

Den skjulte bro under Roskildevej

Af Per Nilsson

Hver dag passerer ca. 27.000 motorkøretøjer ad Roskildevej forbi Roskilde Kro. De kørende er næppe klar over, at de på dette sted kører over et af Albertslunds ældste bygningsværker, en solidt bygget kampestensbro anno 1772.

Middelaldervejen

At det *Sjællandske Jernbaneselskab* i midten af 1800-tallet anlagde banen langs Roskildevej var ikke tilfældigt, for landevejen, der er bygget mellem 1769 og 1776, er stort set slået efter en linial og er derfor den korteste afstand mellem København og Roskilde. (Note1)

Derimod var middelaldervejen, som den nye vej nu afløste, i tidernes morgen formet af landskabet, og den krydsede f.eks. åer og vandløb de steder, hvor vadesteder forekom naturligt eller let kunne etableres. Den oprindelige del af den gamle vej havde altså et snoet og længere forløb. Den gamle vej er i det store og hele gennem årene blevet omlagt og udvisket. F.eks. passerede de vejfarende i vort område et trækors – Snubbekorset – nær Vridsløsemagle, opsat i vejsiden i 1200-tallet. (Note 2) Snubbekorset er fornyet mange gange, senest i 1903, da det blev rejst i granit. I dag står korset samme sted, ikke mere i vejsiden, men lidt ensomt og forladt ude på en pløjemark!

Dog findes i Albertslund endnu mange hele spor, nemlig Gl. Landevej syd for Herstedøster og nord for Herstedvester, samt f.eks. den stump af Snubbekorsvej, der løber nord for golfbanen. Disse steder kan man med lidt fantasi fornemme lidt historisk vingesus ved f.eks. at forestille sig, at det præcis var her, at den magtfulde Absalon i 1100-tallet kom ridende forbi på turen fra sin bispestol i Roskilde til sin Borg på Slotsholmen.



Roskildevej med Roskilde Kro (Foto: Jørgen Nielsen, 2006)



Broen under Roskildevej ved Roskilde Kro (Foto: Inge Andersen, 2006)

En rejse med forhindringer

Hvor besværligt 1700-tallets rejseliv kunne være på de hullede og opkørte veje er beskrevet mange steder. Her er en beretning om J. H.E. Bernstorffs nevø A.P. Bernstorff, der af sin udenrigsminister-onkel blev sendt på en diplomatisk mission til Paris med afrejse fra København den 31. december 1761.

"Mellem Roskilde og Ringsted knækkede en vognaksel, og det bevirkede, at den unge greve og hans stab kom så sent frem til Korsør, at skipperen ikke turde vove forsøget med at sætte ham over den dag. De følgende dage blev overfarten hindret af tåge og storm, så han nåede først Fyn den 3. januar. Kørslen over Fyn tog "kun" 8-9 timer. Han rejste hele natten og ankom til Middelfart den 4. januar om morgenen. Den følgende dag nåede han dog Flensborg. Men rejsens besværligheder fortsatte, og grev Bernstoff nåede først til Paris den 22. januar."

Blot som illustration af, at selv med 1. classes materiel – seks-spand og hjælpere – kunne en rejse fra den danske til den franske hovedstad dengang nemt vare 23 dage!

Den nye Roskildevej

Det var enevoldskongen Frederik V til Danmark og Norge, der underskrev en vejreformbeslutning i 1761, men det var ikke mindst den indflydelsesrige udenrigsminister J.H.E. Bernstorff, der efter studier af vejsystemer i Frankrig fik iværksat den afgørende beslutning. Da man herhjemme manglede erfaring og ekspertise i anlæg af befæstede veje, importerede man franske vejingeniører, og det var især den ledende ingeniør Jean Marmillod, der efterlod Danmark det tekniske og organisatoriske grundlag, der kunne arbejdes videre på i mange år. (Note 3)

Trafikprioritering

Hvis der er noget om, at de københavnske Vestegnskommuner ikke ligefrem er forfordelt i den offentlige trafikplanlægning, så er det ikke helt nyt. For det var først og fremmest for at tilgodese kongens behov for en nem og hurtig transport til det nyudbyggede slot Fredensborg, at vejreformen startede med anlæg af Kongevejen (Fredensborgvejen) i 1764. Først efter 5 år påbegyndes den nye vej vestpå, København-Roskilde.

Misbrug af oldtidsminder og bønder

Til de nye landeveje måtte de franske vejingeniører bygge broer, når større vandløb eller åer skulle passere chausseen. I vort område var der 2 grænseåer, der krydsede vejforløbet, nemlig Bækren-



Roskilde Kro.

Der kendes ikke til billeder af den gamle bro inden broforlængelserne, men på dette fotografi af Roskilde Kro fra omkring år 1900, kan det anes, at et stengærde var opbygget som rækværk på broens sydside. Man kan fornemme, at landbrugsvognen er arrangeret for at give billedet lidt liv. Datidens lange eksponeringstider har nok ikke givet fotografen de store problemer, for trafikken på Roskildevej i Vridsløselille var minimal. (Foto: Lokalthistorisk Samling Albertslund)

den lige øst for Røde Vejrmølle, samt den mere vandrige St. Vejleå, lige vest for Roskilde Kro.

Vejstykket gennem *Vridsløselille*, og dermed broen over St. Vejleå, blev færdigbygget i 1772. Broen blev konstrueret som en hvælvet kampestensbro i en længde på 20 alen, ca. 12,5 meter, dvs. så bred, at 2 vogne kunne passere hinanden.

Sten som byggemateriale til f.eks. 1700-tallets veje og broer har vi som bekendt fået leveret i tidernes morgen fra vore nordlige naboer, store og små stenblokke, formet og anbragt af istidens gletschere rigtigt mange steder i det danske morænelandskab. Det var egnens bønder med hoveripligt, der fik pålagt tilvejebringelsen af stenmateriale, først og fremmest til brug for fundamentet til de befæstede veje, men også kampesten til brobygning.

Materialet var ikke altid at finde lige i nærheden, så en del sten blev skaffet ved at rydde oldtidens stendysser i nærheden og langs vejføringen, måske til de lokale agerbrugeres tilfredshed. Rydning af oldtidens stengrave var dengang langt fra nyt, for i tidens løb var et betragteligt antal for længst blevet sløjfet og sprængt, når der skulle bygges kirker, gårde og herregårde. Men ikke mindst i forbindelse med anlæg af de nye landeveje forsvandt et massivt antal stendysser på vejbyggeriets bekostning. Først ca. 100 år efter igangsættelsen af Frederik V's vejreform blev de danske oldtidsgrave delvis beskyttet ved en kongelig forordning, men da var størstedelen af det nye hovedlandevejsnet også tilendebragt. En generel og endelig fredning trådte først i kraft i forbindelse med naturfredningslovens vedtagelse i 1937!

Kæmpehøj.
En stor, smuk, uberørt Kæmpehøj med dobbelt Stensætning omkring, beliggende i Sylsø, samt en Langdysse kan sees til Udgravning i Øbet af Sommeren. Bilet, mrl. M. A. 5831 N, modtager dette Blads Kontor.

Indtil 1937 kunne alle landets jordejere udgrave, sløjfe – eller som her – sælge de fortidsminder, der lå på deres jord. Først derefter var naturfredningsfolkene så stærke, at de kunne gennemtrumfe en generel fredning. På det tidspunkt

var der gennemført omkring 8000 frivillige fredninger af fortidsminder.

Omkring århundredskiftet blev der mange steder plyndret gravhøje. Det var dog sjældent, at der åbenlyst blev annonceret med høje til udgravning, som her i denne annonce fra Berlingske Tidende 23. april 1900.

Men under alle omstændigheder var det et slidsomt arbejde at hente sten i landskabet, og det er intet under, at bønderne på Vestegnen klagede over det næsten uoverkommelige arbejde.



Begge gamle brofacader er for længst forsvundet i betonforlængelserne, men på Fredensborgvejen ved Usserød, kan man på en bro fra den tid se den originale facade med fint tilslebne sten og fløje, som kendetegner den daværende perfektionisme. Men brobygningen var, udover levering af sten, heller ikke et arbejde, man overlod til hovbønder eller soldater, men blev udført af Københavnske murermeistre efter franske tegninger. Selv hvor mindre bække krydsede vejen, som f. eks. Bækrenden ved Røde Vejmølle, blev der etableret tøndevælvede stenkister, som ligeledes for længst har bevist deres solide kvalitet.

*Den viste bro er **Jellebro** fra 1787, der fører Kongevejen over Nive Å. Geolog Niels Hald mener, at broen er bygget af istransporterede blokke, dvs. granitter og gnejser, som er hugget til. (Foto Niels Hald, 2006.)*

Et tidsbillede

I 1772 var broen over St. Vejleå altså gjort farbar. Hvis man dykker ned i historien, ser man, at det var et år med betydningsfulde begivenheder. Det var f.eks. året, hvor J.F. *Struensee*, der var blevet Danmarks mægtigste mand, blev fældet ved et kup, og så brutalt og

grusomt henrettet, at det vakte afsky over hele Europa. Det var også året, hvor vejreformens oprindelige ophavsmand J.H.E. Bernstoff døde, og hvor nevøen A.P. Bernstoff overtog embedet som Danmark og Norges udenrigsminister.

I 1772 blev landet reelt regeret af statsadministrationen og den kun 19-årige arveprins *Frederik*, samt med lidt indblanding fra enke-dronning Juliane Marie. Den degenererede Christian VII's sindssygdom var blevet så belastende, at kongen meget diskret var blevet manøvreret ud på et sidespor og kun blev hentet frem, når noget skulle underskrives.

Sproget i København og i Vridsløselille

Der var en verden til forskel på livet og sproget i det mørke, indelukede og overbefolkede København i forhold til adelens og storkøbmandenes område i den nye bydel *Frederiksstaden*. Der var i 1700-tallet et stort islæt af fransk og især tysk inden for hoffet og i ledelsen af landet. I de fornemme rokokopalæer formulerede man sig så sjældent på dansk, at anekdoten siger, at det danske sprog i disse kredse mest blev brugt over for hunden!

Dog i sidste halvdel af 1700-tallet var der vokset en udbredt uvilje frem over for de mange tyskere på fremtrædende poster i samfundet. Professor ved Sorø Akademi *Ove Høegh-Guldberg* udtrykte det således, at "*man kunne være dansk og leve i landet og af landet uden at forstå landets sprog*". Det var da også på hans initiativ, at 1772 var året, hvor dansk ved lov blev indført som regeringssprog samt kommandosprog i hæren.

Selv om der kun var ca. 2 mil til København, så talte bønderne i *Vridsløselille* naturligvis dansk med den for området lokale sjællandske dialekt og dertil et ordvalg, der - som andre steder på landet - i nogen grad adskilte sig fra hovedstadens. (Note 4) I 1700-tallet var det ofte muligt, at man på dialekten kunne høre, hvilken landsby man stammede fra. Men en pendant til det tyske fandtes alligevel her, for da man i 1938-39 i forbindelse med vejens udvidelse nedrev *Roskilde Kro* for at opføre den på ny, fandt man ved den gamle

grundsten en forseglet kobberplade, nedlagt af bygherre og kroejer *Peder With*, med en inskription fra den 24. juni 1773: "*Gott Alein die Ehre. P. With Bauherr*".



Fra en tur under broen med medlemmerne (Foto: Inge Andersen, 2006)

Broforlængelser

I takt med Roskildevejens senere udbygninger er den gamle bro blevet forlænget med beton og har i tidens løb opnået en længde på ca. 45 meter. Amtet har dog, meget hensynsfuldt, ved hver forlængelse flyttet de to gamle facadesten med henholdsvis årstal og kongeligt monogram med ud, så man kan fornemme, at der her gemmer sig et af egnens ældste bygningsværker. For man skal et pænt stykke ind under broen og Roskildevej, før man støder på den oprindelige konstruktion. Men så kan man også studere brobygnings-

kunst anno 1772, for den originale kampestensbro står som dengang uden at have givet sig under Danmarks gennem tiderne mest befærdede hovedlandevej. Til gengæld er der revner i de senere udførte betonforlængelser!

Vejdirektoratets trafikmålinger på Roskildevej gennem Vridsløselille viste pr. 1.6.2005, at årsdøgnstrafikken da lå på 26.989 motor-køretøjer, hvilket faktisk er et lille fald siden trafikken toppede i 1999. (Note 5) Men alligevel er der en enorm trafikmængde på den gamle hovedlandevej. Og der er næppe mange forbikørende, der aner eksistensen af den gamle landevejsbro, der jo ligger godt skjult under de gennem tiderne mange lag vejmateriale.



Den 235 år gamle kampestensbro er – nok pga. den noget skjulte position – blevet skånet for graffiti. Til gengæld har amtet for få år siden benyttet muligheden for, på en nem måde, at føre rør under Roskildevej. Disse rør skæmmer og kan også, ifølge kommunens Miljø- og Driftsforvaltning, være hæmmende for åens vandgennemstrømning. Albertslund Lokalhistoriske Forening vil i samarbejde med Museet Kroppedal forsøge at få denne kulturarv fredet for at forhindre fremtidige lignende tiltag. (Foto: Inge Andersen, 2006)

Brotegninger fra perioden viser, at disse vejbroer oprindeligt blev forsynet med rækværk båret af granitpiller. På et foto af *Roskilde Kro* fra omkring år 1900 kan det anes, at et stengærde var opbygget som rækværk på broens sydside. I dag er der rækværk i galvaniseret rør, indstøbt i betonforlængelserne, skjult på begge sider af bevoksning et stykke fra vejen.

H.C. Andersen på Roskilde Kro

På en rejse fra Slagelse til København overnattede en ung H.C. Andersen på Roskilde Kro i 1825. Han var ifølge sin dagbog ikke udelt tilfreds med opholdet. De par bøger, der fandtes på kroen, manglede både for- og bagsider, og han havde tydeligvis kedet sig bravt, så mon ikke han har spadseret sig en tur i landsbyen? Men selv om det ikke er beskrevet, har vi vel lov at gætte på, at han sandsynligvis på et tidspunkt har stået på broen lige ud for kroen og fra rækværket kigget ned i vandet og, hvem ved, måske draget en sammenligning mellem den lille å i Vridsløselille og den store fra digterens barndomshjem i Odense.

Kilder

H.C. Andersen og Albertslund. I: Glimt fra Albertslunds historie (Albertslund Lokalhistoriske Forening, 2005)

Hornemann, Jørgen: *Danmarks statsmand* (2001)

Jørgensen, Steffen Elmer: *Fra chaussé til motorvej* (2001)

Kristensen, Frits Beck: *Kilder til landbrugsreformerne i Vridsløselille 1771-1801* (Lokalhistorisk Samlings Venner, 2001)

Sorenus, Peter: *Landsbyer i Vestskoven* (Kroppedal, 2003)

Vejdirektoratets trafikrapporter, 1999 og 2005

Glostrup Lokalhistoriske Arkiv

Lokalhistorisk Samling Albertslund

Tak til

Niels Hald, Geologisk Museum og til Henriette Lyngstrøm,

Københavns Universitet for tilsendt materiale

Mundtlig kilde: Kenneth Paulmann, Kroppedal

Noter

- 1 Glimt fra Albertslunds historie, 2005.
- 2 Snubbekorset – sagnet tilskrives Eskild Hemmingsen Snubbe – til minde om hans hustrus lykkelige nedkomst på stedet.
- 3 Glimt fra Albertslunds historie 2000.
- 4 Afstanden til 2-milestenen – der stadig befinder sig på Roskildevej og dengang stod over for det daværende bomhus i Gl. Vridsløse – blev udmålt fra Vesterport. 1 dansk mil=7,5 km. Mil som længdemål blev officielt afskaffet i 1907.
- 5 Årsdøgntrafikken, dvs. den gennemsnitlige trafikmængde pr. døgn målt over et år.