksomhed, som ogsaa kom Roskildevejen til Gode, og som er af den allerstørste Interesse for denne Vejstrækning. Det viser sig nemlig, hvad man ikke før har vidst, at over Hundrede Aar førend det nuværende Vejanlæg blev udført efter fremmede Forbilleder, har Landets egen Konge udkastet Planen til og gennemført Anlægget af den

samme direkte og kortere Forbindelse mellem København og Roskilde.

Den 27. Marts 1641 fik Lensmændene paa Roskildegaard og Københavns Slot Brev om, at de med det første skulde finde Lejlighed til at udse *den nye Vej*, som Kongen vilde anlægge mellem de to Byer, et Bud, som vi kan kontrollere, at de ikke har siddet overhørig. Mandag den 12. April mødte Ridefoged Frederik Frederiksen op paa Smørum Herreds Ting og begærede paa Kongens Vegne otte uvildige Dannemænd udmeldt til at „syne og se, granske og forfare“, paa hvilke Steder en ny Vej til Hans Majestæts egen naadigste Kørsel og Færdsel „bedst, gennest og bekvemmeligst“ kunde opkastes og forfærdiges fra København imod Roskilde. Og den 3. Maj fremkom de med deres Forslag, som gik ud paa, at Vejen skulde gaa fra Langvadsdam over Rødovremark og over i Hjørnet af Brøndbyøstermark, derefter noget over Hvissingemark og over alle tre Vange i Glostrup, over Herstedvestermark og Vridsløselillemark, siden over Klovtoftemark straks ved Byen og over Taastrups Mark og Kraghavemark, derpaa over Baldersbrøndes begge Vange og endelig over Kallerupmark sønden for „Heeliditt“ (d. v. s. Hedeledet). Her standser desværre Københavns Len, saa at vi mangler Oplysning om, hvor det tilgrænsende — men heldigvis mindste — Stykke af Vejen har gaaet, da Sømme Herreds Tingbog ikke er bevaret²³). At det har været Kongen om at gøre, at dette Arbejde blev sat i Gang snarest muligt, ser vi klart af den Omstændighed, at han allerede den 1. Maj 1641 havde tilskrevet de to Lensmænd om ufortøvet at lade begynde paa den ny Vej, „som *er* afpælet“ (d. v. s. afmærket med Pæle) mellem København og Roskilde.

Ved det øverste Led paa „vor Vej“ (Kongens Vej) skulde der ifølge et Brev af 4. Juni 1642 opsættes et Hus for den tilsynshavende, som lønnedes paa Kongens Bekostning. Da der desuden gaves ham fri Græsgang dér paa Heden, maa vi sikkert søge Husets Beliggenhed ved det nuværende Hedehusene. I samme Retning peger ogsaa Lensregnskabets Meddelelse om, at to Tømmermænd i Roskilde fra 1641—42 har forfærdiget to Porte paa Kongelig Majestæts den nye Vej, øst for Roskilde, den ene ved Munkesø og den anden ved Vejrmøllen



Den gamle Roskildevej 1720. Udsnit af Kort over de nordsjællandske Rytterdistrikter.

paa Heden. Desuden byggede de 3 nye Broer paa samme Vej af Egetømmer og -planker; men desværre siges der ikke noget om, hvor disse Broer har ligget. At Vejen kun var bestemt for Kongens private Brug, fremgaar desuden af, at der i 1641 blev gjort to nye Hovednøgler til Kongelig Majestæts Vej mellem København og Roskilde, og navnlig af, at der den 1. Maj 1643 blev ansat en Mand, som skulde have flittigt og godt Opsyn med Kongens nye Vej i Roskilde Len fra Roskilde By indtil Ringsted Len.

Han skulde paase, at ingen Fart skete derpaa enten agende eller ridende, enten aarle eller silde, undtagen af de Personer, som havde Lov dertil, samt have Tilsyn med Vejens Tilstand. I paakommende Tilfælde skulde han hurtigt anmelde for Sognefogderne, i hvis Sogne Vejen var ødelagt, at de med Flid og uden nogen Forhaling gjorde Vejen i Stand i hans Nær-værelse. Efterkom de det ikke, skulde han give Kongens Ridefoged det til Kende, og denne skulde da med tilhørende Midler siden søge og straffe dem. Han skulde straks paa Tinge og paa Sogne- og Bystævne i Byerne og Torperne, der laa nærmest ved Vejen, offentligt lade bekendtgøre, at Bøndernes Svin, som hidtil havde oprodet Kongens Vej, fordi de mod Forordningen af 1619 ikke var „ringede”, ikke mere maatte komme paa denne Vej. Skete det alligevel, maatte han skyde Svinene, og Ejerne selv tage Skade for Hjemgæld. Paa samme Maade skulde han, hvis nogen uden Tilladelse kørte eller red paa denne Vej, skyde et Lod i deres Heste og notere de kørendes eller ridendes Navne. Disse Overtrædere skulde han derpaa lade melde til Skriverstuen, hvorfra der saa senere skulde processeres med dem. Til aarlig Løn skulde denne første Vejinspektør have 40 Sletdaler og 10 Tdr. Havre af Roskildegaaards Skriverstue.

Denne baade bedre og mere direkte Vej mellem Roskilde og København, som forøvrigt ikke blot kendes gennem Breve og Regnskaber, men ogsaa findes aftegnet paa Johannes Meiers Kort, fristede naturligvis Bønderne til at trodse det udstedte Forbud. Regeringen maatte derfor Gang paa Gang indskærpe sine Advarsler, men rigtignok uden synderligt Held, og endda selv betale Omkostningerne ved, at de blev overtraadt. I Lensregnskaberne for Roskildegård og Københavns

Len findes der adskillige Udgiftsposter i Tiden fra 1640'erne og op til omkring 1670, som viser, at Portene og Bommene for denne Vej atter og atter har maattet istandsættes, fordi de var blevet slaaet i Stykker og Laasene til dem stjaalet.²⁶⁾ Og Frederik III maatte i Begyndelsen af sin Regering (i 1649) paalægge Lensmanden over Københavns Len, at han tilholdt dem, der boede paa Vejen i hans Len, at have godt og flittigt Indseende med — ligesom det var sket i salig Christian IV.s Tid —, at ingen uden Tilladelse agede eller brugte den. Men desuden maatte Kongen i 1650 befale Bønderne i det samme Len, som plejede at istandsætte „vor Vej” saavel som Landevejen, ikke at være modvillige til at vedligeholde deres Parter af disse Veje i Lenet. En saadan Befaling har sikkert haft sin Hovedaarsag i en almindelig — og let forstaaelig — Ulyst hos Bønderne til dette besværlige Arbejde, men medvirkende har vistnok ogsaa Brugen af den forbudte Kongevej været.²⁷⁾

I hvor høj Grad de to Veje kom til at lide under Svenskerens Besættelse af Københavns Omegn, er endnu ikke klaret, men det har vistnok i det væsentligste kun været Broerne, som det er gaaet ud over.²⁸⁾ Efter Svenskekrigens Ophør synes der at være sket en Forandring i Vedligeholdelsen af disse Veje, idet Kongen skænkede Indkomsten af Roskilde Len til København som Løn for dens Tapperhed saaledes, at den — efter Bestemmelsen i Københavns Privilegier af 24. Juni 1661 — ikke alene skulde anvendes til „Stadens Raadstue og Magistratens reputerlige Underholdning” og til „Stadens Politiers og Menighedens Forbedring”, men ogsaa til at holde „vor saavel som den gemene Landevej” vedlige og i god Skik, som forsvarligt var. Men denne Ordning maa enten kun have omfattet en Del af Vejene eller meget snart være blevet forandret, thi endnu i 1660'erne finder vi Udgifter til Portene paa Kongens Vej opført i Amtsregnskaberne, og det tidligere Forbud om, at nogen uden Tilladelse skulde driste sig til at rejse med Hest og Vogn paa Kongens Veje i Københavns, Frederiksborg og Kronborg Amter, blev gentaget.

Det var imidlertid en haabløs Kamp, man førte for at forbeholde de gode Veje udelukkende for Kongens og visse pri-

vilegeredes Kørsel, og det varede da heller ikke længe, før man begyndte at gøre Indrømmelser.

Den 14. November 1663 blev, som saa ofte før, Forbudet mod at opbryde Adgangen til eller gøre Brug af Kongevejene paa Sjælland indprentet, men med een Undtagelse: man havde Lov til at færdes paa disse Veje, naar de med Vilje stod aabne, „som i Synderlighed ofte om Vinteren sker”.

Hidtil havde Omsorgen for Vejene været en Sag, som alene Kongen tog sig af, men nu fik ogsaa enkelte af Landets Borgere Interesse for Spørgsmaalet og fremkom med Forslag til en bedre Løsning af det. Det ene²⁹⁾ skyldtes den tidligere Ridefoged i Sorø Andreas Lowson og bar Vidne om, at dets Ophavsmand foruden at have Sans for det almene Vel alligevel ikke glemte at tage sin egen Fordel i Betragtning. Selvom Statskollegiet, som fik Forslaget til Betænkning, afviste det og mente, at man havde nok i de bestaaende Vejforordninger, har dette Projekt dog en ikke ringe Interesse ved den rationelle Maade, hvorpaa Sagen søgtes ordnet. Da næsten alle Landets Veje og Broer var meget brøstfældige, og Amtmændene ikke kunde overkomme at have det nødvendige Opsyn med dem, foreslog han, at der skulde ansættes særlige Vej-mestre (blandt dem skulde der ogsaa være een, der hed Andreas Lowson!), som skulde have Inspektion med Vejene og lønnes med en aarlig Afgift paa 6 Skilling af hver Gaard. Til Vedligeholdelsen af Vejene tænkte han sig, at man skulde faa de nødvendige Midler af de Folk, der brugte Vejene, idet der af Vognmændene og andre, der rejste med egne Heste og Vogne, skulde svares 1 Søsling eller 2 Hvide for hver Mil, de kørte.

Det andet og mere udførlige Forslag stammer fra 1668 og er ikke mindre interessant, idet det i endnu stærkere Grad repræsenterer den private Foretagsomhed³⁰⁾, men dette har maaske til Gengæld bevirket, at Statskollegiet overhovedet ikke tog nogen Notits af det. Forslagsstilleren, Jens Sørensen Hauris, gjorde først opmærksom paa, hvor slette Vejene paa Sjælland var — de var saa slemme, at ingen rejsende kunde komme frem ad dem, og selv Kongens egne Veje var ganske fordærvede —, og dernæst, at de ikke selv med mange Penge aarlig kunde istandsættes, hvorpaa han saa tilbød at indrette og

i 10 Aar vedligeholde dem, ligesom han havde gjort i Norge. Alle Landevejene skulde afstikkes efter tyske Mil (à 3000 Roder), 16 Alen brede, med Grøfter paa begge Sider og med Nummerkors hver hele, halve og kvarte Mil. Herreds- og Kirkeveje skulde efter gammel Sædvane vedligeholdes af de menige Herredsmænd. De nye Veje skulde saa vidt muligt anlægges efter lige Linje. Til Vejanlægget og Vedligeholdelsen vilde han hverve et Kompagni paa 100 Mand i Norge (det skulde ogsaa kunne tjene i Krigstider) og til dets Underhold mindst have 5000 Sletdaler om Aaret, medens Anskaffelsen af Redskaber o. l. blev anslaaet til 2000. Dækningen af dette Beløb skulde skaffes gennem en aarlig Afgift paa 4 Skilling af hver Tønde Hartkorn samt ved Bøderne for Overtrædelse af Forbud om Færdsel paa Kongens Veje.

Men som sagt, intet af Forslagene blev imidlertid ført ud i Livet, idet man foretrak at holde sig til den gamle Ordning med Bøndernes Pligt til at vedligeholde de enkelte Vejstykker.

En Indskærpelse af dette System var Begyndelsen til Christian V.s betydningsfulde Virksomhed for Vejenes Forbedring, idet han den 26. Februar 1670 som en af sine første Forordninger udgav et Paabud om, at Jordegodsejerne snarest muligt skulde lade deres Bønder sammen med Kronens istandsætte alle Kongeveje og almindelige Landeveje og siden holde dem ved Magt. Tre Aar senere, den 1. Oktober 1673, gentog han en anden af Faderens Foranstaltninger, nemlig Forordningen om Kongevejene, men med den Indskrænkning i Forbudet, at paa to Aarstider skulde Portene til disse Veje staa aabne, og det skulde være hver Mand tilladt at age paa dem. Denne Tilladelse var dog ingenlunde tænkt som en Imødekommenhed, men den vedgik selv med rene Ord, at den alene skyldtes Hensynet til at faa Vejene forbedrede uden Udgift for Kongen. Naar den almindelige Færdsel fik Lov til at benytte Kongevejene — om Vinteren, naar de var haardt frose, og ved Sommerens Begyndelse, naar de var ganske udtørrede —, var Grunden den, at de da behøvede at blive banede og jævnedes, og det besørgede Trafiken af sig selv. Men Følgen af denne Tilladelse blev rigtignok, at Folk derved blev saa vant til at bruge Kongevejene, at de kørte paa dem, baade naar det var tilladt, og naar det var forbudt, og at de sønderbrød Laasene eller an-

vendte falske Nøgler for at komme ind paa Vejene. Kongen indkaldte da efter en halv Snøs Aars Forløb ved Forordningen af 7. April 1685 alle de udleverede Nøgler, idet han for Fremtiden kun vilde udlevere et bestemt Antal, forsynede med det forordnede Stempel, og saaledes begrænse Færdselen paa og dermed Ødelæggelsen af hans egne Veje. Forordningen sagde om disse Kongeveje, at de gik „fra Residensstaden til Frederiksborg, Ny Hollænderbyen og Isløv Mark saavel som andetsteds”, og at disse „endnu aleneste indtil videre Anordning holdes ved Magt”. Christian IV.s Kongevej til Roskilde maa antagelig forinden være blevet opgivet, men har i hvert Fald været forsvundet, inden de to Kort fra 1720 blev optaget, thi herpaa findes den ikke aftegnet.

De samme Tanker om at faa de danske Veje til saa vidt muligt at følge de lige Linjer, som Christian IV havde næret, var ogsaa levende hos hans Sønnesøn. Den 7. Juli 1682 fik Stiftsbefalingsmanden og samtlige Amtmænd paa Sjælland Brev fra Kongen om, at da Vejene paa adskillige Steder var helt ilde anlagte og ikke blev holdt tilbørligt vedlige, skulde de kongelige Embedsmænd straks sammen med nogle Jordegodsejere i hvert af de Herreder og Birker, som de fire Hovedveje gik igennem, overlægge, hvorledes Vejene bedst, kortest og med mindst Besvær kunde indrettes, samt om de gamle, hidtil brugte Veje kunde agtes tjenlige, eller om de burde forandres. I Særdeleshed skulde disse Mænd agte paa, hvor ikke Jordens Beskaffenhed, Broer o. l. særligt krævede andet. at Vejene da med al mulig Flid blev forkortede og gik lige frem. saa at al unyttig og vidtløftig Omkørsel kunde blive afskaffet. Det er Enevældens Ønsker om Ensartethed og Planmæssighed, der paa dette som saa mange andre Omraader kommer til Orde.³¹⁾ Sikkert i Fortsættelse af disse Planer udgik der den 22. April 1685 et Brev til Amtmanden over Københavns Amt, Adam Levin Knuth, Otto Krabbe over Roskilde og Trykgevælde Amter, Generalmajor Hans Schack, Peter Brandt, Etatsraad Jens Harboe, Oberst Hans Ernst v. Frisen-see og Generalkvartermester Gotfrid Hofman om snarest at træde sammen til Overvejelse af, hvorledes den nye Landevej, som Kongen havde anordnet mellem København og den kongelige Stabelstad Korsør, bedst kunde forfærdiges og Mate-



Egnen Vest for København 1720.

Kortet skyldes Søkortdirektør Jens Sørensen og viser af den gamle Roskildevej det Stykke, som laa mellem København og Roskildekro.

rialerne dertil skaffes. Og den 5. Maj fik de fire sjællandske Amtmænd, gennem hvis Amter Vejen skulde gaa, Brev om, at Kongen i det følgende Aar vilde lade en ny og temmelig bred Vej lave og til den Ende vilde udsende en Ingeniør, som sammen med Amtsbetjentene skulde udse, hvor Vejen kunde gaa og indrettes med mindst Bekostning. Arbejdet skulde udføres af Soldater, der blev sat til at indgrøfte Vejen. Materialerne: Sten, Tømmer, Fachiner og Vogne, skulde Amtmændene sørge for, at Bønderne skaffede til Stede. Af et senere Brev, fra 21. Maj 1685, fremgaar det, at Ingeniøren var ingen ringere end Generalkvartermester Gotfred Hofman, og at Bønderne allerede til førstkommende St. Hans skulde fremføre deres tildelte Forraad af Sten, Sand o. l. Kammerkollegiet, til hvem dette Brev var rettet, skulde derhos træffe Foranstaltninger til, at de Bønder, som boede nærmest ved Vejen, og som kom til at gøre Arbejdet, fik nogen Pengehjælp af de fjernere boende, og gøre Forslag om, hvorledes Bekostningen til hele dette Værk taaleligst kunde fordeles paa Landet.³²⁾

Arbejdet er blevet paabegyndt, men naaede ikke videre end til de af Oberst Hofman „udarbejdede Desseins og foretagne Afstikninger“, da man derved var stødt paa store Moradser, som kun med meget Besvær kunde opfyldes. En senere Kommission tog i 1688 Planerne om Anlæg af de fire sjællandske Hovedveje op paany og ønskede, at Amtmændene atter skulde indgive Forslag til Vejenes Indretning, medens Arbejdet herved skulde fordeles efter Matrikelstaksten, men den havde samme Mangel paa Held som Forgængerne.³³⁾ I Stedet for Nyanlæg tog man fat paa Udbedringen af de foreliggende Veje og istandsatte i 1688 „den store Stenbro mellem Roskilde og Ringsted“. Andreas Lowson blev den 7. Juli 1688 antaget som Inspektør over Vejene paa Sjælland og lønnet med 6 Skilling dansk af hver Gaard og Mølle og 4 Sk. af hver Husmand, der holdt Hest og Vogn, eller med andre Ord: en Afgift, der udelukkende blev svaret af dem, der brugte og havde Nytte af Vejene. Selve Vedligeholdelsen af Vejene skulde fordeles blandt Bønderne.³⁴⁾ Denne Ordning blev dog ikke af lang Varighed, idet en Kommission alierede i November 1689 foreslog Vejimestrenes Afskaffelse, hvad Forordningen af 4. Marts 1690 tog til Følge.³⁵⁾ Da Vejimestrene lidet eller intet havde

iagttaget og forbedret Landevejene til Gengæld for den Løn, som var tillagt dem hos Bønderne, blev de afskaffede, medens Tilsynet overgik til Amtmændene.

Og ved denne Forordnings Bestemmelser om Vejvæsenets Ordning blev man derefter staaende indtil 1793.

Allerede Frederik II havde ladet de nordsjællandske Veje forsyne med *Milepæle*, men den egentlige Opmaaling af alle Rigets store Veje blev dog først gennemført paa Christian V.s Bud og under Ledelse af Ole Rømer. I Høsten 1691 begyndte Arbejdet med, at Fjerdingvejpælene blev anbragt langs med de alfare Veje paa Sjælland, og det følgende Foraar befaalede



Milepælene paa Sjælland. Samtidig Tegning.

Kongen, at Bønderne skulde føre 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 lille Jordhøj, omsat med Kampesten, og en Pille eller Milestøtte opstilles her ovenpaa. Disse ældste Milepæle forsvandt derfor ganske, men ogsaa deres Afløsere (der beholdt det gamle Navn Milepæl, skønt de var af Sten) er nu næsten alle borte paa et Par Undtagelser nær.³⁶). En Beskrivelse af den kielske Professor Joh. Dan. Majors Rejse til Norden 1693 har imidlertid opbevaret en Skildring af dem, endda forsynet med Tegninger. Da vi rejste fra Korsør til København, fortæller han, fandt vi det meget artig, at der umiddelbart ved Landevejen stod nyopsatte Vejvisere for hver Fjerdingvej. De havde, som Afbildningen viser, Form af smaa, kunstigt dannede Stenhobe, der foroven var beklædt med Græstørv, og af hvis Top der ragede en Sten frem. Disse Høje var i Almindelighed runde, 2 à 2½ à 3 Mandslængder i Diameter og mindst 12 Fod høje. Nede ved Jorden stod der ved hver af dem ud mod Landevejen en lille, nogle faa Tommer bred Pæl, der var rødmalet, og paa hvilken der med hvid Farve var skrevet ganske groft og tydeligt, hvor mange hele, halve eller kvarte Mil der var til København.³⁷)

Om *Rejselivets Besværligheder* kan et Par Smaatræk give os en Forestilling. Det ene skildrer Forberedelserne til en Rejse, som „En Trofast Ven” (saaledes betegner Forfatteren sig) foretog fra Nord i Jylland til Fraugdegaard paa Fyn i Anledning af „velædle og højærværdige Doctor Thomas Kingo samt velædle og velbyrdige Jomfru Birgitte Baltzlow deres Bryllup”. Lykønskningsversene er trykt i Odense 1694 og indledes med denne Samtale mellem Husbonden og Karlen Sivert:

H u s b o n d e n :

Nu gaar den fynske Rejse fort! Nu er det Tid at smøre!
 Hør Sivert! Gør dig færdig snart! Du Hestene skal køre
 Og rejse med mig udenlands! Forsøgt du blive skal
 Og komme muligt ufortrødt blandt Adelskuskers Tal!
 Tag paa dit bedste Liberi, tag med dig, hvad du mener
 Til Rejsen tjenligt være kan. Lad se, hvorfor du tjener!
 Om du kan alting finde paa og rigtig køre frem,
 At du forsøgt og skikkelig igen kan komme hjem!

S i v e r t :

Ja, Herre! Skal vi over Vand? Da faar jeg først at lære
 Den kloge Styrmands Sejekunst og Skibet at regere.
 Jeg Vognens Ror nok styre kan, men Skibet bagvendt er:
 Min Vogn har Styret for sig ud, sit Skibet bag sig bær.
 Jeg skulde og vel lære Tysk, om vi skal Holland gæste.
 Af Holland har jeg meget hørt, at de ej kan med Heste.
 Dog hvor de skal, de ride vil til Skibs, til Vogns, paa Is.
 Det jeg forstaar mig ikke paa, dér vinder jeg ej Pris.
 Min Vogn jeg nok skal passe paa og Eders kække Heste!
 Jeg intet Bramsejl sætter op! Jeg kører som de bedste.
 Søm, Økse, Hammer, Træ og Tang jeg nok skal tage med,
 Kardask, Kam, Skrabe, Visketøj skal følge mig afsted!
 Men Husbond! Bliver ikke vred, om jeg mig for vil spørge:
 Hvem skal for Hø og Havrefoer, for Tran og Tjære sørge?
 Skal vi og tage Tjære med? Og har de Tjære dér
 Til Vognens lette Smørelse, saa vel som vi har her?

H u s b o n d e n :

O ja, min Sivert, frygt dig ej! Du Smøre ikke mister.
 Her Smøre er for dig og Vogn: for dig er Hesselister,
 For Vognen Fyr- og Granefedt! Du intet fattes skal!
 Af hvad som dig tilkomme kan, derpaa er gode Val!

S i v e r t :

Velan, saa gør jeg færdig straks og mig til Rejsen laver!
 Skal vi og have Forspand for? Hvor skal vi først faa Daver?

Hvor skal vi have Standkvarter? Hvem skal os vise Vej,
At vi for Husely og Kost ej finde skal et Nej?

H u s b o n d e n :

Pas, Sivert, du kun Vognen op! Du Ormens Vej skal køre:
Saa hid, saa did, saa op og ned, og mange Krumspring gøre,
Thi Vejen løber allesteds. Du Lodsmand nok skal faa!
Kør ikke efter Himmels Løb, det kan du ej forstaa!

S i v e r t :

Nu, Husbond, er alt smurt og klart, om I jert Nattøj haver
Og Søndagsrejseskrin? Har I og Eders Kraver
Og andet Linned som sig bør? Her vil og Penge til,
Om I maaske og udenlands Jer lystig holde vil!
Jeg Eders Kammertjener jo paa Rejsen og maa være,
Det gavne kan i Eders Pung, og det er mig en Ære!

H u s b o n d e n :

Nej, Sivert, det gaar ikke an! Du først maa se dig om
Og lære, hvad de andre gør, som komne er fra Rom!
Ja, Sivert! Alting er nu klart, vi vil ej længer sale!
Far fort, kør paa i Herrens Navn, og brug ej mere Tale!

Selvom denne Skildring strengt taget kun handler om en Rejse i Jylland og paa Fyn, er der dog ingen Tvivl om, at den ogsaa har haft Gyldighed for Forholdene paa Sjælland. Det samme er Tilfældet med det andet Træk til Belysning af tidligere Tidens Rejseliv, — det angaar heller ikke direkte de sjællandske Veje, endsige Roskildevejen, men da det er et almindeligt Paabud, som omfatter hele Landet, kan det alligevel forsvares at medtages her. I Maj 1682 fik alle Landets Amtmænd Paabud om straks at sørge for, at de mange Aadslers af „Heste, Hopper og andre Slags bortdøde Quæg”, som laa langs med de alfare Veje, blev gravet saa dybt ned i Jorden, at der ikke kunde komme nogen Stank af dem. Formedelst deres onde Lugt kunde Aadslerne foraarsage stor Usundhed med paafølgende Svaghed, sagdes der, og Kongen fandt der derfor rettest at udstede denne Befaling for saa vidt muligt i Tide at forekomme saadan Ulejlighed.³⁸) Det har altsaa været en dagligdags Ting for de vejfarende at komme forbi de stinkende Rester af Trækdyr og Kvæg, som var styrtet paa Vejen, og som havde faaet Lov til at blive liggende ved det Sted, hvor de var faldet.

Men den største Ulempe ved ældre Tiders Samfærdsel til Lands var dog selve Vejenes slette Tilstand, og i denne Henseende synes Forbindelsen mellem København og Roskilde i særlig Grad at have udmærket sig. Det har nu paa en Maade ikke været saa underligt, da al Trafiken fra København vestpaa har maattet passere Roskilde. For Eksempel har den ridende og kørende Post færdedes her flere Gange om Ugen, og hver fjerde-femte Dag kørte Vogne fra Roskilde til København med Vand til Hoffets og Privates Forsyning.³⁹⁾ Hvad der i 1750 blev sagt om Langvaddams Dæmning og Stenbroen derfra til Valby, at „paa de Stenbroer er den største Kørsel, som her i Riget forefalder“, gjaldt derfor sikkert for hele Vejen⁴⁰⁾, men det førte igen med sig, at den blev ringere og ringere med Aarene.

Roskildes Borgere klagede over, at de satte mangt et godt Bæst til, naar de kørte paa denne Vej, og i en Forestilling fra 1771 siges det, at man var 10—12 Timer om at passere den.⁴¹⁾ Men det kraftigste Udtryk for Vejens elendige Tilstand gav den berømte Opdagelsesrejsende Carsten Niebuhr, da han i 1767 vendte tilbage til Danmark fra sin store Undersøgelsesrejse til Orienten og kom i Audiens ved det danske Hof.⁴²⁾ Ved denne Lejlighed skal Arveprins Frederik have spurgt ham, hvorledes Vejene havde været i de mange Lande, han havde besøgt, og have faaet det Svar: „Jo, Deres kongelige Højhed, fra Arabien til Roskilde kunde de gaa an, men fra Roskilde til København var de ganske nederdrægtige.”

Hvad Arveprinsen har sagt dertil, vides ikke, men han kunde i hvert Fald have svaret, at Regeringen havde haft sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen, og at det for Fremtiden vilde blive bedre. Planerne til en helt ny Vej mellem København og Roskilde forelaa nemlig allerede fuldt færdige, godkendte det foregaaende Aar af Kongen, og ventede kun paa at blive udført.

Den gamle Roskildevejs Saga var dermed ude.

V. Hermansen.
