

dem med de tilsvarende Læsemaader i Huitfeldts Afskrift og Vedels Udgave. Udover Arne Magnusson og Bartholin kan Huitfeldts Afskrift ganske vist ikke give sikre Oplysninger om Sorøredaktionen, men Sammenligningen viser i alt Fald, hvordan Huitfeldt i sin Afskrift og Vedel i sin Udgave har kontamineret Sorøteksten med Haandskrifter af anden Proveniens.

I en Ekskurs (S. 139–43) opstiller og begrundet Anne K. G. Kristensen en ny Hypotese, der gaar ud paa, at Adam-Fragmentet i Ny kgl. Saml. 1463² (C3), et enkelt Pergamentblad fra Begyndelsen af det 14. Aarh., er den sørgelige Rest af den siden 1627 savnede Codex Ranzovianus fra Breitenburger Bibliotek, som Erpold Lindenberg har benyttet som Grundlag for sin Tekstudgave (1595).

Om det paa S. 91 Anm. g nævnte Descriptio-Ekscerpt i et senmiddelalderligt Haandskrift paa Statsarkivets Bibliotek i Koblenz (Afd. 701 nr. 245) kan der endnu oplyses, at det har tilhørt Heinrich Kalteisen (f. 1390, d. 1465 i Koblenz), en tysk Dominikaner, som 1452–55 var Ærkebiskop i Nidaros. Før denne tiltraadte sit Embede, skaffede han sig historiske og geografiske Oplysninger om sit nye Virkefelt ved Ekscerpter fra Adam af Bremens 4. Bog (Descriptio). I hans Kopibog (udg. af Alexander Bugge, Christiania 1899) findes der bl. a. en ellers ukendt færøisk Bisperække indtil Aar 1452.

Alfred Otto

Alex Wittendorff: Alvej og Kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejens topografi i det 16. og 17. århundrede. Skrifter udg. af Det historiske Institut ved Københavns Universitet bd. IV. København 1973.

Det kræver dristighed at gaa i gang med at skabe et sjællandsk sidestykke til Hugo Matthiessens klassiske værker om de jyske veje. Forf. af denne bog har beslutsomt grebet denne opgave an, og det er lykkedes ham, men kun fordi han ikke har ønsket at konkurrere med sin forgængers charmerende indpasning af vej og færdsel i landskab, milieu og historie, men har sat sig et mere konkret maal, nemlig at fremlægge en redegørelse for det sjællandske vejssystem og dets vilkaar under adelsvælde og tidlig enevælde. Det er i sig selv en vigtig og meget krævende opgave; men dertil kommer, at de særprægede kongevejes indføjelser i de gamle alfarvejes mere eller mindre selvgroede mønstre har givet denne vejhistorie et særdeles interessant og dynamisk islæt.

Det bærende grundlag for den foreliggende afhandling er de tre store kapitler (VII–IX) om de sjællandske vejes specialtopografi. Det drejer sig om anlæggelse af et dusin kongeveje og om deres sam- og modspil med 16 opstillede gamle sjællandske alfarveje; der redegøres dog samtidig for den eneste kongevej udenfor Sjælland, nemlig Frederik II.s vej fra Haderslev via Kolding til Jelling. Herudfra skildres vejene som samfundsfaktor, spillet mellem kontinuitet og ændringer eller nydannelser, alt mens nye krav gjorde sig gældende. Paa grundlag af et omfattende trykt og utrykt kildemateriale er alt dette fremstillet med den viden og indsigt, som forf. i de foregaaende kapitler har nedlagt om hele rigets almene vejforhold i samspillet mellem lovgivning og administration, om vejes og broers samt vognes beskaffenhed og tekniske udførelse samt om rejseformer og rejsehastighed. Det staaende tema i fremstillingen er som i kilderne kampen mod de onde og farlige veje og de brøstfældige eller helt afbrudte broer, som den vejfarende burde kunne passere uden skade eller fare for liv og lemmer – et tema, der til alle tider afslører et fortvivlende misforhold mellem den gode hensigt og den svigtende virkeliggørelse. Hensynet til de rejsendes sikkerhed er omkvædet for tallose paabud fra konger og øvrighed; men som forf. forsigtigt formulerer sit forbehold (s. 41): kongebrevene udtrykker nok »hvad der bestemmes, ikke nødvendigvis, hvad der gennemføres«, og faktisk dokumen-

terer gentagelsen i sig selv ofte, at paabudet aldrig blev effektueret. Evnerens svigten overfor kravene gjaldt iøvrigt ikke mindre for de menige herreds- og sognebonden, der med deres primitive redskaber og udslidte heste fortvivlet asede mod naturens idelige nedbrydning af deres træse arbejde, saa ofte de blev udskrevet til at gøre veje og broer farbare for de rejsende – de høje herskaber og dem selv.

Dokumentationen af de enkelte vejes forløb og af deres omlægninger i løbet af perioden er saa omfattende og minutios, som de ret sparsomme og heterogene kilder tillader det, og normalt udnytter forf. dem med stor skønsomhed. Her skal jeg alene omtale den ofte behandlede og mest problemfyldte vej, nemlig den, der traditionelt kaldes Valdemarsvejen, men som forf. nu ønsker omdøbt til Skjoldenæsholmsvejen. At datere dette stenbrolagte vejrelik, der forlængst er fredlyst,¹ og forklare det i forhold til videre vejføring som alfarvej eller kongevej til forskellig tid rummer store, delvis uløselige problemer. Trods al anvendt flid er det ikke lykkedes forf. at fremlægge en tolkning, der udmærker sig ved klarhed eller sandsynlighed. Under ruten København–Korsør omtales den (s. 214) kort som en alternativ alfarvej mellem Roskilde og Ringsted; men indgaaende behandles den først s. 264–70 under kongevejsruten Roskilde–Haraldsted–Ringsted. Med rette afvises det, at den saa lidt som andre »Valdemarsveje« har navn efter en kong Valdemar, og med rette karakteriseres den som »atypisk som kongevej«. Men giver det bedre mening at benævne »dette enestaaende middelalderlige vejanlæg« efter beliggenheden, naar den middelalderlige kongeborg Skjoldenæs samtidig gøres til dens endestation? Forf. har her alt for tillidsfuldt fulgt J. L. Lundbyes forsøg paa at rekonstruere Valdemarsvejens forløb og funktion. Terrænet har dog næppe tilladt en løsning, der forbandt den med det brolagte vejstykke til borgbanken nede ved Valsøllille sø, der snarere maa opfattes som en del af en sidevej til alfarvejen, mens denne snarest er fortsat mod sydøst, først til Haraldsted, der fra gammel tid var kongeligt bedested og natkvarter, og fra Haraldsted antagelig videre til Storebælt, saaledes som Poul Nørlund i sin tid har foreslaet.

Det havde sikkert været en gevinst, om forf. i stedet havde bygget sin fremstilling op over det synspunkt, der er udtrykt s. 268: »Det er nærliggende at slutte, at det var selve den middelalderlige Valdemarsvej, der i 1638 blev omdannet til kongevej«. Det maa imidlertid understreges, at udnævnelsen til kongevej er betydelig ældre end den kongelige ordre fra 1638 om at lukke den med porte og bomme. Et tidligere kongebrev, nemlig det fra 1622, der ifølge forf. (s. 267) »taler om kongens egen vej mellem Antvorskov og Haraldsted« udtrykker sig i virkeligheden langt mere kategorisk; det giver nemlig lensmændene udtrykkelig befaling til at afbryde alle broer paa vejen indtil nærmere ordre, og det motiveres med, at »det er ikke nogen alfarvej«. Dertil kommer, at hvad enten nu den kongelige befaling af 1626 om at lade bygge en vej mellem Haraldsted og Roskilde er blevet udført eller ikke, saa har denne kongevej fra Roskilde via Haraldsted til Antvorskov næppe taget omvejen ind over Ringsted, men den er efter passagen mellem Haraldsted sø og Gørlev sø fortsat direkte mod maalet og har ved landsbyen Ørslev under Skoven tilsluttet sig Frederik II.s gamle kongevej Antvorskov–Ringsted; dette Ørslev var nemlig (som citeret s. 267) endestationen for »Kgl. Maj.s (gamle) vej« i slutningen af 1630erne. Det atypiske ved Valdemarsvejen var saaledes, at den omformede en ældre aaben kongevej, muligvis en langt ældre alfarvej, til en lukket kongevej. Heller ikke kor-

¹ Forf.s udtalte frygt (s. 302 og 264) for, at sløjfninger og overpløjninger skulde fortsætte, saa »de usle rester af den fordums kongevej snart vil forsvinde helt«, er dog ubegrundet, i hvert fald overdrevet. Der er nok udøvet vandalisme, men det fornemme vejstykke er ikke ødelagt, blot indkapslet, og Dansk Skovforenings »Ture i danske Skove« har nu inddraget den i Skjoldenæsholm-folderen.

tet s. 301 accepterer en direkte kongevej Roskilde–Haraldsted–Antvorskov; kongen maatte ifølge det altid ind over Ringsted, hvad der bevirkede, at han tre gange maatte passere Ringsted Aa!

Kortet s. 301 og endnu mere kortet s. 36 udmærker sig ved at afsløre, hvorledes de planlagte kroer ved de sjællandske alfarveje efter Christian II.s projekt er blevet placeret saaledes, at de fremtræder som velegnede rasteplasser for tingfolk fra alle egne af Sjælland, naar de stiledede mod landstingsbyen; man savner blot en ottende vej til Ringsted, nemlig fra sydøst, svarende til kroerne i Haslev og Fakse. Krokortet indbyder saaledes til en samlet analyse af vejnet og broer i forhold til Ringsted, en pendant til Hugo Matthiessens bog fra 1933 om *Viborg Veje*. Man staar helt uforstaaende overfor den af forf. opkastede tanke, at Ringsted, det sjællandske landstings mødeplads af arild, først senere (dvs. efter højmiddelalderen) er blevet »en stærkere magnet for færdselen« (s. 303).

Et hovedresultat af dr. Wittendorffs undersøgelser er netop bestemmelsen af kongevejenes karakter, deres funktion og deres topografiske og kronologiske placering og afgrænsning. Han betegner med rette disse nye rationelt opbyggede veje, der saa eksklusivt var reserveret for den kongelige færdsel, som »den fantastiske manifestation af kongemagten« (s. 287), og samtidig har han endegyldigt bragt forvirringen omkring deres tilblivelse og hele eksistens til ophør. Kongevejene er ikke – som ventet og ofte antaget – udtryk for den enevældige konges ophøjethed, men maa tilskrives »kongelig selvfølelse« hos de foregaaende renaissancekonger, Frederik II og Christian IV. Tværtimod slækkede enevælden tidligt paa deres afspærring for undersaatterne og paa det strikse opsyn; lidt efter lidt lod man nu de fleste gaa over til at blive offentlige landeveje, saa de lukkede kongeveje ret hurtigt var indskrænket til hovedstadsomraadet og dets forbindelser med de kongelige residensslotte i Nordsjælland.

Stiller man nu spørgsmaalet om aarsagen til denne udvikling, bliver forf. os egentlig svar skyldig. Det antydes, at overgangen fra kongernes omflakkende tilværelse mellem len og lande til faste residenser kan have været medvirkende til, at man under enevælden aabnede kongevejene for menigmand; men det er næppe forklaring nok, og det udtaler intet om baggrunden for deres opstaaen. Meget talende for enevældens syn er den kongelige ordre til de sjællandske stiftsbefalingsmænd af 1682: »Og vi er allernaadigst tilfreds, at kongevejene, hvor det nytteligst eragtes, til den almindelige landevej maa bruges«. Vi møder her enevældskongens karakteristiske interesse for undersaatternes almenvæl, men med det forbehold, der i praksis betød, at kongevejene mellem de nordsjællandske kongeslotte blev mere eksklusivt afspærret, mens man gerne gav slip paa de øvrige kongeveje. Om disse hedder det i et projekt af 1668 til forbedring af de slemme og farlige veje paa Sjælland, at ogsaa kongens »egne veje er ganske fordærvede og med mange penge aarligen ikke kan repareres«.² Imidlertid kendte vejforordningen af 1670 ikke noget andet bodemiddel end det af arild kendte: udskrivning af bønder til vej- og brohøveri.

Som motivering for anlæggelse af de eksklusive kongeveje anfører forf. ved siden af den kongelige »selvfølelse« alene »savnet af gode veje« (s. 175), og uden nærmere forklaring fordømmes de afsluttende som »et ekstremt eksempel paa et parasitisk forbrug af samfundets kræfter ... groteske i deres afspærrede og ensomme majestæt« (s. 297). Jeg skal ingenlunde forsvare kongevejene, derimod maa jeg stille det spørgsmaal, om det ikke er muligt at placere dem og anskue dem i et mere forstaaeligt perspektiv, at sætte dem ind i en mere realistisk politisk sammenhæng. Men for at finde frem til de impulser, der har fremkaldt en saa uhyrlig plan hos kongen, er det nødvendigt at anskue vejpolitikken i adelsvældens tidsalder som et led i den almene politik og at skaffe sig en dybere ind-

² Aktstykker og Oplysninger til Statskollegiets Historie 1660–1676, udg. af J. Lindbæk, I (1903–04), s. 316.

sigt i vejvæsenets overleverede struktur, end forf. har anset det for nødvendigt. Man spørger uvilkaarligt, om ikke kongevejene indgaar som et led i kongernes staaende magtkamp med adelen, der stadig søgte at undslaa sig for at opretholde deres samfundsplichter som gengæld for deres særrettigheder. Mødte kongens krav om færdselsvenlige veje og broer ogsaa modstand og forsømmelighed hos de adelige jorddrotter? Klaring af dette spørgsmaal gør en nærmere undersøgelse af det meget komplicerede retsgrundlag for vejforholdene nødvendigt.

Vejenes retsgrundlag fremstilles ikke samlet, men behandles lejlighedsvis, mest udførligt i begyndelsen af kap. V om vejenes »administration og vedligeholdelse«. Her fremholdes det (s. 81), at det var Koldingrecessen af 1558, der med § 58 – »Om broer at gøre og adelfarveje« – udgjorde »det retslige grundlag for vejadministrationen helt frem til enevælden«; men – fortsættes det – denne »beskæftiger sig kun med vejenes vedligeholdelse, mens nyanlæggelser og reguleringer ikke tages i betragtning«, og s. 82 konkluderes, at man bortset fra Christian II.s landlov³ »maa regne med at Christian III.s recesser i praksis er de første love, der indførte virkelig kontrol med vedligeholdelsen«. Hvad de her fremførte forbehold dækker, fremgaar ikke klart, og man savner stadig svar paa spørgsmaalet om retsgrundlag for de mange omlægninger og nyanlæg af veje, som forf. mener præger perioden. Imidlertid er det højst tvivlsomt, om Christian III.s recesser af 1547 og 1558 rummer egentlig ny lovgivning. Det hedder i hvert fald i fortalen til begge recesser, at »hvad denne reces ikke *forklarer*, da skal man rette sig efter loven«. Det maa betyde, at recessen ikke har ændret retsgrundlaget, men kun »forklaret« loven, dvs. tolket og præciseret den samt fastlagt en administrativ praksis indenfor lovens rammer – omtrent som en ministeriel bekendtgørelse i vore dage udfylder en lov. Det lovgrundlag, som recesserne klargør, er indtil Christian V.s Danske Lov af 1683 landskabslovene, for vejene paa Sjælland Valdemars lov (Ældre redaktion §§ 192–94) og Eriks lov (III § 12) samt som subsidiær ret Jyske lov (især I §§ 52 og 56, der danner grundlaget for Danske Lovs vejlovgivning og er den eneste forf. nævner). Hertil maa dog overalt føjes en udfyldende sædvaneretlig praksis ved siden af forordninger og recesser. Disse gamle lovsteder er nok uklare og ufuldstændige, men det fremgaar uomtvisteligt, at jordejerne skulde sørge for fire veje: 1) mellem landsbyerne, 2) til kirke, 3) til tinge og 4) til købstad. Om »kongens hærstræde« og ret kirkevej kunde tolv ejere sværge, og »svorne veje« var ukrænkelige. Vedligeholdelse af adelvejen paahvilede dem, der havde del i landsbymarken, dog at hele kirkesognet, hvor vejen var meget ufarbar, skulde yde hjælp til brobygning; »men er det hele herredets vej, da skal hele herredet hjælpe med at bygge og holde bro«. Vejpligten var saaledes bundet til alle jordens ejere uden forskel, og alle fæstere, herremændenes som kirkens og kronens, maatte selvfølgelig udføre arbejdet for deres respektive ejere. Endelig fremgaar det, at vejene, specielt alfarvejene, var underlagt kongens øverste tilsyn og myndighed.

Dette faste retsgrundlag fra middelalderen giver et ganske andet udgangspunkt for adelsvældens vejforhold end efter forf.s opfattelse, ifølge hvilken recesserne dannede epoke for en ny og effektiv reformlovgivning. Forskellen fremtræder vel tydeligst i spørgsmaalet om de adelige fæstebønders vejpligt. Den opfatter forf. (s. 84 ff.) som et nyt kongeligt krav, indført i recesserne, og kravets opfyldelse kan i begyndelsen kun opnaas »med adelens samtykke« – saaledes i Sallinge herred i 1560 i anledning af Hillerslev (ikke Hyldelev) bro »af de fleste gode mænd«. Selv om kongebudet var stilet til herredsbønderne, »hvem som helst I tjener eller tilhører« ifølge recessen, »staar det dog fast, at hele perioden igennem skulde adelens samtykke indhentes«, om end sene eksempler (fra omkr. 1640) »lader ane, at det efterhaanden blev fast praksis, at dette samtykke

³ Forf. benytter den gamle, lidet hensigtsmæssige benævnelse »gejstlige love«.

altid gaves«; det opfattedes af regeringen som en ordning af »mere permanent karakter« og »synes mod periodens slutning at være accepteret af hele adelen«. Forf. tolker saaledes – om end tovende – forløbet som kongens sejge kamp for langsomt at gennemføre recessernes nye lovkrav til adelen og dens fæstere. Men kildemæssigt og politisk passer kongebrevene langt bedre ind i den modsatte udviklingslinie, hvor kongen fører en stadig vanskeligere kamp for at tvinge en genstridig adel og uvillige lensmænd til at følge kravene fra gældende lov om at holde veje og broer i stand. Derfor udstedes recesserne, der nøje indskærper og præciserer vejpligten efter loven, derfor maa vejpligten stadig søges gennemført ved forhandlinger i enkelttilfælde, og derfor beslutter kongen til sidst stedvis at reservere kronfæsternes vejarbejde til egne lukkede veje og overlade adelen de forfaldne alfarveje og brøstfældige broer, idet han dog paa forskellig maade fortsat søgte at etablere og opretholde taalelige offentlige veje.

En sammenligning af den kongelige administration af vej- og brosager før og efter recesserne afslører da heller ikke nogen principiel forskel, og nogle kongebreve lige før og lige efter 1547 recessen gør det klart, at man var inde i en kamp mod forsømmelser og misbrug, og at indskærpelsen af lov og sædvane rakte ud over recessens indhold. Et aabent brev fra Helligtrekongers dag 1548⁴ til »alle bønder og menig almue, hvem som helst I tjener eller tilhører« i alle len, indskærpede ikke blot recessens vejbestemmelser, men ogsaa derudover Jyske lovs krav til beboerne om at gøre gode veje gennem deres landsbyer. Et andet aabent brev fra pinsedag 1546⁵ angik alle, der havde broer i forlening i Nørrejyland; de skulde have deres forlening forbrudt, hvis de fortsat krævede brokorn af bønder og almue, men samtidig forsømte at »holde broer færdige, som dem bør at holdes«. I disse og i andre, ogsaa tidligere breve var adelens fæstere ikke forskaanede, og formlen »alle bønder og tjenere, hvem som helst de tjener eller tilhører« anvendes udtrykkeligt for Gærds herred allerede i 1545⁶ – to aar før dens optræden i recessen, og den er sikkert af gammel dato. Den anvendes her ved brokorn som afløsning af arbejdspligt, da Aahus by havde paataget sig at færdiggøre og vedligeholde en ny og fornem bro over Helgeaaen.

Brokornsafløsningen tjener vist bedre end noget andet til at sandsynliggøre kontinuiteten tilbage til middelalderen. Forf. giver eksempler paa denne »nye administrationsform« allerede under Frederik I og anfører, at den »synes at have udviklet sig noget før periodens begyndelse« (s. 91 f.). Men en saadan afløsning af arbejdspligt mod aarlig afgift in natura eller penge er en typisk middelalderlig foreteelse, og dens mangeartede og stærkt udviklede former tyder paa, at den som fx. inne har meget gamle rødder. Som normal grundform har den kongelige lensmand vel overtaget broforpligtelserne mod en aarlig afgift i korn eller penge; brokornet eller bropengene var vel ofte ansat rigeligt og viste sig saa indbringende, at de kunde bortforpagtes eller forlenes bort som gunst eller at genrejsning eller nybygning af broer betragtedes som en fordelagtig investering, saa klostre, købstæder og privatpersoner kom med tilbud herom. Talrige eksempler vidner herom; forf. har anført nogle og henvist til flere, mens yderligere andre kan fremdrages. Her blot to eksempler. Den s. 91 n. 40 nævnte vigtige Hagebro over Skive aa, hvis »rent« fra Skodborg og Vandfuld herreder i 1523 tilfaldt Stubber kloster, forlenedes i 1528 til lensmanden paa Lundenæs, der skulde nyde herredernes »udgift, som plejer at gives dertil . . . af gammel sædvane«, mens efterfølgeren i 1549 fik bevilget baade brokorn og bropenge »efter gammel sædvane«. Ogsaa Hansted bro udenfor Horsens, der omkr. 1630

⁴ Danske Magazin I, s. 344 f.

⁵ Sst., s. 218.

⁶ Danske Kancelliregistranter 1535–1550, s. 280; jfr. William Christensen: Dansk Statsforvaltning i det 15. Arhundrede (1903), s. 439, 446.

blev forlenet til byens borgmester (s. 93), havde tidligere været underlagt et kloster, nemlig Øm, hvis abbed ved bygning af en ny bro i 1548 forhandlede med herredsmændene om brokornets omfang. I 1551 fik han saa ved kongelig bevilling brokorn af Voer og Hads herreders mænd i stedet for penge, »da broen i den dyre tid ikke kan holdes vedlige for den tidligere afgift (i penge)«. Tidens inflation gjorde genindførelse af brokorn nødvendig. Eksemplerne viser, hvorledes en gammel og enkel bygdepligt til bropleje i det 16. aarhundrede er afløst af et splittet lenssystem, hvor hensynet til profit synes at have bragt vejssystemet i forfald, mens politiske modsætninger hindrede kongemagten i at bringe det paa føde paany. Det er et synspunkt, som forf. nærmer sig i kapitlets slutning (s. 100 f.), men som alligevel ikke er lagt til grund.

Naar forf. er vejet tilbage for at prøve konsekvenserne af disse tanker, skyldes det antagelig kildeforholdet: vejenes ret pludselige og stærke tilsynkomst i kilderne i aartierne omkring midten af 16. aarhundrede, mens der i den forudgaaende tid praktisk talt hersker tavshed om broer og veje. Men herved er vi naaet frem til det vigtige spørgsmaal om kildernes repræsentativitet, som der næppe er tillagt tilstrækkelig opmærksomhed. Jeg ser her bort fra lensregnskaberne, der kun undtagelsesvis dækker tiden før 1600 (Roskildegaard dog fra 1585), og holder mig alene til kancelliets kopibøger, der ret hurtigt efter reformationen opnaar en god kvalitet, mens den forudgaaende registrering er summarisk og eksklusiv og totalt mangler for middelalderen. Et første spørgsmaal bliver da, hvorledes virkeligheden for henholdsvis kongeveje og alfarveje er repræsenteret i Kancelliets Brevbøger. Svaret maa blive, at der er stor forskel. For kongevejene er de stort set dækkende, men for alfarveje dækker kongebrevene fortrinsvis særforhold og undtagelser. Naar en vej eller bro kommer til at figurere i brevøgerne, er aarsagen som oftest klager om misligholdelse eller strid om rettigheder, hvoraf de færreste vel naaede frem til kongen; men langt talrigere var de veje og broer, der aldrig naaede frem til vore kilder. Skyldes denne tavshed, at herredsmænd og lensmænd i almindelighed var flinkere til at sørge for taalelig trafik, saaledes som det udførligt refererede eksempel fra Aasum herreds tingbog udviser (s. 90 f.)? Organisationen af vedligeholdelse og nybygning af Aasum bro udenfor Odense behandles ofte og indgaaende i tingbogen 1641-47. Broen karakteriseres af forf. som stor, vigtig og dyr, og ikke mindre end 19 optalte sogne i tre herreder gjordes ansvarlige for arbejdet. Afgørende er det, at hele denne komplicerede sag klarede i samarbejde mellem lensmanden, herredstingene og synsnævn af sogne- og herredsbønder, uden at kancelliet nogensinde blev indblandet; broen figurerer altsaa ikke i Kancelliets Brevbøger. Efter min mening er det mere sandsynligt, at denne ene sag giver bedre udtryk for tidens norm end de mange kongebreve; men jeg foretrækker at udtrykke forholdet saaledes, at vi her har en anden type – og saa maa hertil endda føjes andre typer, hvor hverken herredsting eller lensmand bliver involveret. Eksemplet har forf. udmærket udnyttet som illustration af lokal praksis, men det afslører samtidig, hvor vanskeligt det er at generalisere fra eksempler, saa længe man ikke kan afgøre, om de skal opfattes som norm eller undtagelse.

Problemerne omkring kildernes repræsentativitet bliver imidlertid langt alvorligere, naar det gælder at sammenligne adelsvældens bro- og vejforhold med middelalderens. Efter min vurdering kommer de stadig fremførte formodninger og paastande om »vejenes voksende betydning«, »stigende færdsel«, især »voksende vogntrafik« og det stærkt voksende antal nye broer til afløsning af gamle vadesteder m.m. i virkeligheden til at hvile paa sand. Alligevel skal jeg paa ingen maade tage afstand fra de forsigtige og velformede konklusioner i sammenfatningen s. 298 ff. Her fristes man ikke som i kapitlerne til at stille spørgsmaalet hvilke kilder var der til at belyse et aktivt bro- og vejvæsen i det 16. aarhundrede, dersom Kancelliets kopibøger ikke eksisterede. En stramning af

kildevurderingen, især i det centrale kapitel om *Samfærdsel og godstransport* med de mange fine iagttagelser, og en skarpere adskillelse af periodens egen struktur fra udviklingslinierne bagud havde fjernet enhver mistanke om, at kildefrekvens er blevet godtaget som maalestok for virkelighed, naar forf. dog er fuldt klar over, at der er tale om et farligt fata morgana.

I et kildemateriale af den her anvendte art er det uhyre vanskeligt at finde sikre kvantitative udtryk. Recesser og kongebud behøver paa ingen maade at være udtryk for samfærdselens stigen, men udtrykker blot, at der hersker mangel og utilfredshed med systemet, mens ønsker og bud om reformer, der stadig maa gentages, røber samme modvilje. Men denne mangel paa tilfredshed og kravene om større effektivitet gør en anden tese nok saa nærliggende; den svarer til et forløb, hvor et middelalderligt bro-, færge- og vejvæsen, der med hæderlig effektivitet har opfyldt den tids krav til samfærdsel, er gaaet i forfald, og aarsagen kan fuldt saa vel skyldes ændret social struktur (broforleninger og lign.) som øgede krav til transport; man havner da i en ond cirkel, der fører til den ovenfor anførte politiske konflikt og de uhyrlige kongeveje. Dr. Wittendorff er inde paa denne tanke s. 68, hvor han anfører Hugo Matthiessens opfattelse: »at broerne i middelalderen har været mere udbredte og staaet paa et højere stade, end man tidligere antog«. Han accepterer nok de »teknisk fremragende« stenbroer fra middelalderen, men »de er vel for faa til at berettigede mere vidtgaaende slutninger«, og han konkluderer s. 69 med at antage »en forfaldsperiode i middelalderens slutning« og »en ny blomstring i 16. og 17. aarhundrede, hvor vognenes fremtrængen gav anledning til opførelse af mange, om end simple broer« nemlig af træ.

Fra senmiddelalderen findes der ganske vist kun yderst sjældent kilder, der direkte omtaler veje og broer, men takket være regnskaber, bevarede kongebrev og summariske brevregistraturer oplyses vi om transport af navnlig kongernes og dronningernes følger og deres transport under rejser rundt i landet, og kravene hertil tillader os at drage væsentlige og sikre slutninger om vej- og broforhold. Det fremgaar klart, at administrationen nøjagtig er den samme i kong Hans' tid som under Christian III: Kongen sender bud til lensmændene om at sørge for heste og vogne, proviant og natkvarter og anden forplejning til et eller flere nathold paa nærmere angivet sted og tid. Det drejer sig normalt om omfattende transporter; kong Hans' følge kræver i 1487 400 heste, i 1507 500 heste, mens Frederik I udskriver 150 vogne og Christian III gentagne gange 150 og 250 vogne, i 1543 vist endog 500 vogne. Man skal næppe slutte, at skiftet fra heste til vogne er udtryk for nogen realitet, og man skal næppe heller lægge for megen vægt paa tallenes vækst. Langt vigtigere er det at konstatere, med hvor stor en præcision man før recesserne, under kong Hans som under Christian III kan disponere det kongelige følges daglige færd og natlige kvarter lang tid i forvejen, og med angivelse af hvad hver by, hvert herred, hvert kloster og hver præstegaard skal yde. Det er samme mønster for kong Hans' jyske rejse i 1507, fra 18. okt. i Vejle til 3. dec. i Ribe efter en rejse op gennem Jylland til Viborg (godt en uges ophold) og Aalborg og tilbage over Skanderborg, der redegør for 17 forskellige natkvarterer, og for Christian III.s rejse i 1536, der startede 1. april i Ribe og med 21 stationer bevægede sig op langs Vestkysten til Thy og Vendsyssel med 250 vogne, derefter sydpaa over Viborg for at ankomme til Kalø – her ganske vist til ubestemt tid. Iøvrigt er der intet forbehold. Alene da Christian III i 1543 skulde rejse med 500 vogne fra København til Kiel, synes dispositionerne at have glippet; i hvert fald blev en første rejseplan, med rute via Assens–Aarøsund og med overfart over Storebælt beregnet til to dage, erstattet af en ny og længere rute, nemlig via Middelfart

¹ Eksemplerne er hentet fra Danske Magazin henholdsvis 4. r. II, 278 ff., 3. r. VI, 123 f. og 4. r. I, 6. Andre eksempler: Will. Christensen. Dansk Statsforvaltning, s. 442 ff. – Her gøres

til Jylland og med tre dage afsat til overfarten til Nyborg.⁷ Det synes saaledes at være færgemulighederne, men hverken veje eller broer, der satte grænser for trafikkapaciteten.

Om vejenes og broernes tilstand oplyser disse kilder intet, men de sørgede effektivt for fremførelsen af det kongelige følge og fadebur, hvad der indebærer at forsyningen med enten broer eller færger har været i orden, saa de kunde klare de store vogntog, for paa mange strækninger har man maattet passere aær, hvor vadesteder ikke gav mulighed for overførsel af vogne. Formuleringen af anvisningerne tyder paa, at man normalt har regnet med, at de udskrevne vogne skulde gennemkøre hele den udskrevne dagsrute, og skulde der udskiftes vogne, mødtes vogntogene som regel »midtvejs«, i en landsby eller endog paa en kirkebakke; kun ved Christian III.s jyske rejse med 150 vogne i 1539 har jeg fundet omtale af omladning til færge, og da ikke ved en aa, men en fjord, nemlig ved Nodenæs Færgested yderst ved Mariagerfjord, hvor Hindsteds herredsbønder skulde afløses af dem fra Gerlev. Hvor mange egne vogne kongelige følge medbragte rundt om i landet er uvist; men det var ikke blot dronningerne Dorothea og Kristine, der havde egne »kammervogne«. I kong Hans' hofholdningsregnskab fra 1487 udbetaltes løn til »den karl, som løb hos min unge herres kammervogn«, og hans yngre broder hertug Frederik anskaffede sig allerede som 17-aarig en kammervogn i 1488; i hans regnskaber de følgende aar forekommer der hyppigt udgifter til vedligeholdelse af den svære vogn, der normalt førtes – ridende paa forreste hest – af hans faste vognfører og rejseleder Henneke, dog næppe til møderne i Kalundborg i 1494 og 95, hvor der kun er tale om udgift til færgen for heste, men i stedet om leje af vogne. De kongelige rejsevogne er saaledes ikke nogen nyhed fra renaissance-tiden, ja, allerede i Christoffer Parsbergs kammerrægsregnskab fra 1447 forekommer der en post for beslag af 8 kongelige vogne.⁸

Vogne har eksisteret gennem hele middelalderen og givetvis været brugt til rejsekørsel lige saa lang tid, hvad der har krævet farbare veje med solide broer, for broer er lige saa vigtige for faa som for mange vogne. Men fra en tid, hvor kilderne næsten svigter totalt er spørgsmaalet om repræsentativitet særlig vigtigt. Daarlige veje har altid eksisteret tidvis, fx. ved tøndbrud; den citerede episode fra Saxo (s. 59) siger derfor mindre om vejenes normale tilstand end om, at Saxo regnede med, at provianten til ledingsskibene normalt blev kørt paa vogne. Natholdslisten i Kong Valdemars Jordebog forudsætter vel ogsaa vogntransport, hvad der maa have krævet et vel udbygget vejssystem, der forbandt alle rigets herreder med hinanden; rester af stenbroer opbygget af granitkvadre som til de romanske kirker (jfr. s. 69) bærer vel endnu vidnesbyrd herom. Andre tavse vidner er de mange tufstenskirker, der vifteformet spreder sig ud fra Ribe og Hollingsted ved Ejderen, for al tuffen er vel næppe transporteret paa slæder ved vintertide, som vi vel maa regne med, at de næsten 3 m høje svære polerede granit søjler i Fjenneslev kirke maa være transporteret paa – muligvis ad Valdemarsvejen de 30–40 km fra Roskilde. De talrige hestesko fra tidlig middelalder, der er fundet i den hyppigt omsatte dæmning ved Værebros er vel heller ikke udelukkende fra rideheste, og hvorfor lader Peder Syv den fornemme (hvælvede?) stenplankebro blive kaldt Fandens bro, med mindre han mente, at den umuligt kunde være menneskeværk? Paa Sjælland har vi iøvrigt de ældste skriftlige vidnesbyrd om broer i Danmark, nemlig de to runesten fra tidlig middelalder, der fand-

der ogsaa (s. 437 ff.) rede for de privilegerede stænders begrænsning i eller fritagelse for deres fæsteres forpligtelser overfor kronen, men hvor haandfæstningerne opretholdt pligten for alle til at føre det kongelige fadebur gennem landet.

⁸ Om kammervogne se foruden Danske Magazin 4. r. I, s. 174 (kong Hans 1488) Danske middelalderlige Regnskaber 1. r. I udg. af G. Galster (1944–53) og Dronning Christines Hofholdningsregnskaber udg. af Will. Christensen (1904), sagregistre under opslagsordet kammervogn. – Begge udgaver er iøvrigt rige paa oplysninger om rejseruter og trafikforhold.

tes indmuret i romanske kirker, dels den bekendte Fjenneslevsten til minde om Sasser, der satte bro – vel Sasserbo over Tuel aa mellem Fjenneslev og Alsted – og dels Sandbystenen, der kan være rejst af en brobygger over Susaaen mellem Sandby og Veterslev, i begge tilfælde da broer for vigtige færdselsveje til landstingsbyen Ringsted, henholdsvis fra Sydvest- og Sydøstsjælland.

Alt i alt bliver det sandsynligste resultat snarest, at den saa interessant beskrevne kamp for bedre broer i renaissancetiden vel nok har haft en noget voksende trafik som forudsætning, men at den var rettet mod et for middelalderen effektivt vejssystem, der var i forfald, især fordi en privilegeret overklasse af godsejere søgte at unddrage sig sine samfundspilgter. Kongens svar blev kongevejene; de fleste blev tidligt af enevoldskongerne gjort til alfarveje og snart efter gjort til mønster for landeveje. Men med kongevejene var der givet et eksempel paa, at man kunde spærre sin private vej for almen færdsel. De stolte alleer bl. a. til Ledreborg og Bregentved staaer stadig som minder om grevelig ophøjethed, og selv har jeg som dreng ofte besøgt en onkel der var hoveripligtig fæstehusmand under Arreskov; han var betroet nøglen til det svære led mellem høje stenpiller, der spærrede den grevelige vej til landevejen. Dog har jeg aldrig maattet bukke dybt for den grevelige ekvipage, men kun aabnet ledet for avlsgaardenes arbejdsvogne.

Ved sin afhandling om de sjællandske alfarveje og kongeveje har dr. Wittendorff gjort en pionergerning og vist, at der kan skrives gedigen vejhistorie, der ikke blot belyser en saa vigtig side af samfundslivet som samfærdselen, men som samtidig fører ind til meget centrale og aktuelle emner som milieuhistorie og socialpolitisk historie. Med mine bemærkninger mener jeg, at jeg har vist, at resultaterne i undersøgelsen er blevet noget skævt indsat i den store kronologiske sammenhæng, men det betyder kun lidt i forhold til værdien af de centrale analyser og mange nye perspektiver.

Aksel E. Christensen

Knud Rasmussen: Die livländische Krise 1554–1561. Københavns Universitets Slaviske Institut. Studier 1. Universitetsforlaget i København [Akademisk Forlag] 1973. 241 s. 2 kort. Kr. 69.00.

Det livlandske statsforbund bestod ved midten af det 16. årh. af 5 stater: ærkebispedømmet Riga, bispedømmerne Dorpat, Øsel-Wieck og Kurland samt den tyske ordens område, ordensstaten, der omfattede hele Reval stift (Estland) og en betydelig del af hvert af de 4 andre stifter. I dette opsplittede område fandtes der en række interne modsætninger, især mellem ordensmesteren og ærkebispens af Riga, som kunne udnyttes af de magter, der måtte ønske at skaffe sig indflydelse i Livland. Især Rusland, Polen-Litauen, Danmark og Sverige kom her på tale. Den livlandske krise 1554–1561, som er emnet for lektor Knud Rasmussens disputats,¹ er den politiske proces, der førte frem til de små fyrstendømmers opdeling mellem disse 4 større magter.

Forf. opfatter Ruslands og Polen-Litauens politik som afgørende for den livlandske krises forløb, mens Danmark og Sverige betragtes som magter på lavere niveau, der kun får mulighed for at gøre sig gældende gennem det politiske spil mellem de to hovedmagter. Det har været hans arbejdshypothese, at såvel Rusland som Polen-Litauen stræbte efter at vinde indflydelse i Livland eller evt. at underlægge sig det uden samtidig at udfordre til krig, men at deres muligheder i ikke ringe grad blev bestemt af forholdet til en tredje magt, nemlig tatarstaten på Krim, der således indirekte kom til at øve indflydelse også på Danmarks og Sveriges politiske muligheder. Formuleret i tilspidset form som på

¹ Nærværende anmeldelse gengiver i omarbejdet og suppleret form første officielle opposition ved afhandlingens forsvar på Københavns Universitet den 13. februar 1973.