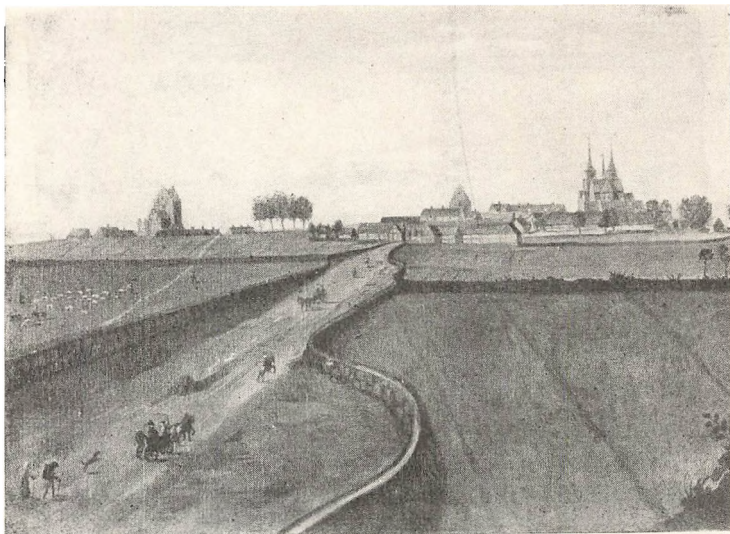


Anlægget af den nuværende Landevej.

At Vejene herhjemme i ældre Tid som Regel var i en ynkelig Forfatning, var ikke et særligt dansk Fænomen, men det samme var Tilfældet overalt i Europa, hvor man ikke havde de gamle Romerveje liggende, som endnu kunde bruges. Da J. H. E. Bernstorff saaledes i August 1737 kørte fra Dresden til Regensburg, hvortil han var blevet forflyttet som dansk Gesandt, væltede hans Vogn mere end tyve Gange paa de opblødte Veje og gik tilsidst itu.¹⁾ Men da han i 1744 kom til Paris som Gesandt, fik han Lejlighed til at lære noget helt nyt paa Vejvæsenets Omraade at kende. I Stedet for de daarlige og krogede Veje, som han havde prøvet andre Steder, løb her lange, lige Chaussées, hvis Kørebaner var forsynede med en Befæstelse af Sten, saa at Kørslen gik baade hurtigere og behageligere. Det var ikke tilfældigt, at Frankrig blev Foregangslandet for den moderne Vejbygning, men det hang sammen med, at det var her, det økonomiske System, den saakaldte Merkantilisme, havde sin Oprindelse og fik sin mest konsekvente Gennemførelse. Ud fra Principet om, at et Lands Velstand beroede paa den gunstige Handelsbalance, det vil sige at Udførslen oversteg Indførslen, gjorde Regeringen alt for at ophjælpe den indenlandske Industri og Handel, men derved førtes den ogsaa ganske naturligt til Ønsket om Samfærdselsmidlernes Forbedring. Jo kortere og bedre Vejene var, des lettere skete Transporten og Handelen. I samme Retning virkede ogsaa de militære Hensyn. Allerede tidligere var der sket Tilløb til at faa Vejene forbedrede, men det var først henimod 1735 under Fleurys Ministerium, at de første moderne Veje blev byggede.²⁾

Dog ikke nok hermed, at Bernstorff af egen Erfaring lærte at paaskønne Fordelene ved de franske Anlæg, i Paris kom han til at omgaas selve Generalintendanten for Finanserne,

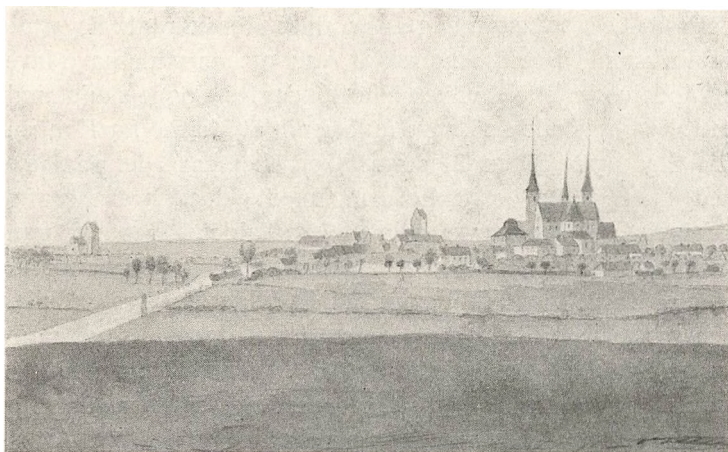


Den gamle Roskildevej. Maleri fra o. 1750 i Nationalmuseet.

Daniel Charles Trudaine, som tillige var Direktør for Vej- og Brobygningsvæsenet, og han fik gennem Samtaler med ham et Indblik i Arbejdet for Landets økonomiske Opkomst³). I 1747 fik Trudaine oprettet den endnu bestaaende École des ponts et chaussées under Ledelse af Datidens dygtigste Broingeniør, Jean Rodolphe Perronet⁴).

Da Bernstorff i 1751 vendte tilbage, blev Udenrigspolitikken ganske vist hans egentlige Omraade, hvor han i den følgende Snes Aar med Mesterskab ledte Landet gennem de vanskelige Tider, men tillige fik han som det betydeligste Medlem af Konseillet stor Indflydelse paa de indre Forhold. Med ham fik Merkantilismen herhjemme sin sidste Blomstring, og det falder da godt i Traad hermed, at Vejvæsenet ogsaa havde hans Interesse.

I Februar 1756 blev der indsendt et Forslag til Hovedlandevejenes Istandsættelse af de Longueville, men først i 1761 besluttede Frederik V „saavel til Agerdyrkningens, Handels og den indre Samfærdsels Fremme, som til Bekvemmelighed for de Rejsende, at lade anlægge nye Hovedveje i alle Landets Provinser“. I den Anledning blev der indsendt et anonymt Forslag — efter Haandskriften at dømme udar-



Den nuværende Roskilde Landevej. Efter Tegning af S. L. Lange fra 1801, tilhørende Boghandler Flensborg.

bejdet af Kammerherre og Deputeret i Marinestyrelsen F. C. Rosenkrantz —, og dette blev overgivet Rentekammeret til Betænkning. Resultatet af disse Overvejelser blev, at der 1763 gaves Kammerherre Rosenkrantz, som i Mellemtiden var avanceret til Oversekretær for Søetaten, allernaadigst Befaling til „at paatage sig den med Vejenes Forbedring forehavende ny Indretning⁵).”

Det var et uheldigt Valg, Bernstorff her traf; men F. C. Rosenkrantz var Søn af Ivar Rosenkrantz, der var Konseilminister og Oversekretær i Tyske Kancelli, dengang Bernstorff i 1732 traadte i dansk Tjeneste, og Bernstorff vedblev at være ham meget hengiven. Sønnen havde som ung boet hos Bernstorff, da denne var Gesandt i Paris, og i 1751 havde Bernstorff gjort ham til Gesandt i London, men denne Stilling maatte han forlade 3 Aar senere paa Grund af sin bundløse Gæld. Til Trods herfor vedblev Bernstorff og senere hans Brodersøn, Andreas Peter Bernstorff, at holde Haanden over ham, saa at han 1763—66 var Direktør for de nye Vejanlæg, senere kom ind i Konseillet og blev Gehejmerraad. Først i Struenseetiden, da Rosenkrantz's moralske Svagheder og Upaalidelighed havde rig Lejlighed til at komme frem, fik Bernstorff Øjnene op⁶).

En af de Foranstaltninger, hvormed Rosenkrantz begyndte sin Virksomhed som Vejdirektør, var, at han vilde have lavet en Modelvogn, efter hvilken alle Bøndernes Vogne skulde indrettes, og de skulde da have indbrændt et Mærke for Kontrolens Skyld paa Siden eller Smækken eller have det paamalet med Tjære; men denne Fordring mødte dog en saa kraftig Indsigelse, at den straks igen blev frafaldet.. Denne Foranstaltning tog kun Sigte paa en bedre Afregning med Bønderne, naar de kørte Grus til Vejene for at fylde de værste Huller, men var altsaa ikke nogen Begyndelse til Indførelse af rationel Vejbygning, og det kan derfor ikke undre, at man ved Bernstorffs Mellemkomst henvendte sig til Frankrig for at faa virkelig dygtige Vejingeniører til at udføre Arbejdet. Det franske Hof gjorde sig en Fornøjelse af at imødekomme Danmarks Ønsker, og paa Anbefaling af Perronet, som 1764 var blevet Chef for Frankrigs Ingeniørvæsen, valgte man til Vejarbejdet i Danmark Jean Mamillod, der i 14 Aar havde været i det franske Vejkorps, hvor han nu beklædte Stillingen som Overingeniør ved Broer og Veje (Ingenieur en chef des ponts et chaussées), samt Philiber Boudin og Herauld de Sorbé, der begge var Underingeniører (Sous-Ingenieurs des ponts et chaussées). Den 12. April 1764 kom de til København, hvor Marmillod blev ansat som „Ober-Wey-Inspecteur“ med virkelig Cancelliraads Rang, en aarlig Gage paa 2250 Rdl., 260 Rdl. aarlig i Diætpenge og 60 Rdl. aarlig til en Ridehest. De to andre ansattes som Vejinspektører med Conducteurs Rang, en aarlig Gage paa 1000 Rdl. og 200 Rdl. aarlig i Diætpenge; alle tre fik gratis Bestalling⁷).

Marmillods Kritik af Vejarbejdet i Danmark, som det tidligere var udført, var den, „at Bønderne rensede Grøfterne paa højre og venstre Side af Vejen og kastede Skarnet eller den vaade Jord midt paa Vejen, og da Vejen allerede var fuld af Skarnpøle, blev den derved endnu daarligere, og Regnvan- det kunde ikke faa Afløb, men gjorde Vejene ganske ufarbare og farlige for Hestene. Ovenpaa spredte Bønderne nogle Læs Sand, som møjsommeligt kørtes til langvejs fra; men dette Sand æltedes sammen med Skarnet og kunde derfor ikke ses mere nogle faa Dage efter“. I Modsætning dertil vilde han

have, at Grøfteoprensningen skulde kastes udad paa Fælle-
derne eller Markerne, Skarnet skulde renses af Vejen, Hul-
lerne i denne fyldes med Sand og Grus, og Vandet skulde le-
des bort gennem Smaarender, idet man i det hele taget var
klar over, at Vandet var Vejens værste Fjende⁸).

Ved kongelig Resolution af 24. Maj 1764 bestemtes det, at
den første Vej skulde anlægges fra Vibenshus over Lundehu-
set, Rudersdal og Hirschholm til Fredensborg, og man tog
derfor straks fat paa den. Samtidig havde Marmillod taget
fat paa Projekteringen af Vejen mellem København og Ros-
kilde, thi d. 24. Juli 1766 approberede Christian VII Planen
til denne Vejstrækning, der fra Damhuset til Roskilde skulde
anlægges i lige Linje, „saa vidt muligt ske kan”, og ved aller-
højeste Kommissorium af 15. Decbr. 1769 blev det befalet, at
dette Anlæg skulde bestyres af en Kommission, bestaaende af
J. H. E. Bernstorff, A. G. Moltke, Sekretær i Tydske Kancelli
Chr. Ludv. Stemmann og Justitsraad Johan Paul Bager⁹).

Til Udførelsen af dette Vejanlæg blev der ved kgl. Reskript
skænket 84,000 Rdl. af de Penge, som indkom ved de danske
Lotterier, og 8000 Rdl. af den til General-Landvæsens-Kol-
legiet henlagte Fond, hvilke Summer i 4 paa hinanden føl-
gende Aar skulde udredes med en Fjerdedel aarlig¹⁰).

Marmillod indsendte nu til Kommissionen et Overslag,
ifølge hvilket Udgifterne til Vejanlægget var anslaaede til
97,400 Rdl. Selvfølgelig var der Utilfredshed med, at ind-
kaldte franske Ingeniører skulde udføre det Arbejde, som
nogle danske mente, at de lige saa godt kunde gøre, og en
Løjtnant Gerken, som havde været Elève Geographe, men nu
var ansat ved Artilleriet, indkom med et Forslag om at ville
paatage sig Udførelsen af dette Vejarbejde for 78,000 Rdl.
Ved en Undersøgelse viste det sig, at den reelle Forskel paa
hans Overslag og Marmillods kun var 360 Rdl., idet han havde
undladt at regne med 4 Aars Gage til Marmillod og de to an-
dre franske Ingeniører, som i Mellemtiden var avancerede til
Overkonduktører, samt til en Forvalter og Materialskriver;
men da Marmillod skulde gageres, enten han var i Virksomhed
eller ikke, og da man kendte hans Duelighed, men intet vidste
om Gerkens, blev Direktionen for Vejarbejdet ved kongelig
Resolution af 23. Febr. 1770 overdraget Marmillod. Ved en

kongelig Resolution af 26. Marts 1770 blev Kommissionen bemyndiget til, efter forudgaaende Forhandling med vedkommende Amtmænd, selv at fastsætte den bekvemmeste Maade for Bønderne at levere de Sten, der behøvedes til Vejanlægget, idet det ved alle disse Vejarbejder paalagdes Bønderne som Hoveri at levere Stenene¹¹).

Arbejdet kunde nu begynde, og efter Marmillods Plan skulde der begyndes ved Roskilde og arbejdes imod København. Arbejdet i Marken begyndte 5. Juni 1770, paa hvilken Dag der ankom 145 Soldater, som var udkommanderede til dette Værk; 11. Juni var Antallet oppe paa 226, og her holdt det sig Sommeren igennem, indtil det i Oktober gik ned til 116 og i November yderligere sank. Styrkelisten¹²) var delt i følgende Poster: Ved Jordarbejde, ved Chaussering, ved Lægning af Randsten, ved Skærveslagning, ved forskelligt Arbejde, Trommeslagere, Oppassere, Syge (à la terrasse, à la chaussée, à poser la bordure, à casser la pierre, à part, sergent tambours, domestiques, malades). Den daglige Arbejdstid var 12 Timer (Kl. 5—11 og Kl. 1—7) og Lønnen 1 Mark om Dagen, men om Søndagen, hvor der ikke blev arbejdet, blev der udbetalt halv Dagløn. Folkene laa i Teltlejr ved Arbejdsstedet, og de fik udleveret Telte, Køjer og Dækkener. For Kontrollens Skyld maatte Folkene stille til Appel Kl. 5, 11, 1 og 7. De kommanderende Officerer fik 1 Mark daglig i Diæt- penge baade Helligdage og Søndage¹³).

Der blev oprettet et Værksted til Reparation af Værktøj i Roskilde; men ellers synes Arbejdspladsen at have været ved Hedehuset, hvortil der 18. Juni ankom 12 Heste, og i de følgende to Uger beskæftigedes disse med at føre Materialer fra Jægersborg og Lyngby, hvor Vejanlægene nu var afsluttede, til Hedehuset, og senere har man i Løbet af Sommeren maattet bruge dem meget til at køre Vand til Arbejdspladsen her.¹⁴)

Af Hesteregnskabet fremgaar det, at der hele Aaret igennem var to Heste til Disposition for Marmillod og to for Kasserer og Materialforvalter Rahtstedt, en for de to Fodermestre og en for Løjtnant Restorff.¹⁵)

I Løbet af 1770 blev der fuldført 3307 Favne Chaussé og desuden 600 Favne Jordarbejde, og der blev ialt udbetalt til Arbejdet 28,864 Rdl. 3 Mark 4 Skilling, foruden at der var

udlagt 4427 Rdl. 30 Skilling for Tilkørsel af Sten, som Roskilde Købstad skulde have leveret, hvilket Beløb ifølge allerhøjeste Resolution af 21. Juli 1771, paa Forestilling af Kancelliet, skulde refunderes Vejkassen efter Foranstaltning af Finanskollegiet. Gagerne og Diæterne i dette Aar beløb sig

Monsieur Rosenberg fera tenir
par un Piqueur, un état ou liste
de tous les equipages, matériaux &
outils qui seront livrés sur ses
attestations en distinguant ce qui est
neuf et vieux, cet état sera signé
du piqueur et visé ou contrôlé par
M^r Rosenberg, qui me fera
remettre tous les Lundy une note
d'ice qui aura été fourny pendant
la semaine
à Hedehuse le 9^e Juin 1770.
Marmillod

Prøve paa Marmillods Haandskrift.

(I Oversættelse:) Hr. Rosenberg skal lade en Pikør føre en Fortegnelse eller Liste over alle Vogne, Materialer og Redskaber, som bliver leveret paa hans Arbejdspladser, idet han holder de gamle og nye Sager ude fra hinanden. Denne Fortegnelse skal undertegnes af Pikøren og efterses eller kontrolleres af Hr. Rosenberg, som hver Lørdag skal sende mig en Meddelelse om alt, som er blevet leveret i Løbet af Ugen.

Hedehusene, den 9. Juni 1770.

Marmillod.

til 6943 Rdl. 42 Skilling. Til Arbejdet havde der været afgivet 457 Mand med 12 Underofficerer og 2 Tambourer¹⁶⁾).

Ved en Kabinetsbefaling af 26. Oktober 1770 blev Kommissionen, med hvis Bestræbelser Kongen iøvrigt ytrede sin Tilfredshed, ophævet, og Direktionen over samt Tilsynet med saavel de nye Vejanlæg som Reparationen af de færdige Veje blev overdraget Generalitets- og Kommissariats-Kollegiet, uden hvis Approbation, ifølge kongelig Resolution af 24. April 1771, intet Vejanlæg i Fremtiden maatte udføres.

Henlæggelsen af Vejanlægene under Generalitets- og Kommissariats-Kollegiet kan sikkert tilskrives Struensees direkte Indgriben, og samtidig synes der at have været Tale om at afskedige Marmillod, ligesom det allerede en Gang tidligere var sket, i 1767. Den Gang blev han imidlertid genansat ved en kongelig Resolution af 11. Marts 1767, medens Boudin og Sorbée forlod Landet. Den franske Arkitekt Jardin, der havde været indkaldt for at lede Fuldførelsen af Frederikskirken, blev nemlig afskediget i 1771, da Arbejdet blev standset, og det synes, som man har tænkt paa noget lignende med Marmillod, idet A. P. Bernstorff skriver i et Brev af 28. Oktbr. 1770 til Ditlev Reventlou: — Bortsendelsen af d'Hrr. Jardin og Marmillod bedrøver mig meget. Hvor er det uretfærdigt! Hvor er det syndigt og bedrøveligt, og hvor er det let paa et Øjeblik at ødelægge de forstandigste og nyttigste Foranstaltninger!¹⁷⁾ Og J. H. E. Bernstorff skriver i et Brev af 1. Novbr. 1770 til Ditlev Reventlou: — Den Skæbne, som truer d'Hrr. Jardin og Marmillod, gør mig uendelig ondt. Det synes, som man gør sig en stor Fornøjelse af at fjerne de dygtige Folk, som kun arbejder til Ære for Kongen og Samtiden. Er det virkelig nødvendigt, at Bortsendelsen af saadanne Folk altid er det første, som vore Projektmagere tænker paa?¹⁸⁾

Det blev ved mundtlig kgl. Resolution af 2. Januar 1771, hvilken senere blev skriftlig stadfæstet under 4. Februar næste Aar, tilladt, at al Godtgørelse for Afstaaelse af Areal til Vejanlægget maatte udredes af den kongelige Kasse igennem Rentekammeret uden nogen Udgift for Vejkassen, ligesom det var blevet bestemt med Hensyn til Anlægget af Chausséen til Fredensborg.¹⁹⁾

Hvad Vejens Retningslinje angik, blev den fastsat ved kon-



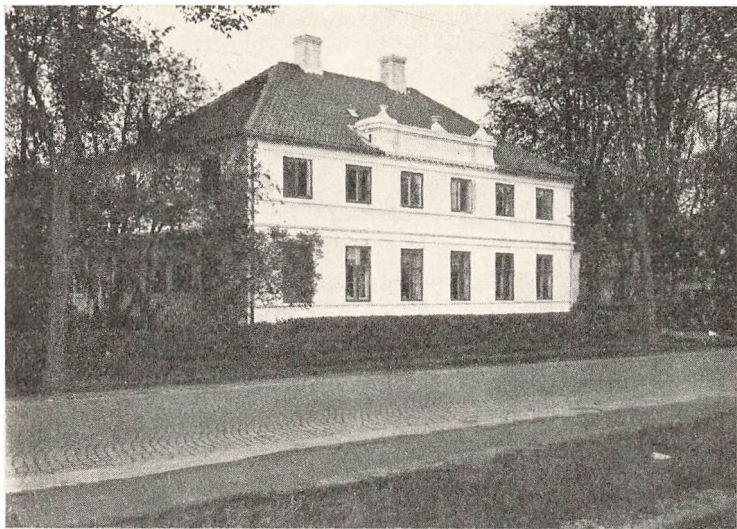
Roskilde Kro.

gelig Resolution af 13. Februar 1771, idet der var foreslaaet tre forskellige Linjer mellem Hedehuset og Damhuset; i Overvejsinspektoratets Arkiv finder man endnu den dertil hørende Plan, og det fremgaar af den, at der i Virkeligheden kun har været Tale om tre Linjer, som afviger meget lidt fra hinanden.²⁰⁾

Endelig blev under 3. April 1771 approberet et Reglement, efter hvilket Arbejdet skulde udføres i den kommende Sommer, og Udgifterne ansloges til 23,962 Rdl. 36 Sk.²¹⁾.

Da Lotteriet i de sidste Aar havde lidt betydelige Tab, for hvilke der blev gjort nærmere Rede i en Skrivelse af 25. Maj 1771 fra Direktionskommissionen for de Fattiges Væsen til Generalitets- og Kommissariats-Kollegiet, saa Direktionen for Fattigvæsenet sig ikke i Stånd til prompte at honorere de Anvisninger, som man Tid efter anden ønskede at trække paa den Sum af 21,000 Rdl., som aarlig var bevilget til Vejarbejdet i 4 Aar. Generalitets- og Kommissariats-Kollegiet havde derfor set sig nødsaget til til Bestridelse af Udgifterne til Vejarbejdet paa Roskildevejen at anvende 6000 Rdl. af den militære Fond, og da man frygtede for, at de af Lotteriet bevil-

gede Penge til Vejarbejdet kunde udeblive, og man tillige fændt, at vedkommende Embedsmand ikke gjorde nok for at holde Bønderne til i rette Tid at levere det fornødne Kvantum Sten, indgik Generalitets- og Kommissariats-Kollegiet under 30. April 1771 med en allerunderdanigst Forestilling, hvori man gjorde opmærksom paa, at Vejarbejdet under saadanne Omstændigheder nødvendigvis maatte forsinkes. Denne Fremstilling blev bilagt med et Numer af Ugebladet „Magasin for patriotiske Skribenter“, hvori der paa en upassende Maade er klaget over den uoverkommelige Stenkørsel og omtalt en Ordre, som Stiftamtmanden skulde have udstedt, og hvori der skulde være sagt, at Ploven skulde hvile og Bonden under de alvorligste Tvangsmidler skulde tilholdes at køre Sten. Da Kollegiet mente, at Ytringer af den Art i et alment læst Blad nødvendigvis maatte sætte Vejbestyrelsen i et forhadet Lys, androg det om, at det maatte blive undersøgt, om en saadan Ordre virkelig var givet, for at vedkommende i saa Tilfælde kunde blive draget til Ansvar, og for at Forfatteren eller Bladets Ud giver, hvis det ikke var rigtigt, kunde straffes efter Loven. Endelig indstillede Kollegiet til Approbation et Forslag fra Marmillod, der gik ud paa at ordne Stenleverancerne paa en saadan Maade, at man bedst kunde lempe sig efter Bønderne. Kongen, som i høj Grad interesserede sig for Vejanlægene, besvarede denne Forestilling med en Resolution af 2. Maj 1771, som lød: „Der skal ikke mangle Penge til Vejarbejdet, og hvis Generalitetet ikke kan forstrække dem af sit Fond, skal de rekvireres fra Rentekammeret. Hvad Anordningerne i Københavns Amt angaar, har jeg ordnet det fornødne. For dette Aar maa man se til, hvorledes man kan fortsætte Arbejdet uden at trykke Bønderne, og jeg approberer Marmillods Forslag, hvem man kan tilkendegive min Tilfredshed med hans Iver.“ Ved et Reskript til Rentekammeret af samme Dato blev saavel Stiftamtmand Baron von Prøck som Amtsforvalter Buschmann afskedigede; Buschmann blev dog 2 Aar senere (nemlig 8. Juli 1773) igen Amtsforvalter, men over Odense og Rugaards Amter. I Henhold til denne kongelige Resolution blev der efter Foranstaltning af de Deputerede for Finantserne paa Zahlkammeret af den kongelige Kasse udbetalt 21,000 Rdl. til Fremme af Vejarbejdet i dette Aar²²).



Røde Vejmølles Hovedbygning.

Hvad Stenleverancerne angaar, var de i Virkeligheden en stor Byrde for Bønderne, som paa den Tid var meget forarmede, havde daarlige Heste og Vogne og maatte gøre idelige Kongeægter i Anledning af de kongelige Herskabers Rejser, Brændetransporter til Slottene samt Transporterne af Hø og Halm til de kongelige Stalde. Hertil kom, at Bønderne ofte maatte køre over 4 Mil, inden de naaede det Sted, hvor Stenene skulde leveres, og Tilvejebringelsen af Sten i denne stenfattige Egn var ogsaa vanskelig. De Bønder, der kunde betale for det, lod ofte Stenene tilkøre af andre, som de betalte derfor med 6 Rdl. pr. Kubikfavⁿ²³).

Langs de nye Chausséer skulde der selvfølgelig opstilles Milepæle, og da General-Postamtet havde en Del Pyramider af norsk Marmor, bestemt til Vejanlægene i Hertugdømmerne, og deriblandt 133 Stkr. hele og halve Milepæle, som havde kostet 2812 Rdl., blev adskillige overladt Generalitets- og Kommissariats-Kollegiet. Af disse Milepæle, som var tegnet af Wiedewelt, blev ifølge kongelig Resolutioner af 22. Juni og 26. Juli 1771 9 store og 27 mindre overladt til de nye Veje paa Sjælland²⁴).

I Løbet af 1771 blev der, ifølge Skrivelse af 13. Oktober

1771 fra Marmillod til Generalitets- og Kommissariats-Kollegiet, fuldført 3888 Favne Stenbelægning og 4000 Favne Jordarbejde, og desuden blev der forskudsvis for det kommende Aar udført 800 Favne Jordarbejde over et Morads mellem Klovtofte og Vridsløselille. Samtlige Udgifter for dette Aar var 26,535 Rdl. 1 Mark 7 Skilling, og der havde til Vejarbejdet været udkommanderet 436 Mand med 12 Underofficerer og 2 Tainbourer. Regnskabet for dette Aar har ikke været til at finde, og det skal efter Sigende være kasseret²⁵).

Medens Vejanlægene i Oktober 1770 blev henlagt under Generalitet- og Kommissariats-Kollegiet, som kun ugerne skal have overtaget dem, blev dette Kollegium ifølge Kabinets-Ordre af 21. December 1771 igen befriet derfor, idet Overbestyrelsen for Vejarbejdet blev underlagt Over-Bygningsdirektionen, hvis første Medlem var Justitsraad C.A. Struensee, en Broder til Kabinetsministeren, og ved samme Reskript blev Marmillod udnævnt til Medlem af denne Direktion²⁶).

Ved en anden Kabinets-Ordre af samme Dato — d. 21. December 1771 — blev der lagt et Program for de Vejstrækninger, der skulde anlægges i 1772: 1^o Fortsættelsen af Roskilde-Vejen. 2^o Vejen fra Frederiksborg Slot til Vesterport. 3^o Vejen fra Falkonergaarden til Vibenshus. 4^o Vejen fra Vibenshus til Nørreport. 5^o Vejen fra Hørsholm til Helsingør²⁷).

Det var altsaa et stort Program, Struensee havde opstillet; men da han var borte, blev det straks betydeligt reduceret, idet en kongelig Resolution af 23. Marts 1772 indskrænkede det til Fortsættelsen af Roskilde-Vejen samt Reparation af Frederiksborgvejen, til hvilke Arbejder der bevilgedes henholdsvis 25,700 Rdl. og 3158 Rdl. Man gjorde dog i Løbet af Aaret en Forandring heri, idet man udførte det Stykke af Landevejen, som gaar fra Pilealléen til 5 Favne forbi Frederiksberg Slotsport; dette Stykke udgør 209 $\frac{1}{6}$ Favne og kostede 3336 Rdl. 6 Skilling, hvilket uddededes af den kongelige Partikulærkasse²⁸).

Ved Udgangen af 1772 var man kommen saa langt hen imod Damhuset, at der kun manglede 4902 $\frac{1}{2}$ Alen. Til Vejarbejdet medgik der i dette Aar 31,214 Rdl. 36 Skilling, hvilket betaltes af den kongelige Kasse med Anvisninger paa Zahlkammeret. Til Arbejdet havde der været udkommanderet 436



Røde Vejrmølle.

Mand med 12 Underofficerer og 2 Tambourer, altsaa ganske den samme Styrke som det foregaaende Aar²⁹).

Et Angreb paa Marmillod rettedes imod ham af den før omtalte Kancelliraad Buschmann, der som Forvalter ved det Bernstorffske Gods fremdeles stod i Embedsforhold til Marmillod, idet der skulde ske Stenleverancer fra dette Gods til Roskilde-Vejen. Disse Leverancer udeblev, hvorover Marmillod klagede uden dog i mindste Maade at fremføre noget fornærmeligt imod Buschmann. Denne greb imidlertid Lejligheden og angreb Marmillod i en Række Erklæringer. Bygningsdirektionen misbilligede aldeles Buschmanns Adfærd i denne Sag og holdt paa, at Marmillod i enhver Henseende havde handlet, som han efter sin Embedspligt burde, og da Bygningsdirektionen gjorde Bernstorff bekendt med Sagens Sammenhæng, skrev denne et meget anerkendende Brev til Marmillod, og paa indstændig Begæring af Marmillod, der fandt sig aldeles tilfredsstillet hermed, bortfaldt nu Sagen imod Buschmann³⁰).

Ved en kongelig Resolution af 22. Februar 1773 blev det

bifaldet, at den resterende Del af Roskilde-Vejen til Damhuset, 4902½ Alen, skulde anlægges i Løbet af det kommende Aar, og i Overensstemmelse med Over-Bygningdirektionens Forslag af 29. Januar samme Aar blev der anvist 12,000 Rdl. dertil, som kunde rekvireres ved Finanskollegiet. Med Tillæg af Vejbetjentenes Lønninger samt Marmillods Gage blev Udgiften til Vejen i dette Aar 21,248 Rdl. 1 Mark 2 Skilling, som anvistes til Udbetaling paa Zahlkammeret. Til Vejarbejde var kommanderet 5 Underofficerer, 1 Tambour og 194 Gemene³¹).

Da denne Strækning var udført ved Udgangen af 1773, var man naaet saa vidt, at Strækningen fra Roskilde til Damhuset var færdig og den kongelige Befaling af 1769 altsaa opfyldt, idet den forlangte Udførelsen af Arbejdet i Løbet af 4 Aar. Denne Vejstræknings samlede Længde var 3 Mil 2904 Alen, og Udgifterne var:

1770:	28,864	Rdl.	3	Mark	4	Skilling.
1771:	26,535	„	1	„	7	„
1772:	31,214	„	2	„	4	„
1773:	21,248	„	1	„	2	„
Herfra gaar for	107,862	Rdl.	2	Mark	1	Skilling.
Sten, som Ros-						
kilde skulde ha-	4,427	„	1	„	14	„
ve leveret						
	103,435	Rdl.	0	Mark	3	Skilling.

Ved kongelig Resolution af 13. December 1773 bifaldtes det, at der ved Damhuset maatte oppebæres Passagerpenge af dem, der benyttede Landevejen. Som Følge heraf udkom der under 18. December samme Aar en Plakat om Passagerpengenes Oppebørsel. Fra 22. December 1773 til 1. Maj 1774 blev Bompengene oppebaarne for kongelig Regning og beløb sig i den Tid til ialt 460 Rdl. 60 Skilling. Fra 1. Maj 1774 derimod var Passagerpengene ifølge allerhøjeste Approbation af 9. Maj samme Aar bortforpagtede paa 3 Aar indtil 1. Maj 1777 imod en aarlig Afgift af 1310 Rdl. . Bomforpagterne skulde selv opføre Bomhusene, som derfor blev deres Ejendom, og en ny Bomforpagter maatte da enten købe Huset af Forgængeren eller selv opføre et nyt; selve Bommen



Bomhuset ved Baldersbrønde.

derimod bekostedes ved kongelig Regning og skulde kun vedligeholdes af Forpagteren³²).

Overbestyrelsen af Chaussé-Anlægene blev allerede 1773 henlagt til Rentekammeret, idet Over-Bygningsdirektionen, som Struensee jo havde skabt, ifølge kongelig Befaling af 21. September og Resolution af 13. Oktober 1773 blev henlagt som Bygningsdirektion under Rentekammeret. Rentekammeret skulde da foredrage Kongen til Resolution alle de Sager vedrørende Bygningsdirektionen, som egnede sig til Forestilling³³).

Nu var det store Vejarbejde for saa vidt fuldført, som der kun manglede Strækningen fra Damhuset til Frederiksberg Slot; men Lederen af hele Arbejdet, Over-Vejinspektør Marmillod, skulde ikke naa at se Vejen fuldført.

Da man i sin Tid begyndte Vejarbejderne, havde man regnet med, at de skulde koste 20,000 Rdl. aarlig; men allerede i 1765 var Budgettet oppe paa 29,000 Rdl., hvoraf 11,000 Rdl. gik til Lønninger. Dette var mere, end den kongelige Kasse kunde bære, og det bestemtes derfor, at Budgettet ikke fremtidig maatte overstige 20,000 Rdl. aarlig; men dette maatte

medføre en Reduktion, ved hvilken Marmillod skulde nøjes med en Stilling som Ingeniørkaptajn og Boudin og Sorbé med Stillinger som Konduktører. Da Gagerne i disse Stillinger kun var halvt saa store som dem, de hidtil havde haft, vægrede de sig alle ved at gaa ind herpaa, hvorfor de blev afskedigede ved Resolution af 24. November 1766, og der bevilgedes dem Rejsepenge, og Marmillod fik desuden udbetalt en Erstatning. Boudin og Sorbé rejste nu, og Marmillod var i Begreb dermed, da denne nye Ordning blev kulkastet ved Reskript af 8. April 1767, og ved en allerhøjeste Resolution af 22. April 1767 blev det tilbudt ham at træde ind i sin tidligere Stilling, og der blev nu tilsagt ham fri Bolig paa Gjethuset samt 24 Favne Brænde og 18 Lispund Lys aarlig. Han fik Ret til at udtræde efter 7 Aars Forløb med Pension³⁴).

Gjethuset laa paa Kongens Nytorv, dels hvor Facaden af det kgl. Teater er nu, og dels tværs over den nuværende Tordenskjoldsgade. Bygningen var opført 1671 til Kanonstøbning, men da den ikke synes at være bleven benyttet meget i Begyndelsen af det 18. Aarhundrede, fik Etienne Capion og Salomon von Quoten 1719 Tilladelse til at spille Komædie her. 1757 nedlagdes Kanonstøberiet, og i de følgende Aar støbtes Frederik V's Rytterstatue til Amalienborg Plads her. 1767 udsaa man Bygningen til Søkadetakademi, men denne Plan kom ikke til Udførelse³⁵). Derimod fik altsaa Marmillod anvist Bolig her. Da man i 1773 oprettede et Artillerikadetakademi og gav det Lokaler i Gjethuset, fik Marmillod Ordre til at afstaa sin Bolig til Stifteren af dette Akademi, Generalløjtnant Huth, og til Gengæld fik han kun tilstaaet 200 Rdl. en Gang for alle som Erstatning for de Forbedringer, han havde gjort ved denne Bolig, samt 200 Rdl. aarlig til Husleje. Han besværede sig nu herover, ligesom han klagede over, at han ikke havde faaet leveret Brænde siden 1. Juli 1771 og Lys siden Juni 1772. Disse Besværinger gav Anledning til, at Finanskollegiet under 1. Marts 1773 indgik med en allerunderdanigst Forestilling, hvori det blev meddelt, at Inddragelsen af Brænde- og Lys-Deputaterne skyldtes en almindelig kongelig Resolution om alle Deputaters Ophævelse, og at Marmillod allerede een Gang havde besværet sig og ved en kongelig Resolution af 26. December 1771 som Ækvivalent for

de lidte Tab faaet en Godtgørelse af 600 Rdl. og Fritagelse for pro Cento Afgiften. Kongen bifaldt derfor under 8. Marts 1773 Finanskollegiets Indstilling, hvorefter der ikke skulde gøres mere i denne Sag³⁶).

I en Forestilling af 5. Oktober 1773, der i Marts 1774 blev forelagt Kongen igennem det daværende Finanskollegium, androg Over-Bygningsdirektionen blandt andet om, at Rentekammeret maatte faa Befaling til at forhandle med Over-Vejnspektør Marmillod om, paa hvilke Vilkaar han fremdeles vilde forblive i dansk Tjeneste, da hans Engagement som Ingenieur en chef for Vejarbejdet ophørte med April 1774. Forestillingen lyder: „Ligesaa lidt som vi tror, at Eders kongelige Majestæt vil ophøre med Indretningen til de nye Vejes Anlæg paa den begyndte Maade, hvorved Befordringskabet til den indenrigske Handels og Næringsvejenes Forfremmelse saa betydelig lettes, at Eders Majestæts Kasse, efter al Udsigt, meget hastig vil faa erstattet de Summer, den til disse Anlæg afgiver; saa nødvendig, tror vi ogsaa, det er for Eders Majestæts Tjeneste og Interesse ved Vejarbejdet selv, at Over-Vejnspektør Marmillod kommer til fremdeles derover at have den særdeles Opsigt og Anførsel. Foruden hans Erfarenhed, Indsigter, Videnskaber og Talenter, hvormed han saaledes er begavet, at iblandt Vejbetjentene unægtelig ingen findes, som i nogen Maade kan sættes i Sammenligning med ham; saa har han ogsaa i al sin Vandel vist saadan Iver og utrættelig Nidkærhed for Eders Majestæts Tjeneste og Interesse, som alene er en berømmelig Mand og en ærekær og redelig Betjent forbeholden, uagtet vi ikke tør dølge det, som er os bekendt, at han undertiden har været udsat for saadanne Forfølgelser og Eftertale, som kunde have gjort en anden lunken i sine Pligter, men som ikke har haft noget Indtryk paa hans Retsindighed. Det er ikke alene som vor Medarbejder i Over-Bygningsdirektionen, vi for Eders Majestæt bliver Over-Vejnspektør Marmillod dette Vidnesbyrd skyldig, men vi skylder ham det som en Mand, der i sit Embede har udmærket sig til Statens Nytte, og Staten vilde ved at miste ham lide et Tab, som Eders Majestæt ikke vilde skulde komme en anden til For-
del.”³⁷)

I August 1774 sigtede Marmillod Kaptajn Restorff, der

førte Kommandoen over de Soldater, der arbejdede ved Vejarbejdet paa Fredensborgvejen, for Efterladenhed i den ham betroede Post samt for utilbørligt og fornærmeligt Forhold i Henseende til Mandskabets Forplejning. Efter at der i den Anledning var optaget en Mængde Forhør, blev Sagen af Rentekammeret forelagt Kongen, der d. 6. Marts 1775 resolvede, at der skulde nedsættes en Kommission til Undersøgelse og Paakendelse af denne Sag, hvorefter Dommen skulde refereres Kongen til endelig Resolution. Marmillod mente, at de fremsatte Beskyldninger kunde have været bevist paa en Dag, i Stedet for at den efter 8 Maaneders Forløb endnu ikke var afsluttet, og han var vred over, at man afhørte Vidner uden hans Nærværelse. Desuden fandt han, at det var anstødeligt at tjene sammen med en Mand, imod hvem han havde rejst Anklage, og han mente, at man gik ham for nær ved Fradrag i hans Løn og Beregning af Erstatning for Skrive- og Tegnematerialer; og endelig var han fornærmet over, at han nu mere end 1 Aar havde ventet paa en endelig Bestemmelse med Hensyn til hans fremtidige Engagement. Den 22. April 1775 erklærede han derfor, at han ikke længere kunde befatte sig med Vejarbejdet. Han erholdt da under 8. Maj 1775 Afsked i Naade med den Pension af 600 Rdl. aarlig, som var ham tilsagt ved Resolutionen af 22. April 1767. Kort efter androg han om at faa tilstaaet Rejsepenge for sig og sin Familie tilbage til Frankrig, og ved Resolution af 31. August 1775 fik han af særdeles Naade udbetalt en Gratifikation af 1000 Rdl.³⁸).

Først den 7. Juli 1777 afsagde Kommissionen Dom i Sagen mellem Marmillod og Restorff, og den lød: „At de af Marmillod i Skrivelse dateret Fredensborg den 12. August 1774 over og imod Kaptajn Restorff anførte fornærmelige Beskyldninger, Udtryk og Talemaader burde, saavel som de, i Anledning deraf, under Sagens Behandling skete Gentagelser, som uforskyldne og uskrevne døde og magtesløse at være og altsaa ikke komme Kaptajn Restorff til Fornærmelse eller Forplejning paa Stand, Embede, gode Navn og Rygte i nogen optænkelig Maade. Udi Processens Omkostninger skulde Marmillod til Restorff betale 200 Rdl. og til Auditeur Godet

som Actuarius 50 Rdl.” Denne Dom blev i Oktober s. A. forelagt Kongen til Approbation³⁹).

Naar Udfaldet af denne Sag blev saaledes, maa det sikkert skyldes, at Marmillod ikke iagttog alle de nødvendige Formaliteter, og at Sagen blev trukket saa længe ud, at han sikkert ganske havde tabt Interessen for den. Marmillod vendte tilbage til Frankrig og indtraadte igen i det franske Vejvæsens Tjeneste, hvor han døde 1786 som Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées i Grenoble⁴⁰).

Marmillod dannede en god Skole, og selv om han forlod Landet, fortsatte hans Elever Arbejdet i hans Aand, og naar Danmark nu kan glæde sig ved et fortrinligt Vejnet, som har været i Stand til i alt væsentligt at bære den Trafik, som Automobilerne i vore Dage har fremkaldt paa Landevejene, skyldes det J. H. E. Bernstoff og Marmillod, og selv om det blev sent, inden man mindedes Marmillod, er det glædeligt, at man nu — efter 150 Aars Forløb — har sat ham en Mindesten ved Rudegaard, hvor Landevejen fra Lyngby deler sig til Hillerød og Hørsholm. Sammenligner vi Danmarks Veje med Vejene i Sverige, ser vi bedst, hvilken Betydning Marmillod i saa Henseende har haft for vort Land; medens man indtil vore Dage i Sverige har maattet nøjes med de middelalderlige Veje, kom vi allerede i Slutningen af det 18. Aarhundrede med i den europæiske Udvikling.

Efter at Fredensborg-Vejen var blevet fuldført i 1775, bestemte man sig i 1776 til at anlægge den sidste Strækning af Roskilde-Vejen, nemlig fra Damhuset til Frederiksberg Slot, en Strækning paa 1677 Favne, efter den Plan, der var approberet den 13. Febr. 1771. I 1773 var der udarbejdet et Overlag, som lød paa 22,131 Rdl. 24 Sk., men man havde da foreslaaet at bygge en kostbar, muret Bro i Stedet for den Træbro, der fandtes ved Damhuset, og som vedligeholdtes af Københavns Brand- og Vandvæsen. Da det ved en Undersøgelse viste sig, at denne Bro var i saa forsvarlig Stand, at den kunde forblive, som den var, blev der i 1776 udarbejdet et nyt Overlag, som lød paa 16,350 Rdl. 48 Sk., og ved kgl. Resolution af 15. April 1776 blev det bevilget, at denne Sum maatte uddedes. Arbejdet udførtes nu under Ledelse af Løjtnant Rosenberg, der fra 1. Maj 1775 havde Overledelsen af Vejarbej-

derne og ved kgl. Resolution af 13. Maj 1776 udnævntes til Over-Vejinspektør. Udførelsen af Arbejdet kostede 20,676 Rdl. 85½ Sk., idet der dog heri var medregnet Udgifterne til et mindre Vejanlæg fra Pilealléen og 77 Favne ind paa Staden Københavns Grund. Da Ejeren af Valby Kro led et Tab i sin Næring ved Anlægget af denne Strækning af Roskilde-Vejen, fik han ved kgl. Resolution af 2. Oktbr. 1777 bevilget en Godtgørelse af 200 Rdl. samt Løfte om yderligere 200 Rdl., hvis han flyttede Kroen fra Valby til den nye Landevej⁴¹).

Paa lignende Maade var det forøvrigt gaaet med de andre Kroer langs den gamle Roskildevvej. Selvfølgelig var det i første Række til Kromændenes egen Fordel, at de flyttede med ned til den nye Vej, hvis de vilde beholde deres Næring, men da ogsaa Regeringen havde Interesse heraf, stillede den sig saa velvilligt til Sagen, at den i 1772 bevilgede Hjælp til Flytningen af Roskildekro og i 1774 til Vejrmøllekroen. Kun til Kroerne i Hedehusene kom der intet Tilskud til Flytningen, og det medførte, at den ene af dem, Kroen i Nordre Hedehus, blev ruineret, da Ejeren ikke selv havde Raad til at bekoste en Nyopførelse.

Men ellers var der kun een Mening om det iværksatte Arbejde. Saaledes skrev A. G. Moltke den 14. Juli 1770 til J. H. E. Bernstorff, før Vejen var færdig: „Jeg har set den nye Vej, som man arbejder paa mellem Roskilde og København, og jeg har med megen Fornøjelse bemærket den heldige Fremgang ved dette Arbejde og ved det, som allerede er gjort.” Og da Anlægget var ført igennem til Korsør, udgav man til Underretning for de rejsende et Kort over hele den nye Vej. Paa de følgende Sider findes Strækningen mellem København og Roskilde gengivet.⁴²)

J. T. Lundbye.

CARTER
over
DEN NYE LANDEVEI
mellem
KIØBENHAVN og CORSØER
tilligemed
Grundtegninger og Perspectives

Planen til Carte-Affatningen

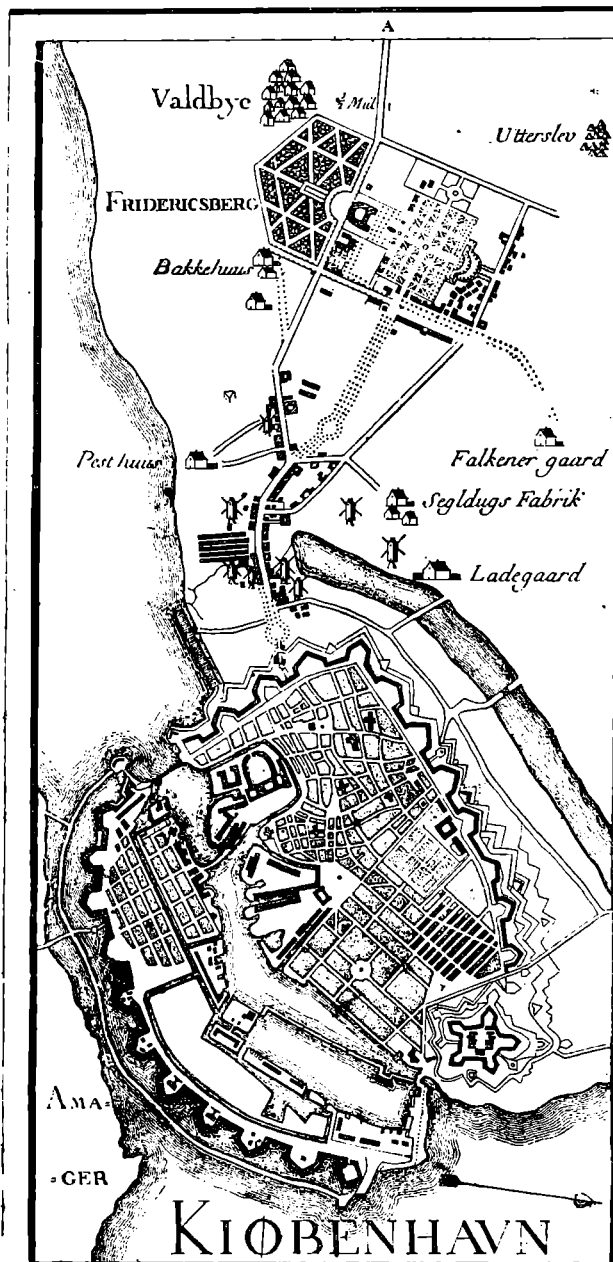
*De Bjer og Steder, som Vejen passerer igien-
nem eller tet om ved, ere forestilte i Grund-
tegning, men fraliggende Bjer og Objecter
i Perspectiv*

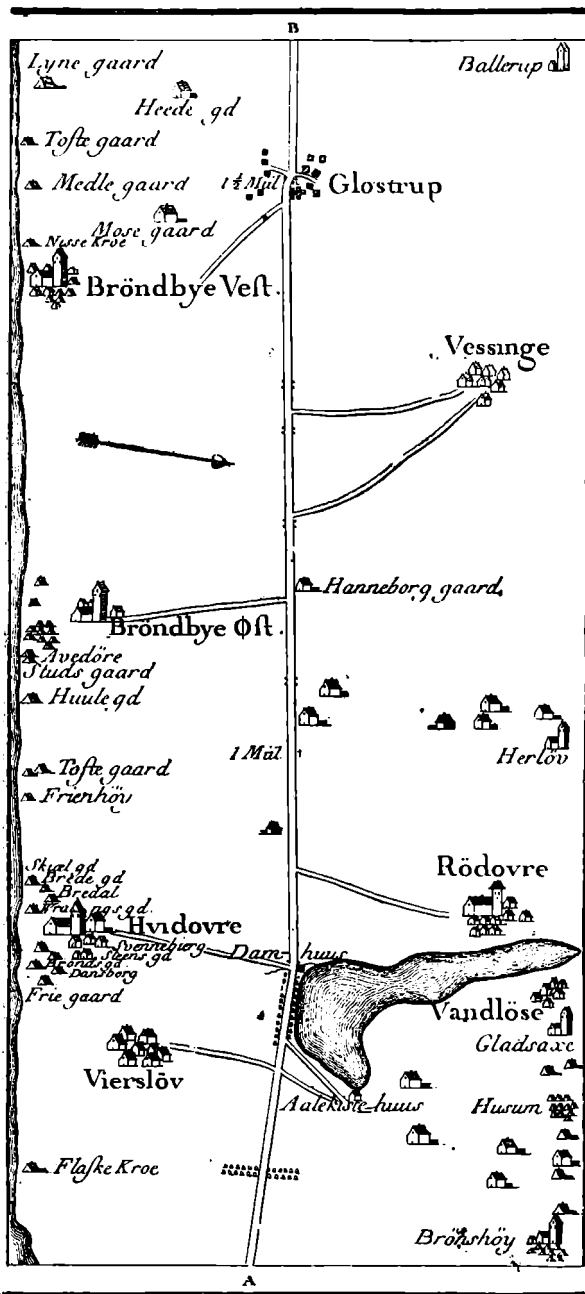
*Alt hvad der falder i Sjynskredsen paa
begge Sider af Vejen er aftegnet
Det som ligger indtil $\frac{1}{4}$ Mil fra Vejen
paa begge Sider, er allene tilkiendegivet
i Maalestok 6 Decimal-Tommer til Milen.*

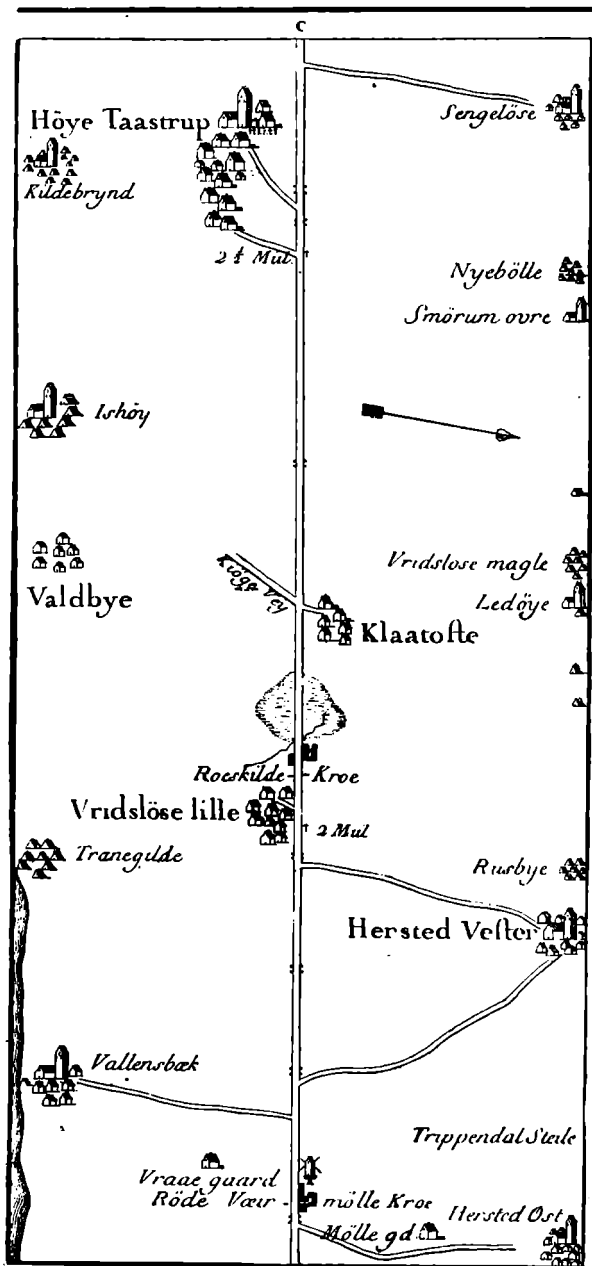
*De Bjer og Objecter, som ligge over $\frac{1}{4}$
Mil fra Vejen, ere betegnede med min-
dre Skrivt og Carte-Tegn, der aflage med
deres Afstand fra Vejen*

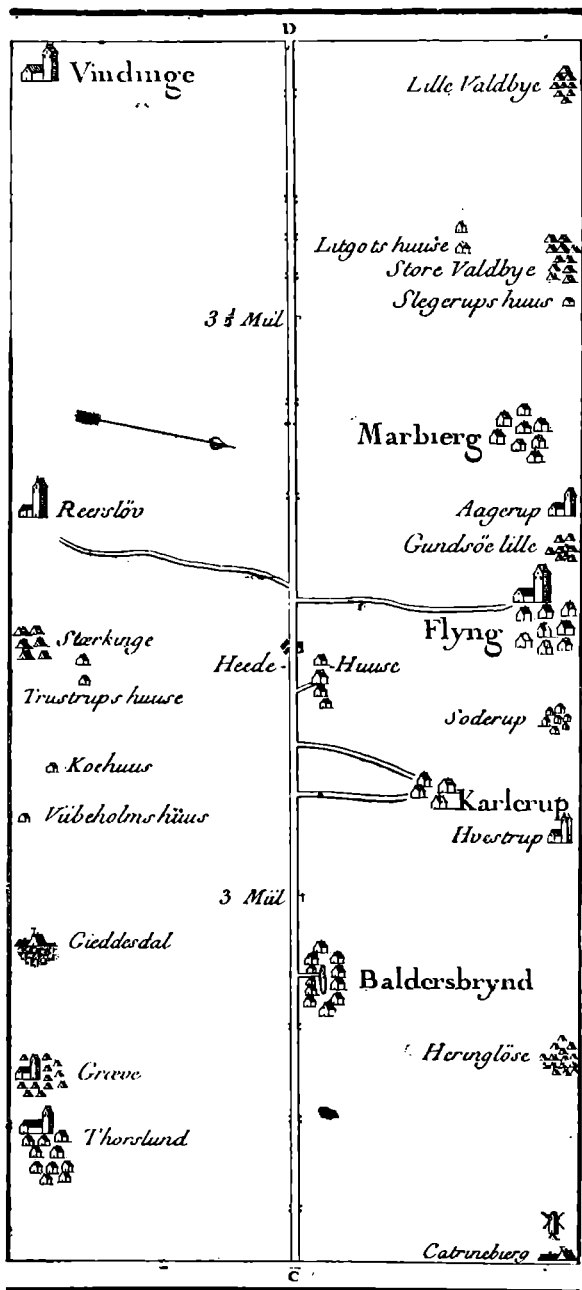
*Paa hver af Vej- Carte-Colonnerne, hvor-
af den følgende begjinder for neden med
det Bogstav, hvormed den foregaaende
endes for oven, er Directionen af Nord, og
Sjyd betegnet med en Compas-Naal*

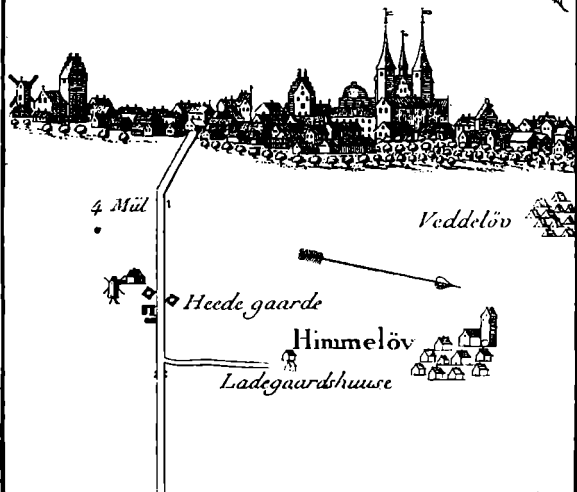
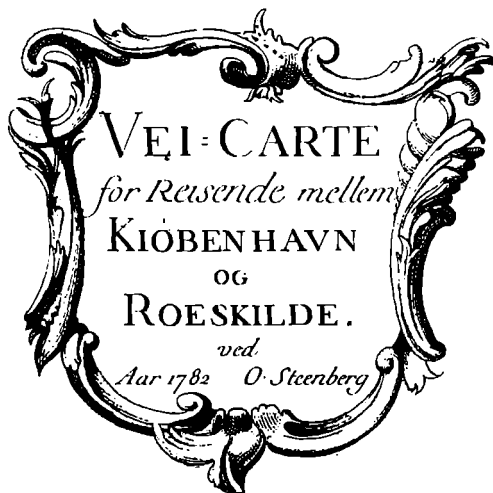












D