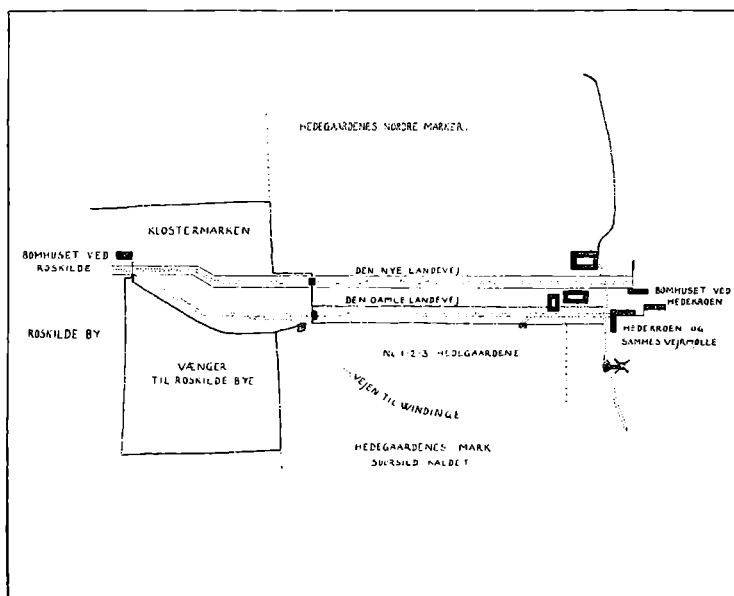


Roskilde Landevej fra 1776 til vore Dage.

Da Roskildevеjen var færdig, bestemtes det ved en kgl. Resolution af 24. Oktober 1776, at Vejarbejdet paa den anden Side Roskilde ikke skulde fortsættes paa den samme kostbare Maade som den, der havde været anvendt paa Strækningen mellem København og Roskilde, og ved en kongelig Befaling af 7. Januar 1778 anordnedes en Kommission, som skulde gennemgaa de Anordninger og Foranstaltninger, der var udgaaede om Landevejene i Danmark, og forfatte en Plan til Vejenes Istandsættelse og Vedligeholdelse for Fremtiden. Denne Kommission skulde bestaa af Generalløjtnant v. Huth, Generalprokurør H. Stampe og Geheimeraad A. G. Moltke. Huth og Moltke havde jo før taget aktivt Del i Løsningen af Vejspørgsmaalet, medens Stampe var en skarpsindig Jurist, som paa Grund af sin stærke Retfærdighedsfølelse tidligt tog Ordet for større Frihed for de fortrykte Bønder og derfor med Rette fik Sæde baade i Landvæsenskommissionen af 1767 og Landvæsenkollegiet af 1768. Ved kgl. Befaling af 2. Novbr. 1778 kaldtes Kommissionen Generalvejkommissionen, blev gjort permanent, fik Overstyrelsen over hele Vejvæsenet i Danmark, og de Vejbetjente, der allerede var antagne, skulde alene staa under denne Kommission. Hvad det økonomiske angik, skulde der aarlig udbetales 5000 Rdl. til den Vejkasse, som stod under Kommissionen. Ved den samme kongelige Befaling bestemtes det, at Vejene skulde inddeles og tilmaalles Bønderne til Vedligeholdelse; men dette har aabenbart ikke været velset, thi allerede d. 20. August 1778 kom der en Kabinetsordre, ved hvilken det blev fastsat, at Vejene skulde vedligeholdes som hidtil og Bønderne alene tilføre det fornødne Grus, medens Forpagtningsafgifterne for Bommene skulde tilflyde Vejkassen.

Denne Generalvejkommission ordnede straks, at der langs

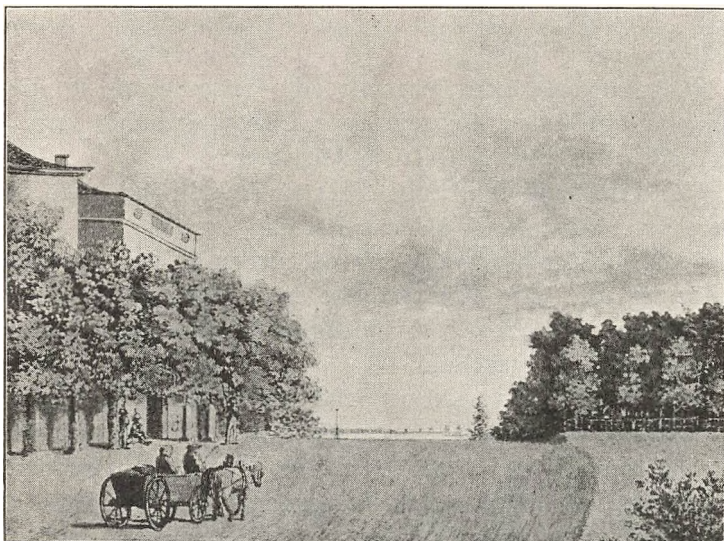


Skematisk Kort fra 1800 over Landevejen mellem Roskilde og Hedehusene. Originalen i Raadstuearkivet i København.

Vejene skulde indrettes Vejhuse og antages Tilsynsmænd, og dette blev d. 13. Marts 1780 approberet ved en kgl. Resolution. For Roskildevejens Vedkommende skulde der være 3 Vejhuse. Endvidere bestemtes det, at der skulde plantes Træer langs Vejene, og at Forstvæsenet skulde levere disse; men da man tænkte sig Muligheden af, at Vejene vilde blive fugtige som Følge af Beplantningen langs med dem, undlod man foreløbig at faa kgl. Resolution herpaa. Ved Roskildevejen ansattes en Piqueur Hardekopf, der havde arbejdet under Marmillod siden Vejarbejdets Paabegyndelse; hans Stilling som „bestandig Piqueur” svarede omtrent til Vejinspektør nu.

I en Optegnelse, der nu findes i Rigsarkivet¹⁾, men er udateret, angives det, at der i „dette Aar” — antagelig 1780 — arbejdede en Kommando paa 50 Mand ved Reparation af Roskildevejen, og at man havde akkorderet med en Bonde i Vridsløsemagle om at harpe saa meget Grus, som han kunde levere, imod en Betaling af 16 Skilling pr. Kubikfavn.

Den 13. December 1793 kom „Forordningen om Vejvæse-



Roskilde Landevej ved Frederiksberg Slot med Udsigt over Kalvebod Strand. Farvelagt Radering fra ca. 1810 i Københavns Bymuseum.

net i Danmark”, som i en Aarrække blev de tekniske Forskrifter for Vejbygningen herhjemme, og en Del af dens Hovedpunkter skal derfor nævnes her:

§ 1. Vejene inddeles i 3 Klasser: Hoved-Landeveje, mindre Landeveje og Biveje.

§ 5. Omendskønt det fastsættes som Regel, at Hoved-Landeveje egentlig skal være Stenveje, belagte med harpet Grus, eller saakaldte Chaussées, og at paa samme, for de Kørende, bør være en god Sten- eller Grusvej, samt en ligesaa-dan Jordvej, og for de Gaaende en Gangvej, saa kan den Regel dog paa en Del Steder taale Undtagelse. Hvor Sten og Grus ikke haves i Nærheden, og hvor der er Mangel paa arbejdende Hænder, samt hvor Kørselen er ubetydelig, og Jordbunden er haard og højlandet, dér kan Generalvejkommisjonen for det første tillade, hvor det anses fornødent, at Vejen, efter at den er nivelleret, blot indgrøftes, og at Vandet skaffes tilstrækkeligt Afløb, samt Vejen gives en forholdsmæssig Højde i Midten, og fyldes oven paa med Grus eller Sand, hvor samme kan haves. Derimod, hvor Hoved-Landevejen gaar igennem nogen Købstad, bør Gaden, uden Undta-

gelse, brolægges, og igennem Landsbyerne lægges Chaussé med en brolagt Rendesten.

§ 8. Hoved-Landevejenes Bredde fastsættes til 20 Alen indenfor Grøfterne; Stenvejen paa Chausséerne bør være 8 til 9 Alen, og Jordvejen 4 til 6 Alen bred.

§ 9. Grøfterne paa begge Sider af Hoved-Landevejen bør være i det mindste af 4 Alens Bredde.

§ 10. Iøvrigt bør Vejen, paa det at den til alle Tider kan holde sig tør, have Fald fra Midten til Siderne, fornemlig hvor Grunden er leret. I Almindelighed maa den paa 10 Tommer have 1 Tommes Fald.

§ 16. Sten, Grus, Jord og Sand, saavel til nye Landevejs-Anlæg som til Vejenes Vedligeholdelse, maa tages, hvor samme nærmest ved Vejen er at faa, og enhver Grundejer eller Bruger er pligtig at tilstede saadanne fornødne Materialers Opgravning uden Betaling.

§ 20. Milepæle bør oprettes saavel paa mindre som paa Hoved-Landevejene.

§ 23. Alle Chausséer, som allerede er eller i Fremtiden bliver anlagt, skal, naar Lejlighed dertil haves, beplantes med Træer. — — De Træer, som saaledes plantes, bør være saa højstammede, at Blæsten kan bestryge Vejen, og de maa ikke plantes nærmere sammen, end at der bliver et Rum af 10 Alen fra Træ til Træ.

§ 25. Da Hoved-Landevejenes Anlæg sker til det Almindeliges Gavn, bør hele Landet bidrage til disses første Istand-sættelse. Derimod, naar Hoved-Landevejene af ny er anlagte og fuldførte, paaligger Vedligeholdelsen de Amter og Distrikter, igennem hvilke Vejene løber; dog bør de Rejsende ved Bompenges Erlæggelse bidrage til sammes Vedligeholdelse.

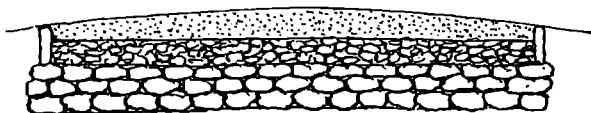
§ 29. Det sædvanlige aarlige Vejarbejde for 1 Td. kontribuerende Hartkorn skal herefter være $\frac{1}{2}$ Spanddag og $1\frac{1}{2}$ Gangdag. 1 Spanddag anslaas i Penge til 3 Mark og 1 Gangdag til 1 Mark.

§ 5. Ved Chausseernes Anlæg er at iagttage:

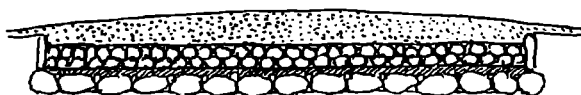
1°. Hvor Opfyldning er fornøden, bør den ske med saadan Jord (helst Ler), som kan tjene til fast Underlag for Chausséen, og Opfyldningen bør, saa vidt muligt, ligge og sætte sig i et Aar, førend med Stenlægningen begyndes.

2°. Hvor ingen Opfyldning sker, bør Jorden til Encaissementet (Vejkassen) udgraves til den behørigte Dybde (som retter sig efter den større eller mindre Færdsel, der er paa Vejen) og stemples fast sammen.

3°. Derefter lægges de største Sten i Bunden, og efter at flade Sidesten (Bordursten) er sat paa høj Kant paa begge Sider, lægges Stenene saa tæt sammen som muligt. Naar hver Sten har faaet sit rette faste Leje i Jorden, udkiles de med mindre Sten, og de endnu tilbageblevne Aabninger fyldes med fast sammenæltet Ler.



Profil af de gamle franske Chaussées.



Profil af Roskildevæjen. Efter A. Lütken.

4°. Er eet Lag store Sten ikke tilstrækkeligt, saa bør et andet (paa den Maade, at en Sten altid hviler paa flere) lægges ovenpaa, med samme Nøjagtighed.

5°. Paa disse Sten lægges derefter mindre, løse Sten, som, naar det behøves, slaas, saa meget muligt, til lige Størrelse.

6°. Derpaa lægges tilsidst Grus, i det mindste til 9 Tommers Højde.

7°. Hvert Lag af Sten stemples, efter at det er lagt, og Bordurstenene [Kantstenene], paa hvilke en stor Del af Chausséernes Varighed ankommer, bør lægges saa dybt ned i Jorden, og Grus saa højt over dem, at det bliver umuligt ved Kørsel at bringe dem ud af deres Leje.

8°. Paa de Steder, hvor efter § 41 Chaussé-Anlæg bliver overladt til Entreprenører, maa det ikke være disse tilladt at bedække den med smaa Sten og Grus, forinden samme er bleven eftersat af Vejbetjenten.

§ 89. Naar to Vogne møder hinanden paa Vejen, bør en-

hver holde sig til sin højre Side. En tom Vogn bør vige for en belæsset og for en Karet eller Chaise, og enhver skal være pligtig at vige af Vejen for Posten og Postilloner, naar disse blæser i Posthornet; hvo, som ikke viger, bøder 48 Skilling.

Selv om vi ikke har nogen Tegning og Byggebekræftelse af den ældste Udførelse af Roskildevæjen, giver denne Vejforordning os jo i Virkeligheden en meget god Fremstilling af, hvorledes Vejen har set ud og været bygget; og saaledes har den været i omtrent hundrede Aar, thi Vejforordningen af 1793 blev ved at gælde lige til Vejloven af 21. Juni 1867. I 1833 var Vejenes Administration bleven lagt ind under Hærens Ingeniørkorps, men ved den nye Vejlov overgik Hovedlandevæjenes Bestyrelse fra 1. April 1868 til Amtsraaderne, dog under Statens Kontrol, der udøves gennem Overvejinspektøren. I den Tid, da Ingeniørkorpsen vedligeholdte Hovedlandevæjene, maatte Distrikts-Officererne stjæle sig til at anvende Skærver som Dæklag, fordi den gamle Vejforordning hverken kendte Begrebet Skærver eller Tromling²⁾). Professor Lütken har tegnet en Skitse af de gamle Landeveje i Danmark³⁾), og han skriver: „Saaledes har Roskilde Landevej været bygget, og det er kun faa Aar siden (ca. 1890), at den sidste Rest af den gamle Væjbane blev omlagt. Bygningsmaaden var meget ødsel i Retning af Stenforbrug; ved Lerlaget over Bundstenene tilsigtede man dels at opnaa større Vandtæthed, dels at gøre Kørebanen mere elastisk.” Samme Forfatter skriver andetsteds⁴⁾): „Da Roskilde Landevej blev ombygget paa moderne Vis, kunde den selv rigeligt levere Sten til sin Ombygning.”

Ligesom det i Tidens Løb er gaaet med selve Marmillods Anlæg, at det efterhaanden er blevet helt omdannet og fornyet, er ogsaa den gamle Opmaaling og de gamle Milepæle fra Væjens første Tid blevet afløst af andre. Wedel skrev i sin Indenlandske Rejse (1803), at „de smukke Milepæle baade for hele, halve og fjerdedel Mile er meget morsomme for den Rejsende, men Skade, at kaade Drenges bedærve noget af Marmorets skønne Udhugning”. I Løbet af det 19. Aarhundrede blev det derfor nødvendigt efterhaanden at erstatte de ødelagte Marmorpæle med andre af et mere modstandsdygtigt Materiale, men desværre ogsaa af et mindre tiltalende Ud-

seende. I 1910 maatte disse Granitpæle igen vige for de nye Kilometersten.

Af mærkelige Begivenheder, som knytter sig til Vejens nyere Historie, skal vi her kun nævne en enkelt: Frederik VI.s Ligtog fra København til Roskilde.



Firemilepælen ved Roskilde.

Onsdag d. 15. Januar 1840 Kl. 8 om Aftenen fandt der paa Amalienborg en Sørgehøjtidelighed Sted for Frederik VI, hvorefter Kisten blev anbragt paa Livvognen for at føres til Roskilde. Det lange Ligtog, der var 20 Minutter om at passere, indledes med en Eskadron af Hestgarden, Rangspersoner til Vogns og Hest og Eukedronningens Ekvipage, hvorefter fulgte Livvognen, der var forspændt med 8 Heste og omgivet af 24 Fakkelbærere, fulgt af ridende. Derefter kom Vognen med Kongen (Christian VIII), Dronningen, Kronprinsen og andre af Kongehuset, og endelig sluttedes det med en Eskadron af Livgarden til Hest. Omtrent Kl. 11½ ankom Toget til Jernporten ved Frederiksberg Allé, hvor den ridende Del af

Følget samt Fakkelbærerne standsede, saa at kun Vognene fortsatte. Til Ligtoget, der var eskorteret af Husarer og ridende Artilleri, sluttede sig fakkelbærende Bønder fra de Landsbyer, man kom forbi, og de omgav Ligvognen, lige til man kom til Roskildevile. Klokkerne ringede fra Landsbykirkerne langs Vejen. Ved Damhuset havde Bønderne ladet oprejse en smukt illumineret Æresport med Transparent af Frederik VI, der rakte en knælende Bonde Haanden og løftede ham op, medens en anden Bonde rakte Kongen en Egekrans. Omtrent Kl. 7 om Morgenen d. 16. Januar kom Ligtoget til Roskildevile, der ligger omtrent 1000 Skridt udenfor Roskilde, og Kl. 9½ satte det sig paany i Bevægelse herfra.

Bønderne fra Københavns Omegn havde ønsket at lægge deres Følelser for Frederik VI for Dagen og ansøgt Christian VIII om Tilladelse til at bære den afdøde Konge fra København til Roskilde Domkirke. Dette lod sig imidlertid ikke gennemføre bl. a. af Hensyn til Tiden, men det blev da paa Christian VIII.s Forslag ordnet saaledes, at halvtredje Hundrede Bønder i deres sædvanlige Højtidsdragt samledes ved Roskildevile for derfra at bære Kisten til Domkirkens Hovedindgang. Berlingske Tidende sagde herom, „at man i Europas Annaler forgæves vil eftersøge en lignende af Landalmuens egne Taknemlighedsfølelser udsprungen Hyldning af den Fyrstes Værd, som Døden har bortkaldt. Ikkun Modtagelsen af Erik Ejegods Lig minder om noget lignende.” Og om selve Processionen, „at det var meget højtideligt at se Toget med den største Orden drage ind i Roskilde. Nærmest de Bønder, der bar Liget, fulgte de Herrer, som efter Ceremoniellet skulde have omgivet Ligvognen, og den hele Skare af Bønder sluttede sig i værdig Stilhed til deres Brødre.” Bagetter Baaeren, der var indrettet til, at 46 ad Gangen kunde bære, kørte den tomme Ligvogn. Udenfor Kirken, hvortil man ankom omtrent Kl. 10½, blev Bønderne afløst af de Officerer, der var tilsagt til at bære, og Bønderne fik derefter anvist Plads i Domkirkens nordre Sidegang, hvorfra de overværede Højtideligheden⁵).

Det var ikke blot en gammel Konge, som med denne Ligfærd blev stedt til Hvile, men ogsaa en gammel Tid: Enevælden afløstes af Begyndelsen til den moderne Udvikling. Ved



„Saaledes bare frie Bønder Liget af Kong Frederik den Sjette — i sin Ungdom Stavnsbaandets Løser, i sin Alderdom Stændernes Stifter — til Roskilde Domkirke, den 17. Januar 1840”. (Litografi af Westphal.)

et Tilfælde kom det samme Aar ogsaa til at danne Indledning til et nyt Afsnit i Roskildevejens Historie, idet Planerne om en Konkurrent til denne Vej i December 1840 saa Lyset. I et lille Skrift: „Jernbane mellem København og Roskilde” af Gustav Schram og Søren Hjorth, blev Forslaget fremsat, og det blev her straks forudsat, at den hidtilværende Færdsel paa Landevejen ved Banens Anlæg øjeblikkeligt vilde blive overført til det nye Transportmiddel. En „motiveret Beregning over, hvad Indtægterne paa en Jernbane mellem København og Roskilde vel kunde beløbe sig til, grundet paa den for Tiden bestaaende Vare- og Persontransport paa Roskilde Landevej”, oplyste, at der ved Vesterport hvert Aar gennemsnitlig indførtes over 810,000 Centner accise- og toldpligtige Varer, af hvilke omtrent en Tredjedel (for største Delen bestaaende af Kvæg, Lam, Svin, Smør og Ost) passerede hele Roskildevejen, den anden Tredjedel kun Halvdelen eller mindre af denne Vej, medens den sidste Tredjedel slet ikke var kommet herpaa. Det vilde omtrent blive det samme som at beregne Halvdelen for hele Vejlængden. Personantallet var efter Postvæsenets Lister omtrent 20,000, hvortil kom omtrent

10,000 „af de højere Klasser” med egen Befordring og af „Bønder og andre simple Folk 50,000 eller ialt omtrent 80,000 Passagerer frem og tilbage aarlig.

Efter langvarige Forhandlinger blev Planen vedtaget, og den 26. Juni 1847 blev Banen indviet af Christian VIII, som i det blomstersmykkede Tog kørte til Roskilde. Helt fortrolig med det nye Befordringsmiddel var man dog ikke endnu: Musikkorpsen, som sad i Vognen foran Kongen, spillede „Beskærm vor Konge, store Gud”, og da man skulde vende tilbage til Sorgenfri, skete det ikke med Jernbanen, men med Hest og Vogn ad Landevejen!

Vi skal her ikke nærmere gaa ind paa en Skildring af Jernbanevæsenets Udvikling, men nøjes med i Almindelighed at slaa fast, at det nye Anlæg efterhaanden overtog Trafikken fra Vejen, indtil Udviklingen i Begyndelsen af dette Aarhundrede igen vendte sig⁶).

Ved Lov af 21. Juni 1867 om *Bestyrelsen af Vejvæsenet* overgik de tidligere Hoved- og Kongelandeveje fra det militære Vejkorps til Amterne, som overtog Administrationen fra 1. April 1868.

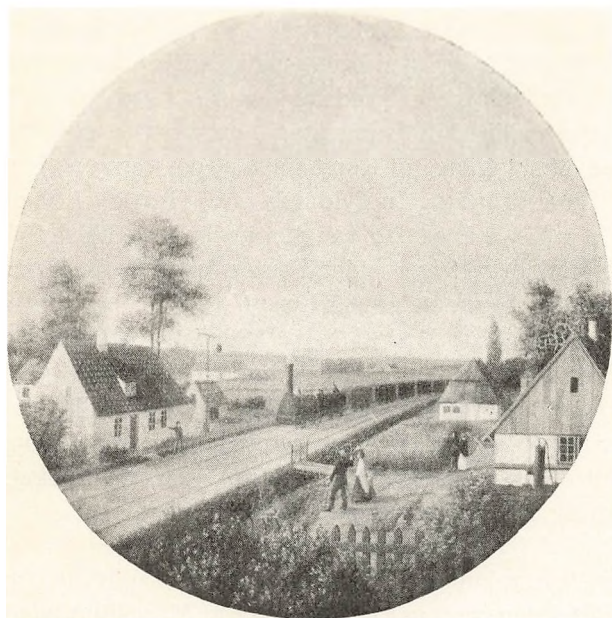
Samtidig blev de hidtilværende Vejinspektører *J. A. Manniche*, som siden d. 1. April 1833 havde været i Korpsets Tjeneste, og *J. Collin-Lundh*, der i 1853 var overgaaet til Ingeniørkorpsen, udnævnt til Amtsvejinspektører for henholdsvis Roskilde og Københavns Amter.

Den 1. April 1883 blev Manniche efter Ansøgning afskediget med Pension og efterfulgtes af Amtsvejinspektør *Chr. Arnold Møller*.

Da Collin-Lundh i Foraaret 1886 blev ansat som Assisterende ved Overvejinspektoratet, fratraadte han 30. April s. A. sin Stilling som Amtsvejinspektør, og blandt 26 Ansøgere valgte man Ingeniør, cand. polyt. *R. W. Winkel* fra Odense til Vejinspektør. Han var den Gang 34 Aar og havde som ung Ingeniør først i 3 Aar virket ved Landevejsanlæg paa Lolland og siden i 6 Aar arbejdet ved Jernbaneanlæg, mest paa Fyen, saa han mødte godt rustet til den betydningsfulde Plads, i hvilken han kom til at virke i 36 Aar, og hvor han blev Foregangsmanden i Vejbygning i Danmark.

Forholdene var den Gang ikke lette paa Roskildevæjen, idet

et pludseligt Tøbrud i Foraaret 1886 medførte, at hele Stenlaget paa flere Steder af Roskildevéjen, hvor der i Undergrunden laa Ler umiddelbart op til Stenene, blev skudt op og vendt om, saa at der fremkom større og mindre Huller i Kørebanelen. Vejinspektør Collin-Lundh havde derfor indberettet til



Jernbanen mellem København og Roskilde 1854, i Nærheden af Valby. (Skydeskive paa den kgl. Skydebane.)

Amtet, at paa en Strækning af omtrent 300 Alen Vest for Damhuset antog disse Brud en større Dimension, og Kørebanelen var her saa beskadiget, at Færdslen derved blev meget vanskeliggjort. Ved idelig Planering og Indfyldning af Sten lykkedes det dog at holde Vejbanen passabel, og den beskadigede Vejstrækning blev derefter saa hurtigt som muligt istandsat efter Anskaffelse af de fornødne Materialer. Han bemærkede, at en saa betydelig Ødelæggelse af Kørebanelen som den, der i Aar havde fundet Sted, var saa usædvanlig, at den ikke kunde forudses og derfor heller ikke forebygges. De store Sten, som paa dette Sted fandtes i Underlaget, var ikke blot af meget forskellig Størrelse og laa meget uordentligt,

men var ogsaa anbragt umiddelbart paa Leret, hvilken sidste Omstændighed særlig var Skyld i Ødelæggelsen. Da denne Vejstrækning nu paa Grund af en foretagen Forandring i Lagbelægningens Omgangsperiode skulde have ny Lagbelægning en Gang hvert tredje Aar, vilde dette forhaabentlig bidrage til at modvirke lignende Beskadigelser i Fremtiden. Han vilde desuden anse det for rigtigst at forsøge Nedlægningen af Drænledninger langs med begge Sider af Kørebanen med Udløb herfra til Grøften. Fuldstændig Forebyggelse af mulige Gentagelser vilde dog næppe kunne opnaas paa anden Maade end ved Ombygning af Kørebanen med Udgravning af den lerede Undergrund og Indfyldning af et Gruslag i Stedet for. Ifølge et vedlagt Overslag var der medgaaet 2676 Kr. 50 Øre til Materialanskaffelser, idet Prisen for slaaede Kampesten efter Akkord havde været 65 Kr. pr. Kubikfavn. Amsraadet efterbevilgede i sit Møde i Maj 1886 dette Arbejde, og det anmodede den nye Vejinspektør om at gøre Strækningen af Vejen fra Rødovrevej til Frederiksberg Bakke til Genstand for en nærmere Undersøgelse og derefter afgive Erklæring om, hvorvidt der var Grund til at foretage yderligere Arbejder til Forbedring af Kørebanen paa denne Strækning og til Forebyggelse af lignende Beskadigelser i Fremtiden.

Den Vejstrækning, som det saaledes var galt med, var for en stor Del den, som var udført, efter at Marmillod havde forladt Danmark, og det kunde derfor se ud til, at de danske Ingeniører, der tog Arven op efter ham, alligevel ikke har kunnet undvære deres Læremester.

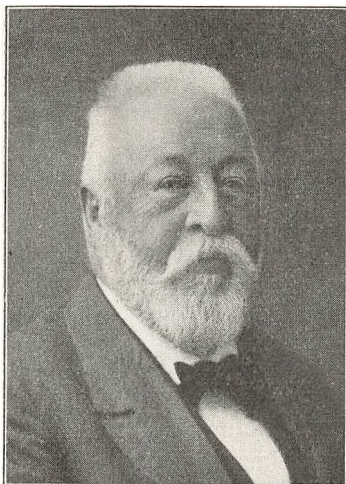
I Juni 1886 indsendte Winkel den ønskede Indberetning om Undersøgelsen af Vejens Undergrund og Vejbane paa Strækningen Rødovrevej—Frederiksberg Bakke. Det fremgik af den, at Vejbanen ogsaa her gennemgaende var slet. Grunden hertil var, at Vejens Undergrund paa en Længde af ca. 400 Favne var af en uheldig, stærkt leret Beskaffenhed; Vejens Paklag var oprindelig ikke bygget med tilstrækkelig Omhyggelighed, idet en Strækning var forsynet med et altfor tyndt Underlag og en anden Strækning med et Underlag af meget store Sten, og endelig var Dæklaget i Tidens Løb, formentlig ved den tiltagende Færdsel, blevet afslidt mere end tilbørligt. Naar disse Mangler skulde afhjælpes, maatte der

1868—1886.



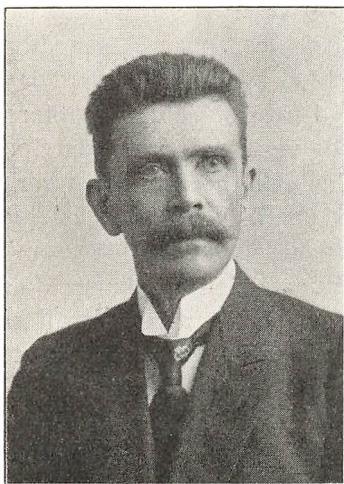
Jonas Collin-Lundh
(f. $\frac{1}{12}$ 1825, d. $\frac{2}{6}$ 1911).

1886—1922.



Richard William Winkel
(f. $\frac{27}{8}$ 1852).

Fra 1922.



Harald Johan Nyborg
(f. $\frac{15}{1}$ 1867).

Amtsvejinspektørerne i Københavns Amt.

paa de 400 Favne Vej under Paklaget anbringes et Gruslag, og Kørebanen maatte tillige ombygges, idet dens Bredde samtidig kunde indskrænkes noget. Vejinspektøren indstillede derfor, at en Ombygning af Vejen blev foretaget paa den nævnte Strækning i Overensstemmelse med et af ham affattet Overslag, hvorefter Udgiften vilde udgøre 37,400 Kr., idet han bemærkede, at man, dels som Følge af Kørebanens mindre Bredde og dels paa Grund af det langt bedre Underlag, i Fremtiden kunde vente en Besparelse i den aarlige Vedligeholdelsesudgift af ca. 2000 Kr.

Amtsraadet bifaldt, at den paagældende Strækning blev ombygget saaledes, som Winkel havde foreslaaet, idet der hertil ialt bevilgedes 30,500 Kr., nemlig det af Vejinspektøren foreslaaede med Fradrag af 6900 Kr., som var bevilget til Lagbelægning paa denne Strækning i det løbende Regnskabsaar. Af denne Sum maatte der anvendes 20,000 Kr. til Ombygning af den værste Strækning inden Vinterens Komme, og Resten maatte ombygges næste Aar.

Tre Aar efter meddelte Vejinspektøren, at Vejbanen paa Roskildevejen mellem Glostrup og Rødevejmøllekro ved Tøbrudet i Foraaret 1889 var i en slet Tilstand, idet den paa forskellige Steder, tilsammen paa en Længde af ca. 300 Favne, var fuldkommen blød og bølgede selv for lettere Køretøjer, og at Vejen, da den omsider ved den foretagne Udbedring var bleven fast, dog var ujævn med dybe Spor og Huller, hvilken Tilstand endnu ikke havde kunnet forbedres. Han indstillede derfor, at der blev foretaget en lignende Grundforbedring af Vejen paa denne Strækning som den, der tidligere var udført dels paa en anden Strækning af samme Vej og dels paa Frederiksborgvejen, og at der hertil ekstraordinært for det løbende Regnskabsaar blev bevilget et Beløb paa 3000 Kr., hvad Amtsraadet ogsaa gjorde.

I 1893 foretog Winkel en Rejse til Tyskland sammen med Overvejinspektørens Assistent, Oberstløjtnant Collin-Lundh (tidligere Vejinspektør i Amtet), særlig for at studere Indskrænkning af Materialforbruget ved Vejarbejder, og efter sin Hjemkomst indsendte han et Forslag til Amtet om at gøre Forsøg med Damptromling og Mosaikbrolægning. I Tilslutning hertil indgav Amtet 10. April 1894 et Andragende til Mi-

nisteriet for offentlige Arbejder om et Laan for at kunne gøre disse Forsøg, idet man gjorde opmærksom paa, at Forholdene i Københavns Amtsraadskreds formentlig maatte antages at være særlig skikkede til saadanne Forsøg, da Belægnings tiden var betydelig kortere end i de fleste andre Amter,

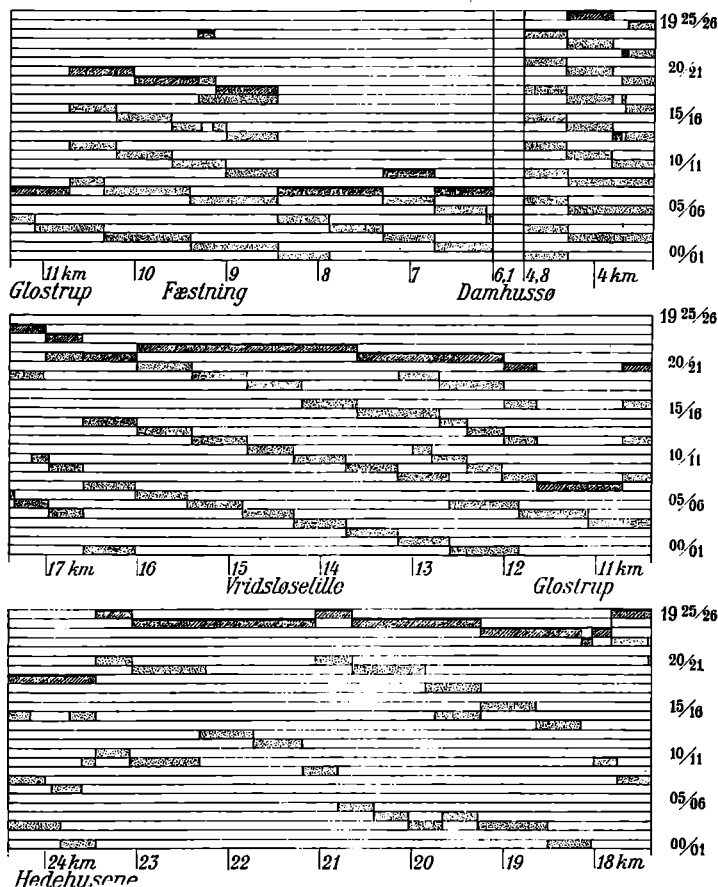


Diagram over Lagbelægningen mellem Hedehusene og København. Den gamle Belægning med Skærver er angivet ved de prikkede Bælter, medens den nye Chaussébelægning er skraveret. Man ser, hvorledes Skærvebelægningen blev fornyet regelmæssigt med Mellemrum, der aftog, efterhaanden som man nærmede sig Byen. Ligeledes ses det, at med Chaussébelægningen ophører alt Arbejde ved Vejen, og betydelige Strækninger med denne Belægning ses at have ligget siden 1907, uden at de viser Tegn paa nævneværdigt Slid.

nemlig 3 Aar imod indtil 10 andet Steds, saa at man hurtigere vilde opnaa et Resultat af Forsøgene. Da imidlertid Omkostningerne ved Anskaffelsen af et Prøve-Damptromleapparat med Tilbehør og Vandvogn, Arbejdsvogn og transportable Haandpumper, af en Profilograf med Etablering af de fornødne Fikspunkter samt til Etablering langs Vejen af et passende Antal Brønde, fra hvilke den nødvendige Vandforsyning til Brug ved Nybygninger kunde finde Sted, vilde andrage ca. 20,000 Kr., og man ikke saa sig i Stand til at afholde et saa betydeligt Beløb af Amtsrepartitionsfonden, mente man at kunne henvende sig til Ministeriet om den fornødne Hjælp fra Statskassen. Tillige maatte der, for at opnaa et paalideligt Resultat af Forsøgene med Damptromlen, i Forbindelse med disse Forsøg foretages Færdselstællinger, Slidmaalinger og Forsøg med Overdækning af Kørebanen med Sandgrus.

Den daværende Overvejinspektør, Oberstløjtnant Dalgas, skal have været meget stemt for Tanken; men desværre døde han, inden Ministeriet fik taget Stilling til Sagen, og dette svarede nu med en Henstilling om, at Amtet lejede en Damptromle, og hvad Profilografen angik, meddelte Ministeriet, at Overvejinspektøren havde bemærket, at Maalinger kunde foretages uden et saadant Instrument, alene ved et Nivellerinstrument. Vejinspektøren holdt paa sit Forslag og gjorde opmærksom paa, at man kun kunde spare 3—400 Kr., da en Profilograf kostede 800 Kr., men skulde man nivelere, maatte man have et fint Nivellerinstrument, og et saadant kostede 4—500 Kr. Amtsraadet vedtog derfor i September s. A. igen at henvende sig til Ministeriet; men Proprietær Piper udtalte dog en Frygt for, at en Damptromle vilde være til for megen Gene for de vejfarende.

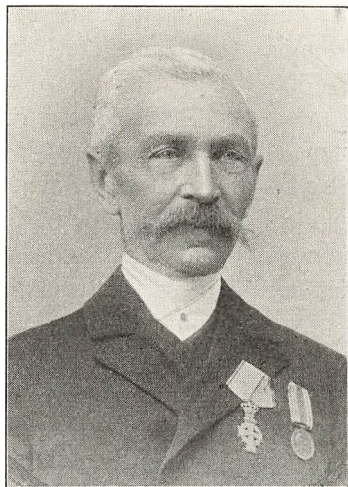
Resultatet blev dog, at man maatte nøjes med at leje en Damptromle hos Firmaet H. C. Petersen & Co., og ved Amtsraadmødet i November 1896 forelaa der Indberetning om de gjorte Forsøg, og for det kommende Aar sluttedes der Kontrakt med dette Firma om Udførelsen af Arbejdet ved Ophakning, Tromling med Damptromle og Vanding ved Nybelægningsarbejderne. I Februar 1898 købtes den 15 Tons Damptromle, som var benyttet af Firmaet, idet Prisen var 11,000

1868—1883.



Jens Ahrner Manniche
(f. $15/4$ 1810, d. $21/7$ 1896).

1883—1906.



Christian Arnold Møller
(f. $22/7$ 1831, d. $23/12$ 1912).

1906—1920.



Carl Martin Petersen
(f. $17/3$ 1870, d. $28/6$ 1920).

Fra 1920.



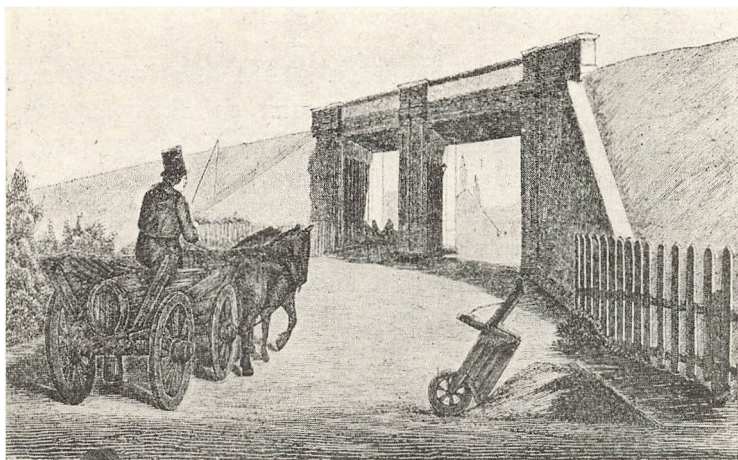
Johannes Parbo
(f. $7/4$ 1885).

Amtsvejinspektørerne i Roskilde Amt.

Kr. incl. Kokesvogn, Sovevogn, 2 Fortromler og 2 Vandtønder m. m., og man vedtog samtidig at afhænde 6 af de 9 Stentromler, Amtet tidligere havde benyttet, idet Prisen sattes til 4—500 Kr. pr. Stk.

Ved Amtsraadsrådet i Februar 1898 blev det vedtaget, at man skulde gøre Forsøg med Mosaikbrolægning paa en Strækning af 10 løb. Favne i Tilslutning til det sammenlignende Forsøg, der blev gjort mellem Hestetromlen og Damptromlen, og at der skulde anbringes 2 Par Fikspunkter paa den mosaikbrolagte Strækning.

Da Københavns Amsraad i 1868 overtog Roskildevejen, kostede Vedligeholdelsen af den Del af denne Vej, som ligger paa dette Amts Grund, ca. 13,000 Rdl. om Aaret, og det holdt sig omtrent saaledes i nogle Aar; men saa begyndte Udgifterne at stige, og de holdt sig derefter paa 30—40,000 Rdl. om Aaret, indtil man paa Grund af den stigende Færdsel blev nødt til at chaussébrolægge hele Vejen. Allerede i 1901 udførte Københavns Amt en Forsøgsstrækning hermed ved Lundehussøen paa Lyngbyvejen, og 1907 begyndte man at lægge kortere Strækninger heraf paa Roskildevejen. Ialt blev der lagt 1407 løb. Favne med en Udgift paa 64,803 Kr. (4221 □ Favne), idet Stenene leveredes af Halmstad Stenhuggeri, det senere Skandinaviske Granit A/B. Da det viste sig, at Vedligeholdelsesudgifterne derved gik ned, sluttede man i 1913 Akkord med Brolægger C. P. Klausen i Korsør om at udføre dette Arbejde for en Betaling af 66 Øre pr. m². Man vilde selvfølgelig gerne have taget en Haandværker fra selve Amtet, men en Brolægger fra Gentofte forlangte 75 Øre pr. m². Da Automobilfærdslen rigtigt begyndte, skrev Vejinspektøren i en Indstilling til Amsraadet i November 1916, at de Stykker af Vejen, som endnu ikke var chaussébrolagte, i Modsætning til tidligere blev ødelagte selv i den saakaldte gode Aarstid, uden at der var Mulighed for at reparere „Automobilhullerne” før sent hen paa Efteraaret. Desuden var Kørebanen ulidelig skarp til lige stor Skade for Færdslen og Vejen, idet den ganske savnede et beskyttende Gruslag, og han foreslog derfor som midlertidig Nødhjælp at anvende en Overtjæring. I Længden kunde dette dog ikke til-



Jernbaneviadukt ved „Røde Port” ved Roskilde. Træsnit fra 1849.

fredsstille, og Udførelsen af Chaussébrolægning blev da fortsat, til hele Vejen i 1923 var forsynet med denne Belægning.

Det var en stor Indsats, Amtsvejinspektør Winkel her gjorde ved at gennemføre Benyttelsen af denne gode og holdbare Vejbelægning, som synes at passe bedst for vort Klima. Betydningen af denne Indsats ses deraf, at medens den samlede Udgift til Københavns Amts Vejevæsen i 1907—08 androg 196,292 Kr., benyttedes der 69,435 Kr. til Chaussébrolægning paa Roskildevejen, og denne Bevilling gennemførtes kun imod betydelig Modstand.

Da Amtsvejinspektør Winkel faldt for Aldersgrænsen, blev han d. 1. Oktober 1922 efterfulgt af Cand. polyt. *H. J. Nyborg*, der siden d. 1. April 1893 havde været hans Assistent.

Strækningen fra Roskilde til Hedehusene, som tilhører Roskilde Amtsraad, kostede i Begyndelsen kun ca. 3000 Kr. aarlig i Vedligeholdelse, men da Omkostningerne efterhaanden steg til det dobbelte, begyndte man i 1919 ogsaa at udføre Chaussébrolægning her, og i 1923 var ligeledes hele denne Strækning forsynet dermed.

Hvad Forholdene vedrørende den Del af Roskildevejen, som hører under Roskilde Amt, angaar, blev 1. Oktober 1906 Ingeniør, cand. polyt. *Carl Martin Petersen*, der siden 1. Oktober 1894 havde været 1ste Assistent ved Frederiksborg Amts

Vej- og Bygningsvæsen, ansat som Amtsvejinspektør i Roskilde Amt.

Her i Amtet naaede man først i 1913 til at anskaffe en Damptrømler, et Ophakkeapparat samt en Skærvemaskine, idet man i Sparekassen for Roskilde By og Omegn optog et Laan paa 20,000 Kr., som skulde afdrages i Løbet af 28 Aar.

I Slutningen af samme Aar androg „Forenede danske Motorejere” om, at der i Henhold til § 21 i Lov af 29. April 1913 om Motorkøretøjer maatte blive meddelt almindelig Tilladelse til Kørsel paa Amtets Landeveje i Tiden fra 16. Septbr. til 14. April fra $\frac{3}{4}$ Time efter Solnedgang til Kl. 11 Aften og fra Kl. 4 Morgen til $\frac{3}{4}$ Time før Solens Opgang; men Amtsraadet afslog dette.

Udgifterne til Vejens Vedligeholdelse holdt sig omkring 3000 Kr. aarlig til 1912, da de steg til 6—7000 Kr., paa hvilket Beløb de siden har været; men der er i 1919—23 desuden til Chaussébrolægning anvendt godt 400,000 Kr., som er tilvejebragt ved Laan i Sparekassen for Roskilde By og Omegn.

I Tidens Løb har Amtsraadet gentagne Gange beskæftiget sig med de vanskelige Færdselsforhold ved „Røde Port” uden at dette Problem dog endnu er blevet klaret.

Da Amtsvejinspektør Petersen døde, blev Ingeniør, cand. polyt. *Johannes Parbo*, som havde været Assistent ved Lolland-Falsters Amtsvejvæsen, udnævnt til Amtsvejinspektør.

I Lighed med, hvad der fandt Sted ved de franske Chaussees, blev det ved kgl. Resolution af 13. Decbr. 1773 bestemt, at der skulde opkræves *Passagepenge* af Rejsende og andre, som betjente sig af den nye Vej fra Roskilde til Damhuset. Ved en Plakat af 18. Decbr. s. A. blev det bekendtgjort, at disse Penge skulde betales fra 22. Decbr. s. A. ved en Bom ved Damhuset og gaa til Hjælp til Vejens Vedligeholdelse. Enhver, som betjente sig af Vejen, skulde for hver Rejse saavel frem som tilbage betale følgende Afgift:

For en Karet med 6 Heste	12 Skilling.
For en Karet med 4 Heste	8 —
For en Karet med 2 Heste	6 —
For en Chaise eller Postvogn med 2 eller flere Heste	6 —

For en Bondevogn.....	2 Skilling.
For andre Vogne eller Karioler	4 —
For en Rytter	2 —
For Bæster og Hornkvæg pr. Stk.	1 —
For 4 Faar, Lam eller Svin.....	1 —

Ved alle kongelige Rejser og Tilførsler til det kongelige Fadebur var der Fritagelse for Bompengene.

Ved en Forordning af 15. Februar 1786 blev det fastsat, at der paa alle Chausséerne for hver Mil skulde erlægges Passagepenge, og der rejstes nu paa Roskildevæjen Bomme ved Vridsløselille, Baldersbrønde og Roskilde.

For Sjællands Vedkommende blev det ved Lov af 15. April 1854 bestemt, at Bommene skulde nedlægges, med Undtagelse af dem i Gamle Københavns Amt, fra de løbende Forpagtningskontrakters Udløb, mod en Erstatning, der lignedes paa Hartkornet.

Straks ved Amtets Overtagelse af Landevejen blev der fremsat det Ønske, at Bommene skulde nedlægges, og Indenrigsministeriet foretog i den Anledning en Undersøgelse af Indtægterne, som viste sig at være nedadgaaende; men det lykkedes ikke at naa til nogen Enighed, hvorfor Bommene bevaredes. I et Amtsraadmøde d. 2. Februar 1869 vedtog man, at Bommene skulde give: Bom Nr. 1 ved Damhuset 3300 Rdl. aarlig, Nr. 2 ved Vridsløselille 1430 Rdl og Nr. 3 ved Baldersbrønde 500 Rdl. Hvis disse Afgifter ikke kunde opnaas, skulde Bommene bortforpagtes ved offentlig Auktion. Det viste sig imidlertid, at Nr. 1 kunde bortgives for 3460 Rdl. og Nr. 2 for 1450 Rdl., medens en Auktion d. 21. Februar 1869 over Nr. 3 kun indbragte en aarlig Afgift af 480 Rdl.

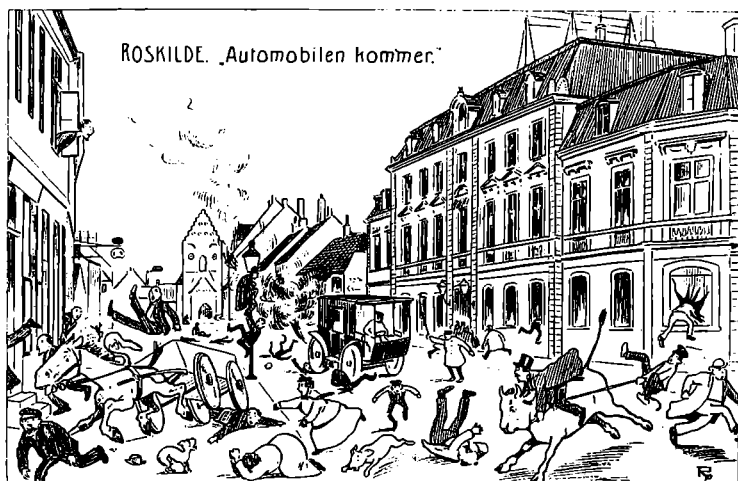
Afgiften holdt sig omtrent ved disse Summer, dog med nogen Nedgang, og da navnlig for Nr. 2's og 3's Vedkommende. I 1872 var Forpagtningsafgifterne saaledes 3405 Rdl. for Nr. 1, 1100 Rdl. for Nr. 2 og 370 Rdl. for Nr. 3. Men senere blev Nedgangen større. I 1880 var Afgiften saaledes kun 6550 Kr. for Nr. 1, 1080 Kr. for Nr. 2 og 300 Kr. for Nr. 3, og Afgiften holdt sig omtrent paa denne Størrelse gennem en længere Aarrække. I Aaret 1888 betaltes saaledes henholdsvis 6400, 1200 og 400 Kr. og i 1898 henholdsvis 6600, 1200 og 430 Kr. og i 1912 henholdsvis 7000, 2000 og 720 Kr.

og September 1886 og i Januar 1887, en Trafik af 298 Vogne med 2 Heste og 272 Vogne med 1 Hest pr. Dag. Siden November 1921 finder regelmæssige Tællinger Sted med Mellemrum af 2—4 Uger, saaledes at de bliver fordelt over Aarets forskellige Tider og de forskellige Ugedage. Tællingerne udføres paa 7 forskellige Steder af Vejen. Som et Eksempel paa den stærkt stigende Motorfærdsel angives hosstaaende Tællinger:

Færdselens Art	Dagtællinger		Nattællinger	
	Færdselens Antal			
	ved Damhuskroen 1921—1922	ved Damhuskroen 1925—1926	ved Hedhusene 1923	ved Rød- ovre Bakke 1924
Vogne med 2 Heste...	186	210	1	3
Vogne med 1 Hest....	143	128	1	10
Personautomobiler ...	326	867	25	111
Lastautomobiler m.		499	6	15
Luftringe				
Lastautomobiler m. massive Ringe.....	176	312	8	2
Lastautomobiler m. Paahængsvogne ...	15	18	0	0
Motorcykler	107	195	2	28
Motorcykler med Sidevogn.....	40	69	0	5
Cykler	930	2423	7	272
Ryttere	11	13	0	0
Fodgængere.....	417	512	4	7

Dagtællingerne er i Tiden 1921—22 foretaget i et samlet Antal af 24 ved Damhuskroen. Tælleperioden varede fra d. 25. November 1921 til d. 8. November 1922, og Tællingerne foregik i Tiden fra Kl. 7 Morgen til 6 Aften. De tilsvarende Tællinger paa samme Tid i 1925—26 omfattede et Antal af 14, der fandt Sted fra d. 21. Marts 1925 til d. 7. Marts 1926; de sidste Tællinger foregik i Tiden fra Kl. 6 Morgen til Kl. 10 Aften. Nattællingen ved Hedehusene fandt Sted d. 11. December 1923 i Tiden fra Kl. 10 Aften til Kl. 6 Morgen, medens Nattællingen ved Rødovre Bakke blev foretaget d. 24. Juni 1924 indenfor samme Tid som den foregaaende.

Det største Antal Personautomobiler paa en enkelt Dag

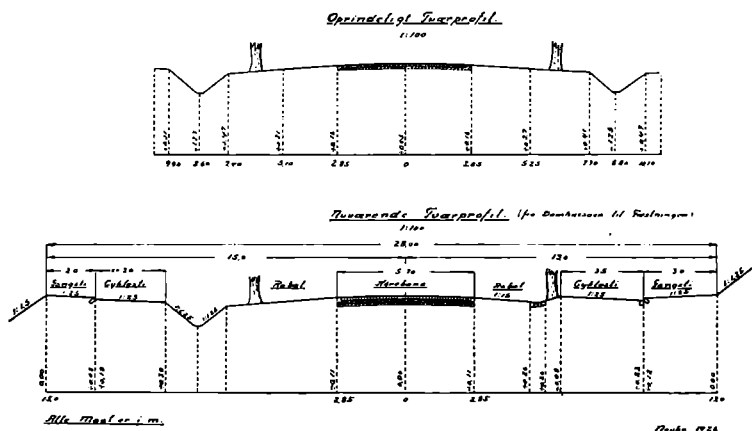


Satirisk Tegning fra 1897.

men, men paa den slagne Landevej fra Kvistgaard og syd-
 efter naaede den en Rekord af 1 Mil paa 14½ Minut. Folk
 stormede ud for at se Vognen, navnlig i Helsingør, hvor der
 i Løbet af faa Minutter samledes flere Hundrede Mennesker,
 saa at Politiet maatte tilkaldes for at holde Orden. Kørslen
 beskrives som overordentlig jævn og lige saa behagelig som
 i en Jernbanevogn, takket være de tre Tommer tykke Gummi-
 ringe paa Hjulene. Den næste Vogn fra Fabriken skulde ud-
 styres med Luftringe. *Tirsdag den 13. April 1897* var Motor-
 vognen i Roskilde, hvor den ligeledes vakte stor Opmærk-
 somhed. Et af Roskildebladene fortalte herom, „at der hurtigt
 samlede sig et skuelystent Publikum om den ejendommelige
 Kalechevogn, der kunde køre af sig selv uden Heste til at
 trække“, medens et andet berettede, at Vognen bevægede sig
 med stor Hastighed og gik mærkværdig „stødt“ (med en me-
 get pudsig Trykfejl staar der virkelig saaledes) og blødt paa
 Stenbroen. Vognen saa meget fiks og tiltalende ud, den havde
 Plads til 6 Personer, men var meget kostbar^s).

Hvad *Færdslen paa Roskildevejen* angaar, foreligger der
 en Række Tællinger, som naturligvis viser en meget stærk
 Stigning i de senere Aar. Ved Damhuskroen er der saaledes
 talt som Gennemsnit af Tællinger i 3 Uger, henholdsvis i Maj

neren begyndte man at rejse Telefonmaster langs Sydsiden. I 1889 blev Vejen paa en kort Strækning lagt om i Anledning af Anlægget af Vestfronten, idet den af militære Grunde førtes i en Bue igennem Enceinten. Denne Bue blev igen fjernet i



Tværfiler af Roskildevejen.

1924 ved Fæstningens Nedlæggelse. Paa flere af de bebyggede Strækninger blev efterhaanden Grøfterne fyldt, og der blev anlagt Fortov; i 1912 var dette saaledes sket paa hele Strækningen gennem Glostrup. Det største Arbejde af denne Art vedtoges det at udføre i August 1922, idet man bestemte at anlægge Cykle- og Gangstier fra Damhuskroen til Glostrup, samtidig med at Vejen udvidedes til en Bredde af 28 m, og Gennemførelsen af dette Arbejde er stedse blevet udført som Nødhjælpsarbejde).

Det sidste Afsnit i Vejens Historie kendetegnes ved den stigende Trafik med Automobiles af alle Arter. Vi er saa heldige at kunne datere Begyndelsen til denne Udvikling, idet vi har sikker Efterretning om, hvornaar det første Automobil har kørt paa Vejen fra København til Roskilde.

Søndag den 11. April 1897 foretog Direktørerne H. og W. Larsen fra A/S N. Larsens Vognfabrik i København en Udflugt til Helsingør og tilbage over Hørsholm og Holte med den af Fabriken byggede Motorvogn. Den foretog Turen fra København til Helsingør i 2½ Time og brugte hertil for 1 Kr. Benzin. Vognen var beregnet til at kunne køre 24 km i Ti-

Samme Vogn med flere end 2 Heste.....	20 Øre.
Firhjulede Person-Motorvogne med Indretning til at lukkes....	16 —
Firhjulede Vareautomobiler uden Indretning til at lukkes.....	10 —
Firhjulede Vareautomobiler med Indretning til at lukkes.....	16 —
Blokvogne med 2 Heste.....	8 —
Blokvogne med flere end 2 Heste.....	15 —
Transportvogne med Maskiner med 2 Heste.....	25 —
Samme Vogne med flere end 2 Heste.....	35 —
Person-Omnibusser med 2 Heste samt Person Motor-Omnibusser	25 —
Samme Vogne med flere end 2 Heste.....	35 —
Motor Omnibusser til Fragtkørsel.....	35 —
Flyttevogne, Flytteomnibusser med 2 Heste.....	25 —
Samme Vogne med flere end 2 Heste.....	35 —
Sporvogne med 2 Heste	25 —
Samme med flere end 2 Heste.....	35 —
Vejlokomotiver	25 —
Vogne, der trækkes af Vejlokomotiver	15 —
Dampomnibusser	35 —
Ridende	4 —
Heste, Æsler, Hornkvæg	4 —
Svin, Geder, Faar, Lam	2 —
Københavns Amts Vejinspektorat.	

Den stigende Færdsel gjorde det selvfølgelig i Længden umuligt at bibeholde *Niveauskæringen* med Jernbanen ved *Hedehusene*, hvorfor Statsbanerne ogsaa i 1914 foreslog at bygge Viadukt her, idet de ønskede den frie Højde sat til 4,8 m og Vejens Stigning til 35 ‰. Vejinspektøren erklærede sig tilfreds hermed, og Amtsraadet tiltraadte det i sit Møde d. 26. August s. A.; men samtidig gjorde Vejinspektøren opmærksom paa, at man ved at give Viadukten en svag S-Form kunde forkorte den ca. 20 m, hvorved den blev noget billigere, og Amtet behøvede da ikke at give det Tilskud paa 20,000 Kr., som Statsbanerne forlangte, for at Kørebane og Gangstier kunde faa den Bredde af henholdsvis 7 og 2 m, som Amtet forlangte, de skulde have. Den mindste Krumningsradius for en saadan Viadukt er 110 m, saa at man fra de to Punkter, hvor Nedkørslerne begynder, kan se til Midten af Viadukten, og Vejen kan overalt overses i en Afstand af 80—100 m. Endvidere gjorde han opmærksom paa, at det var en Fordel, at Viadukten blev saa kort som muligt og derved lysere. Amtet tiltraadte disse Forslag.

I over et Hundrebaar beholdt Landevejen det *Udseende*, den havde faaet ved sit Anlæg, naar lige undtages, at Træerne voksede til og blev store. Først i 1880 rejstes der langs Vejens Nordside en Stangledning for Statstelegrafen, og 4 Aar se-

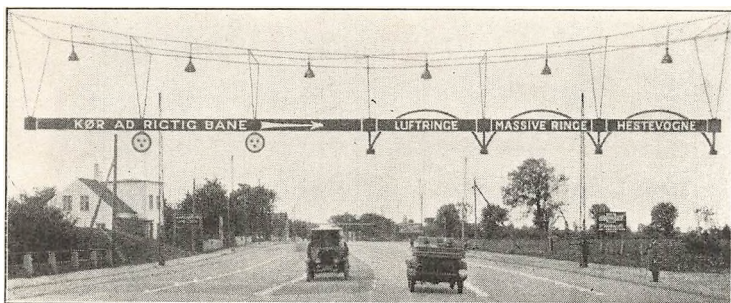
Bommene havde imidlertid ikke været populære, og med den stigende Trafik maatte det være et Tidsspørgsmaal, naar de endelig faldt bort. Dette Tidspunkt kom i 1914, og Initiativet toges af Københavns Amts Sogneraadforening, til hvilken Københavns Magistrat sluttede sig i en Skrivelse af 4. Juli 1914, og paa sit Møde 26. August s. A. vedtog Københavns Amsraad at meddele Ministeriet for offentlige Arbejder, at det kunde slutte sig til Tanken om at ophæve Bommene fra 1. April 1915. Til Gengæld skulde Københavns og Frederiksberg Kommuner efter nærmere fastsat Forhold indbetale til Københavns Amtsrepartitionsfond tilsammen 15,000 Kr. om Aaret i 10 Aar fra 2. Januar 1916 at regne.

Bomhuset ved Baldersbrønde blev udlejet, fordi det ligger med Facaden i Flugt med Vejtræerne, medens de andre Bomhuse solgtes.

Skønt Ophævelsen af Bomtaksterne ikke ligger saa langt tilbage, har de fleste dog sikkert glemt dem, og det kan derfor have sin Interesse at gengive dem. Bomtaksterne fra Vridsløselille, der nu opbevares i Københavns Bymuseum, lyder:

Ifølge Indenrigsministeriets Bekendtgørelser af 4. Juni og 28. December 1874 samt Ministeriet for offentlige Arbejders Bekendtgørelser af 18. April og 22. December 1905 opkræves Passagepengene ved Bommene paa offentlige Veje efter nedenstaaende Takster:

Arbejdsvogne, Arbejdsslæder, Torvevogne, Torveslæder, Kasser med 2 Hjul, naar der findes kun ét for Kudskens bestemt Sæde (Brædt), med 1 eller 2 Heste.....	4 Øre.
Samme Vogne (Slæder, Kasser) med flere end 2 Heste.....	8 —
Samme Vogne (Slæder) og iøvrigt alle aabne Vogne af lignende Slags, som foruden det for Kudskens bestemte Sæde er forsynede med et eller flere Sæder med Rygstød, samt Fragtvogne og Vogne, der benyttes til Fragtkørsel, med 1 eller 2 Heste	8 —
Samme Vogne (Slæder) med flere end 2 Heste.....	15 —
Vogn med 2 Hjul (Gig, Karriol, Dogkardt m. fl.) med 1 Hest	8 —
Kane med 1 eller 2 Heste.....	8 —
Kane med flere end 2 Heste.....	15 —
Droske med 1 Hest (aabn eller tillukket).....	10 —
Firhjulede Personvogne uden Indretning til at lukkes (Jagt- vogne, Skolevogne, Charabanc m. fl.) med 2 Heste.....	10 —
Samme Vogne med flere end 2 Heste.....	15 —
Firhjulede Person-Motorvogne uden Indretning til at lukkes samt fir- eller femhjulede Motorcykler	10 —
Firhjulede Personvogne med Indretning til at lukkes (Karet, Wienervogn, Landauer, Droske, Charabanc m. fl.) med 2 Heste	16 —



Forsøgsvejbanerne paa Roskildevejen.

(fra Kl. 6 Morgen til Kl. 10 Aften) er talt Søndag den 30. August 1925 og var 2336; samme Dag taltes i samme Tidsrum 4661 Cykler, hvilket ligeledes er det højeste Antal Cykler, som er talt nogen Dag. Det største Antal Fodgængere paa en enkelt Dag (fra Kl. 6 Morgen til Kl. 10 Aften) taltes Torsdag den 14. Maj 1925 og var 883.

Med den stigende Færdsel gaar der selvfølgelig et stigende Slid af Vejen, men da er det interessant at se, at samtidig er Skærveforbruget paa Vejen dog stadig gaaet ned siden Slutningen af forrige Aarhundrede, et tydeligt Bevis paa Vejvæsenets dygtige og rationelle Arbejde i Aarenes Løb. Brugerman som omtrentligt Maa! for Færdslen Bomafigifterne paa Vejen, faar man:

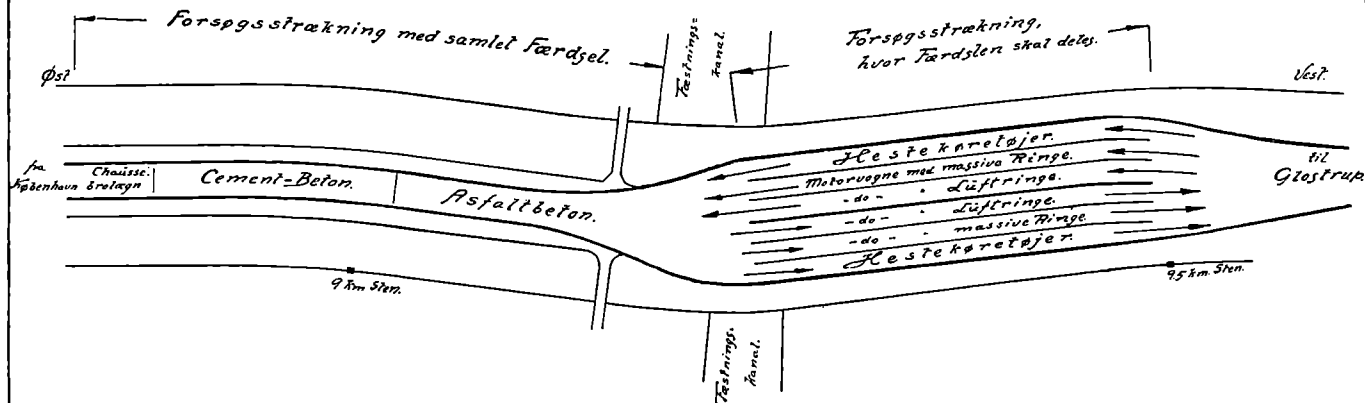
1886—87	115	m ³ /km	Skærver	og	8000	Kr.	i	Bomafigift.
1904—05	89	„	—	-	8475	„	i	—
1913—14	64	„	—	-	9720	„	i	—

Medens Bomafigiften og altsaa ogsaa Færdselen var steget med 22 pCt., var det aarlige Skærveforbrug gaaet ned med 44 pCt.

Da Vejen blev omlagt gennem Enceinten, foreslog fhv. Amtsvejinspektør Winkel i Dansk Ingeniørforenings tekniske Vejkomiteé, at man benyttede Lejligheden til her at bygge en *Forsøgsstrækning*, hvor man kunde gøre Forsøg angaaende de forskellige Vejbelægnings Modstandsevne, og man har derfor paa en Strækning af 250 m lagt 6 parallelle Kørebane, 3 for Kørsel i hver Retning.

Paa disse Forsøgsstrækninger er anvendt henholdsvis

Forsøgsbane paa Roskildevej ved Glostrup. (Schematisk Oversigtsplan)



Juni 1926.

Forsøgsvejbanerne paa Roskildevejen.

Chaussébrolægning, Cementbeton og Asfaltbeton, og idet de forskellige Strækninger befares henholdsvis af Hestevogne og Automobiler med Luftringe og massive Ringe, bliver der Mulighed for at maale Sliddet med stor Nøjagtighed ($\frac{1}{100}$ mm) for hver 10 cm af Kørebanernes Bredde. Man plejer nemlig ellers at vælge Kørebanebelægningen efter Færdselsmængden i Tons pr. m Kørebanebredde, men herved ser man ganske bort fra det uimodsigelige Faktum, at disse tre forskellige Arter af Køretøjer paavirker en Kørebane højst forskelligt. Der er foretaget mange forskellige Forsøg rundt i Verden for at konstatere Sliddet paa Vejene, men en Undersøgelse efter det System, som Forsøgsstrækningen paa Roskildevæjen repræsenterer, har man ikke, saa vidt det har været den tekniske Vejkomité bekendt, foretaget noget andet Sted. Forsøgsstrækningerne aabnedes for Færdselen den 23. September 1926, og det viste sig straks, at det kørende Publikum hurtigt fandt sig til Rette ved Hjælp af de tydelige Skilte, saa at Forsøgene ikke kommer til at lide af væsentlige Fejl, ved at Vognene kommer paa de urette Baner. Endnu foreligger der ikke offentliggjorte Resultater af Forsøgene, som stadig fortsættes, og Tiden maa vise, om den gamle Roskildevæj paa denne Maade skal faa et Verdensry ved at skaffe den moderne Vejteknik de Kvotienter, som de forskellige Arter af Køretøjers Vægt skal multipliceres med, for at deres Paavirkninger kan stilles lige, uafhængig af den forskellige Trækkraft og Hjulenes forskellige Bandager^o).

At man har valgt Roskilde Landevej til Anlægget af denne Forsøgsstrækning, er naturligvis ikke nogen Tilfældighed. Gennem Tiderne har denne Vej været en af de stærkest befærdede i Landet, og denne Stilling vil den sikkert ogsaa vedblivende hævde, idet den jo opsamler saa at sige hele Landets Trafik ind til Hovedstaden. Roskilde Landevej har derfor været og er endnu den bedst kendte af vore Veje, og dens Historie kan af den Grund sikkert paaregne en mere almindelig Interesse.

Men „Roskilde Landevej” har ogsaa paa anden Maade været landskendt: Folkevittigheden har brugt dette Ord som Betegnelse for Spegepølse. Hvorfor man netop har valgt at opkalde denne Slags Paalæg efter en Færdselslinje, har ofte

vakt Forundring og givet Anledning til forskellige Forklaringer. Den sandsynligste er følgende, som, fordi den viser, at der virkelig har været en Sammenhæng mellem de to Udtryk, til Slutning skal meddeles her.

Da Kødet i Begyndelsen af forrige Aarhundrede som Følge af de mange Krigsaar (1808-14) var steget til meget høje Priser, saa at særlig den fattige Del af Befolkningen ofte i lange Tider ikke nød Kød, forsøgte Autoriteterne at skaffe Hestekød Indpas som Fødemiddel. Den 15. Maj 1810 blev der tilbudt kgl. Privilegier paa Hesteslagterier, imod at man skulde overholde samme Betingelser, som Hesteslagteriet i København, der var oprettet nogen Tid i Forvejen, var undergivet. For yderligere at fremme Udbredelsen af Nydelsen af Hestekød blev det samme Dag anordnet, at samtlige Tugthus- og Forbedringshusfanger for Fremtiden skulde have Hestekød, og der blev desuden sendt et Cirkulære til Biskopperne og Stiftamtmandene „angaaende Hestekødets Spisning og Opmuntring dertil endog af Religionslærere”, og det forventedes af disse, at de „i Samtaler med Almuen og paa andre passende Maader kraftigen vil kunne bidrage til at udrydde de indgroede Fordomme mod denne sunde og styrkende Føde”¹¹⁰).

Nogle af de nye Hesteslagterier blev byggede ved den nye Roskildevej, og da Hestekødet aabenbart har haft stor Uvilje at kæmpe imod, en Uvilje, som jo nu 100 Aar efter ingenlunde er forsvunden, kan man jo let forstaa, at Datiden fandt paa at give Spegepølse Navnet Roskilde Landevej for paa den Maade at betegne, at Pølsen var eller kunde være lavet af Hestekød.

J. T. Lundbye og V. Hermansen.