

skrift Ny kgl. Saml. 821, fol.) – takster, hvis overlevering er korrump, og som derfor ikke alene bør danne grundlag for metrologiske finberegninger).

Udstedelsen af forordningen 1602 fik iøvrigt et efterspil, der støtter Poul Rasmussens fortolkning af den. 1605 udsendte professor Jørgen Dybvad sine *Theses de juramento*, af hvilke især nr. 97 og 98 beskæftiger sig med den befalede metrologiske reform. Dybvad anker her (§ 98) over, at man havde gjort de måleenheder, hvori afgifterne beregnedes, større i stedet for at formindske dem, idet han henviser til, at underklassen på landet i forvejen havde det vanskeligt nok. Konsistorialdommen af 1607 11/4 underkendte Dybvads ret til at kritisere reformen (Gl. kgl. Saml. 1451 in 4:to, s. 8; jfr. Erik Pontoppidan: *Annales ecclesiae Danicæ* 3. del (1747), s. 568 f., samt Holger Fr. Rørdam i *Danske Magazin* 4. r. I (1873), s. 130); men hans gengivelse af dens indhold står uimodsiget og passer udmærket med den af Rasmussen antagne forøgelse af den mindre sjællandske landgildetonde ved den pågældende forordning. Hvorvidt nyordningen virkelig blev gennemført, er naturligvis et andet spørgsmål.

Poul Rasmussen har foruden det trykte materiale rådet over Svend Aakjærs efterladte metrologiske samlinger i Rigsarkivet (s. 63 f.), ligesom han kan henviser til utrykte afhandlinger og breve fra C. A. Christensens (ss. 22, 27) og Henning Paulsens (s. 46) hånd. Endvidere forbereder Rasmussen selv en udgave af utrykte kilder og en kritisk behandling deraf, idet der hermed vil være tilvejebragt forudsætninger for yderligere forskningsresultater inden for ældre dansk metrologi (se s. 64). Af største interesse vil det tillige være, hvis handelshistorikere m.fl. fremlægger tilsvarende materiale til belysning af bl. a. tøndens størrelse. Endelig må der peges på betydningen af spørgsmålet om forbindelsen mellem længde- og vægtenhed, herhjemme knyttet til Ole Rømers navn; fra svensk side antager nu Nils Sahlgren en sammenhæng i middelalderen og senere mellem længdemål og rummål og mener sin opfattelse bekræftet af bevarede metalskæppemål i nordtyske byer (Stockholms universitet – Kulturgeografiska institutionen. Forskningsprojektet administrativa rumsliga system. Meddelande 3. Diskussionsprotokoll från Svartåkonferensen 21–23 april 1967, ss. 17–23).

Poul Rasmussen har haft mod til at skrive sin bog på et tidspunkt, da udforskningen af gamle måle- og vægtenheder synes i hastig udvikling, og har løst opgaven på en så overlegen måde, at hans status over dansk historisk metrologi anno 1967 – inden for de valgte rammer – næppe kan tænkes bedre.

SVEND GISSEL

ALMINDELIG HISTORIE

TORBEN TOPSØE-JENSEN: *Ad hjulspor og landeveje*. København, Steen Hasselbalchs Forlag, 1966. 275 s. Ill. 50,05/69,30 kr.

I forordet kaldes bogen »et forsøg på at give en fremstilling af de danske vejes historie og af livet på vejene« (s. 9). Kronologisk dækker den tiden frem til bilens gennembrud o. 1920. Emnet er af stor kulturhistorisk interesse, og det er tillige en væsentlig side af vor økonomiske historie. Det er derfor ejendommeligt,

at det ikke tidligere er blevet taget op til samlet bearbejdning, så at man har måttet nøjes med en ret spredt litteratur. Det er beklageligt, at forfatteren ikke har ofret sider på en litteraturliste, der ville have gjort det lettere at bruge bogen sammen med den ældre litteratur, som bogen ingenlunde har overflødiggjort. Fr. Olsen: »Det danske Postvæsen« bind 1-3 (Kbh. 1889-1924) må stadig fremhæves som meget nyttig for den, der vil studere videre i det utrykte kildemateriale. Topsøe-Jensen har benyttet en omfattende litteratur, der dog nok kunne suppleres flere steder (herom mere under de enkelte kapitler nedenfor). Man mærker på forfatterens fortrolighed med den juridiske og administrative del af litteraturen og kildematerialet, at han er jurist, men han har også et omfattende kendskab til den almindelige prosa og poesi om livet på vejene. Det sparsomme statistiske kildemateriale, der findes efter år 1800, er næsten ikke antydet i bogen og synes ikke at være benyttet af forfatteren. Bogen er i det hele taget lagt an som en refererende fortælling, den er ikke analyserende, den stiller ingen spørgsmål til kildestoffet og forsøger følgelig heller ikke at besvare sådanne. Forfatteren henvender sig ikke til faghistorikeren – snarere til den »almindelige læser«. Hans bog fortjener dog en grundig omtale, fordi lokalhistorikere sikkert vil bruge den i fremtiden.

»Fremstillingen er bygget op omkring de skiftende tiders lovgivning« (s. 9). Hertil må bemærkes, at lovgivningen ikke afspejler al aktivitet på og med vejene – den store gruppe veje, der benævnes »biveje«, kommer kun af og til frem i lovgivningen. Det ville have været mere frugtbart at gå ud fra teorien om at veje enten anlægges, fordi der er et behov, eller fordi man ønsker at fremme en bestemt plan. (Se f.eks. Steen B. Böcher: »Vejudviklingen i Hobugtområdet«, *Geografisk Tidsskrift* bd. 49, 1948-49). S. 186-87 gengives dele af diskussionen om vejbyggeriet i Jylland i 1830'erne. Her er det klart, at trafikbehovet ikke krævede nye veje, men Frederik den 6.'s regering havde åbenbart planer om at fremme udviklingen. Kongen rejste flere gange rundt i landsdelen, og i Generalpostdirektionen medførte det en stærk aktivitet med færgesteder, befordringsstationer o.s.v. Ingeniørkorpsets aktivitet lå helt på linje hermed.

Kapitlet om oldtidsvejene fylder kun 6 sider. Det omtaler de betydeligste arkæologiske fund og går ind for Sophus Müllers teori om højkrækkerne, en teori som prof. J. T. Lundbye som amatør har dyrket med stor iver (J.T.L. var professor i teknisk hygiejne). Prof. Böcher er i den ovennævnte artikel kritisk over for teorien – man aner en vejlinje og går så ud fra at trafikbehov må have været der. En moderne efterprøvning af teorien bør gå ud fra Therkel Mathiasens to grundlæggende afhandlinger: »Studier over Vestjyllands Oldtidsbebyggelse« (1948) og »Nordvestsjælland Oldtidsbebyggelse« (1959).

Behandlingen af middelalderen fylder godt 30 sider. Perioden opfattes som en helhed, og kilderne hentes snart fra dens begyndelse, snart fra dens slutning. Folkeviser citeres hyppigt og uden antydning af, hvornår de pågældende viser er forfattet. En henvisning som note 27 til s. 46 burde gå til en bog, der lettere kunne lånes på bibliotek end Kofod Anchers Lovhistorie fra 1776!

»Fra middelalder til vejreformerne« er titlen på næste afsnit, der fylder 85 sider. Mod slutningen af denne periode, da flere lande i Europa havde forbedret deres veje, er det klart at Danmark var sakket agterud, men var det også tilfældet i 1500-tallet? Var vejene ikke dårlige overalt dengang? Bogens geogra-

fiske stedsangivelser er ikke altid lige klare, f.eks. kan hulvejen på s. 67 ikke være »i nærheden af Blaakilde«, når den ligger i Nørre Skov nord for Rebild – afstanden er 7–8 km! Under gennemgangen af kongevejene er der slet ikke taget stilling til vejene på Fyn, hvor J. Høirup har beskrevet afdækningen af en brolagt strækning i Nyborg (»Træk af de fynske vejes historie« i Fynske Aarbøger V–VI, 1955–58). Regner forfatteren ikke dette anlæg for en kongevej?

Afsnittet om »vejreformerne« fylder 55 sider; det er bogens grundigste afsnit – og med rette, fordi kildematerialet her virkelig tillader en grundigere behandling. Forfatteren går desværre ikke ind på problemet om, hvorfor regeringen i 1780'erne besluttede sig til nye vejanlæg: var der påvist et større trafikbehov? Var der tale om en økonomisk planlægning, der krævede de nye veje? Eller var det prestigepolitik? Bogens henvisninger er her – og også andre steder – så mangelfulde, at det ikke er klart, hvad forfatteren bygger på – hvad sigtes der til med resolutionen fra 1761 (s. 141)? Det er klart, at J. H. E. Bernstorff spillede en ledende rolle, men det gjorde general H.W. von Huth også. Han var selv en erfaren ingeniørofficer, men politisk modstander af Bernstorff. Problemerne her er endnu uløste, men den bedste fremstilling er stadig Lundbye og Hermansen: »Roskilde Landevej gennem Tiderne« (1927). Hvad mener forfatteren med at stenene var samlet af markerne »med stort tidsspilde« (s. 144)? Var det ikke til fordel for dyrkningen, at stenene blev fjernet? Det er da langt mere beklageligt, at stenene fra mange oldtidsminder blev røvet til vejbyggeriet. Samtidens vurdering af de nye veje er interessant, og der citeres meget både for og imod, men hvor værdifuldt er det at citere Oehlenschlägers Langelandsrejse – er det andet end et udtryk for romantikkens litterære mani (s. 177)? På samme måde skal man passe på de romantiske malere; deres billeder er kun naturtro på den for romantikken karakteristiske måde (se A. Steensberg: »Bonderomantik« i Politikens kronik 21.10.59).

Omkring s. 186–87 synes fremstillingen at være trængt for meget sammen. Kommissionen af 1835 til undersøgelse af klagerne over vejarbejdet nævnes, men ikke ét ord om, hvad der videre skete! Major N.W. Stockfleths manuskript om de jyske veje citeres ganske kort, men i hvilket arkiv findes det?

På s. 188 kommer forfatteren ret kort ind på de vejtekniske byggemetoder. Her burde man også nævne Hubert Gautier: »Traité de la Construction des Chemins«, der kom i Paris i 1716 og dernæst i flere udgaver og i tysk oversættelse så sent som 1773. Flere eksemplarer af denne bog var i dansk eje før ca. 1810. Litteratur om Trésaguets system fra 1775 kendes derimod ikke så tidligt; man må vel forestille sig, at viden herom er bibragt ved mesterlære-systemet. Mac Adams system var næppe kendt før 1824, da den engelske førsteudgave af hans bog kom i London, men allerede i 1828 kom den i dansk oversættelse. En dansk lærebog for ingeniørofficererne kom i 1843, nemlig I. C. Vogelius Steenstrup: »Leitfaden zur Anlage und Unterhaltung der Landstrassen« etc. . . (på tysk fordi en del af helstatens officerer var tyske). Denne bog er i øvrigt et værdifuldt kildekrift til den forudgående periodes vejhistorie. Vejbygning blev næppe som nævnt s. 188 doceret på Den Polytekniske Lærestalt før end i 1890'erne, da de første bygningsingeniører uddannes (Johs. Kristensen, red.: »Dansk Ingeniørforening gennem 50 år«, 1942); prof. A. Lützens forelæsninger over vejbygning blev trykt i 1897.

Landevejsbommene er naturligvis udførligt omtalt og her bringes lidt statistik. Det drejer sig om forpagtningsafgifter, og det kan således kun indirekte udtrykke noget om trafikens størrelse og slet intet om dens art og retning. Her kunne forfatteren imidlertid være kommet længere ved at inddrage andre statistikker, f.eks. »Oversigt over Postgangen, og hvad der er befordret med Posterne i Tidsrummet 1833-46 og 1854/55-1859/60« (1862) – den ældre poststatistik er desværre makuleret. Det vil føre for vidt her at komme ind på de resultater, en sådan undersøgelse kan føre til, men det er tydeligt at i 1830'erne begynder en kraftig udvikling i dansk trafik, en udvikling der allerede når langt inden jernbanerne.

Bogens to afsluttende afsnit »Rejser og rejseliv i tiden før jernbanerne« og »Vejene og jernbanerne« runder fortællingen af. På s. 200 omtales nogle rejsehåndbøger. Prof. Bugges »Skriv- og Reyse Calender« er ikke den ældste danske; det er vistnok »Vey-Viser For Reysende igiennem Danmark/Norrig oc Sverig«, trykt ca. 1690. Tregders håndbog fremhæves med rette – den udkom 1824. Meget anvendelige er også S. A. Bojesens »Reise- og Posthaandbog for 1838« og en ny udg. for 1841. 1839 kom en håndbog af F. C. von Jessen, og fra 1847 kom »Veiledning ved Benyttelse af de kgl. Brev- og Pakkeposter etc. . .«, der er en slags forløber for de senere køreplaner. Der er her et stort kildemateriale, som kunne have udbygget fremstillingen på mange punkter. S. 218 omtales en svensker, der i 1806 har oplevet turen Helsingør-København – men læseren må på biblioteket for at få noget at vide om turen! S. 222 omtales de bevarede gæsteprotokoller – men vi får ingen citater – vi får ikke engang at vide, hvilket arkiv de findes i! På s. 236 åbnes Skagensbanen i 1890, men på s. 237 sker det i 1894!

De mange kritiske bemærkninger må ikke tages som et udtryk for at bogen er dårlig; den er i høj grad læseværdig, og den vil utvivlsomt blive studeret af mange, indtil mere analytiske studier kommer frem.

NIELS ANDERSEN

WILHELM ABEL: *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur. Eine Geschichte der Land- und Ernährungswirtschaft Mitteleuropas seit dem hohen Mittelalter*. 2., neubearbeitete und erweiterte Auflage. Hamburg und Berlin, Verlag Paul Parey, 1966. 301 s. 54 DM.

Wilhelm Abel redegør i forordet til bogen for dens tilblivelseshistorie: 1. udg. fra 1935 – oprindeligt et forsøg – er blevet udbygget og suppleret, såvel i henseende til det geografiske område der beskrives som til den kronologiske udstrækning. Den beskæftiger sig som den nu foreligger med landbrugserhvervet i Mellemeuropa til vore dage. Ved Mellemeuropa forstås i denne sammenhæng først og fremmest Tyskland, England, Frankrig og Nederlandene med udblik til de skandinaviske lande, Syd- og Østeuropa, særlig Polen.

I bogens disposition fornemmer man stadig at 1. udgaven sluttede med Napoleonskrigene og det kniber for læseren at få noget rigtigt indtryk af udviklingen i det 19. og 20. århundrede. Det hænger tydeligt nok sammen med den problemformulering forfatteren har valgt at lægge til grund. Han vil forsøge at