

Det kommunale vejvæsen i Haderslev amt

Bivejsfortegnelser som kilde til vej-, lokal- og regionalhistorie¹

Kim Furdal

Fortid og Nutid juni 1996, s. 97-128

Kim Furdal præsenterer i sin artikel et hidtil lidet anvendt kildemateriale til belysning af lokal- og vejhistorien, nemlig de trykte bivejsfortegnelser. Han giver samtidig et overblik over deres administrationshistoriske og retshistoriske baggrund. Gennem eksempler fra sine egne undersøgelser af udviklingen i de sønderjyske sognekommuner efter Genforeningen viser han i praksis, hvordan bivejsfortegnelserne kan udnyttes til gennem komparative analyser at belyse sammenhænge og samspil mellem udviklingen i den lokale infrastruktur og de lokalpolitiske og samfundsmæssige udviklingstendenser.

Kim Furdal, f. 1959, cand.mag. i historie og europæisk folkelivsforskning fra Københavns Universitet. Leder af Institut for Sønderjysk Lokalhistorie. Har bl.a. skrevet artikler og bøger om kommunalhistorie, byudvikling i det 20. århundrede og lokalhistorie. Adresse: Haderslevvej 45, 6200 Aabenraa

Indledning

Vejhistorie har længe været en miskendt genre inden for dansk historieforskning. Indtil for 20-30 år siden eksisterede en egentlig forskning i det danske vejnets historie knap nok, hvis vi ser bort fra Hærvejen, som Hugo Matthiessen og siden turistforeningerne med betydelig effekt har lanceret.² En væsentlig forklaring skal formentlig findes i selve forskningens genstand 'Vejene', som ofte mere betragtes som et naturprodukt end et kulturprodukt. Vejene er der bare.

Først med lektor Alex Wittendorfs nu tyve år gamle disputats *Alvej og Kongevej* fra 1973 begyndte der at ske en ændring. Disputatsen påviser sammenhængen mellem styrkelsen af centralmagten og skabelsen af et vejnet, der ikke er bundet til landsbyerne. Den stadig stærkere statsmagt havde brug for bedre og hurtigere forbindelser til fjernere mål. Med sin disputats var Wittendorf med til at hente dansk vejhistorie frem fra det forskningsmæssige tusmørke.³ Er der således en

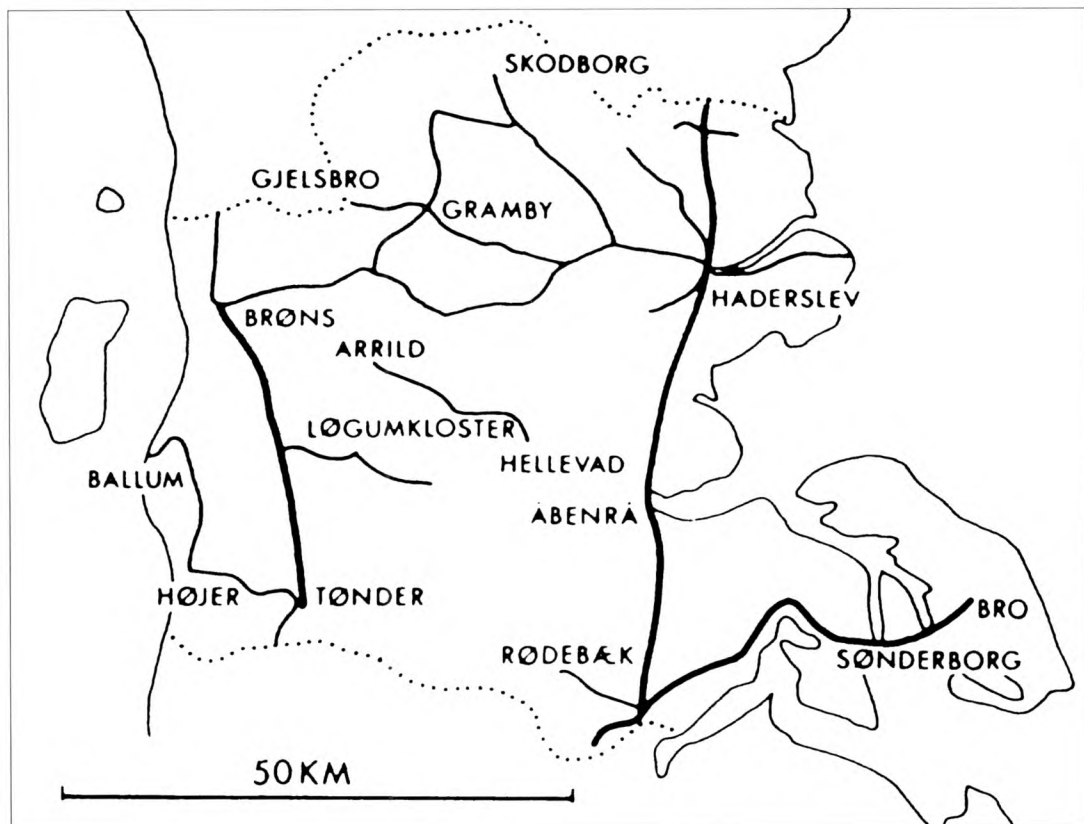
større interesse for den store vejhistorie i dag, så finder der stort set ingen forskning sted i bivejenes historie. Der kan ellers være god grund til at se nærmere på den helt lokale vejstruktur, der spillede en afgørende rolle for bebyggelsesudviklingen og industrialiseringen.

Først med landboreformerne og udflytningen af gårdene i slutningen af 1700-tallet fik vi en vejlovgivning, der mere detaljeret regulerede anlæggelsen og vedligeholdelsen af de mindre veje.⁴ Udflytningen af gårdene krævede et større lokalt vejnet til såvel arbejdskørsel som den mere krævende persontransport. Samtidig var det overvejende 'selvforsynende' landbosamfund under afvikling. Driften af gårdene krævede i stigende grad et input af maskiner, gødning m.v., ligesom velstanden hos specielt gårdmandsstanden og borgerskabet i byerne afspejlede sig i et øget forbrug af varer, der skulle anskaffes uden for lokalområdet. Omvendt havde landbruget med den stadig mere intensiverede drift et stigende transportbehov til af-

sætning af den voksende produktion. Det lokale vejsystems betydning kan vanskeligt overvurderes. De samfundsmæssige og bebyggelsesmæssige ændringer nødvendiggjorde en bedre regulering af vejbyggeriet og den efterfølgende vedligeholdelse. Der er næppe tvivl om, at vejtrafikken i løbet af 1700- og 1800-tallet generelt var stigende, hvilket bl.a. de rustikke broer i Sønderjylland ved Immervad (opf. 1787), Gejlå (opf. 1818) og Povlsbro (opf. 1844) vidner om. Derimod er det langt vanskeligere at vurdere omfanget og væksten på et tidspunkt, hvor trafiktællinger var et ukendt fænomen.

Ser man på kommunernes vejdgif-

ter i dette århundrede, er der tale om ganske betragtelige årlige udgifter, der på godt og ondt afspejler de generelle økonomiske konjunkturer. I 1920'erne anvendte de danske sognekommuner mellem 10 og 26 millioner kr. på de kommunale biveje, hvilket udgjorde mellem 7% og 17% af de samlede kommunale udgifter. For Sønderjyllands vedkommende udgjorde vejudgifternes andel af de kommunale udgifter i perioden 1922-1932 mellem 11% og 20%. Tallene afspejler her den manglende vedligeholdelse af det kommunale vejnet under første verdenskrig og det preussiske styres generelt stedmoderlige behandling af vejvæsenet. Selv om behovet var til stede, så var det be-



— Det sønderjyske vejnet 1920.
 — Hovedveje, anlagt før 1864
 — Provinsveje, anlagt 1864-1920

Det sønderjyske net af hoved- og provinsveje ved Genforeningen. Vibeke Harsberg: *De sønderjyske amtsråd indtil 1970, 1984, s. 186.*

grænset, hvad de sønderjyske sognekommuner i de første år efter Genforeningen kunne anvende på vejvæsenet. Heri ligger også forklaringen på, at de kommunale vejudgifter i Sønderjylland først toppede i 1924-1925 med 1.871.000 kr. og dermed udgjorde 18.6% af de samlede kommunale udgifter. I disse arbejdsløshedstider er det endvidere værd at erindre, at vejarbejder ofte blev anvendt som beskæftigelsesarbejder. Eksemplerne er mange. Fra lokalt hold blev statens beskæftigelseskroner hurtigt anvendt til vejforbedringer. Da Felsted sognekommune i 1940 skulle vælge mellem investeringer i vejvæsenet eller skolevæsenet faldt loddet til fordel for vejvæsenet, væsentligt på grund af statstilskudene og den beskæftigelsesmæssige effekt. Det var ikke første gang. Allerede under krisen syv år tidligere havde Felsted sognekommune benyttet sig af et statsligt tilskud for at afhjælpe arbejdsløsheden og samtidig forbinde en række statshusmandsbrug med veje.⁵

Der er således god grund til i højere grad end hidtil at fokusere på dansk vejhistorie, også på den lokale vejhistorie, hvortil der eksisterer et godt kildemateriale i de såkaldte bivejsfortegnelser, som jeg selv har udnyttet i forbindelse med et projekt om de sønderjyske sognekommuner efter Genforeningen. I det følgende har jeg i første del skitseret den administrationshistoriske baggrund for bivejsfortegnelserne. I anden halvdel giver jeg med eksempler fra Haderslev amt efter Genforeningen et bud på anvendelsen af bivejsfortegnelserne.

Vejlovgivningen 1841-1970

Pligten til at registrere de offentlige biveje går tilbage til vejloven fra 1841, hvor sogneforstanderskaberne fik pligt til sammen med de lokale politimyndigheder at udarbejde et forslag

til en fortegnelse over de offentlige biveje i sognet.⁶ Forslaget skulle efterfølgende indsendes til amtsrådet, der enten kunne godkende forslaget eller foretage ændringer. Proceduren blev gentaget hver tredje år, når regulativet (bivejsfortegnelsen) skulle revideres. Vejloven fra 1867 betød ingen væsentlige ændringer på dette punkt, men til gengæld større regelstyring af proceduren i forbindelse med sognekommunernes udarbejdelse af bivejsfortegnelserne.⁷ Sogneforstanderskaberne og kommunalbestyrelserne i købstæderne skulle dog fortsat udarbejde fortegnelser over alle offentlige veje, der ikke var klassificerede som landeveje. Efter 1867-loven skulle bivejsfortegnelsen ligge fire uger til offentligt gennemsyn i kommunen, hvorefter den skulle indsendes til amtsrådet med eventuelle kommentarer fra beboerne. Fremlæggelsen for beboerne i kommunen skulle ske på samme sted, som kommunen anvendte til at fremlægge valglisten, skattelister o.lign.⁸ Sogneforstanderskabet var dog kun forpligtet til at fremlægge fortegnelsen for sognekommunens beboere i de tilfælde, hvor biveje blev foreslået nedlagt. Hensigten med den omstændelige tilbagevendende revision af bivejsfortegnelserne var dobbelt, dels at sikre de berørte grundejeres retsstilling ved ændringer af vejforholdene.⁹ Amtsrådet traf herefter den endelige beslutning om hvilke veje, der skulle klassificeres som offentlige biveje. Indsigelser mod amtsrådets beslutning skulle fremsættes senest et år efter beslutningen. Som noget nyt skulle fortegnelsen kun revideres hvert femte år i december måned. Da den første bivejsfortegnelse blev fremlagt i december 1867, udkom bivejsfortegnelserne derfor principielt i alle de år, der endte på 7 og 2.¹⁰ Udarbejdelsen af bivejsfortegnelserne var i de første år efter 1867-vejloven ikke uden problemer. I forbin-

delse med udarbejdelsen af den tredje bivejsfortegnelse i 1877 fandt Indenrigsministeriet det derfor nødvendigt at udsende et cirkulære om udfærdigelse af bivejsfortegnelserne, for, som det udtrykkes: *om muligt at forebygge gentagelser af de uregelmæssigheder, der på flere steder har fundet sted ved den første udfærdigelse af fortegnelserne og ved det i 1872 foretagne gennemsyn af disse.*¹¹

Bestemmelserne i 1877-cirkulæret fik en usædvanlig lang levetid og var gældende indtil vejloven af 1957. I forhold til 1867-loven betød vejloven fra 1957 ingen væsentlige ændringer.¹² Proceduren var stadig den samme. Mere afgørende blev derimod kommunalreformen i 1970, hvor vejlovgivningen blev tilpasset den nye kommunale virkelighed.¹³ Som noget afgørende nyt fik kommunalbestyrelserne nu bemyndigelse til alene at træffe beslutninger om hvilke nye kommuneveje, der skal anlægges, og hvilke eksisterende kommuneveje, som skal nedlægges. Denne vidtgående beføjelse blev dog modereret af lovens efterfølgende paragraffer. For at sikre en hensigtsmæssig vejudbygning kan kommunale vejanlæg uden for København og Frederiksberg kommuner kun optages på den såkaldte vejplan med amtsrådets godkendelse. Til gengæld har de berørte kommunale vejbestyrelser fremover ret til at udtale sig om anlæg af nye hovedlandeveje.

De trykte bivejsfortegnelser

Bivejsfortegnelserne indeholder en specificeret oversigt over bivejene i de enkelte sognekommuner. For hver bivej er der angivet et løbenummer for den pågældende vej, en beskrivelse af vejstrækningen, vejens klassifikation og længden af den pågældende vej. Endelig indeholder flere bivejsfortegnelser en opgørelse og oversigt over samt-

lige biveje i amtet fordelt efter sogn og vejklassifikation. Der er kort og godt tale om et særdeles godt kildemateriale, som gør det muligt at studere tilstande og udvikling i det kommunale bivejsnet fra 1841 op til i dag. Vejlovene fra 1841 og 1867 indeholdt ingen forpligtelser for amterne til at underrette Indenrigsministeriet om de kommunale biveje og eventuelle ændringer i bivejsfortegnelserne. Det viste sig imidlertid hurtigt, at der var andre, som havde stærke interesser i opdaterede bivejsfortegnelser. Efter revisionen af bivejsfortegnelserne i 1877 anmodede Indenrigsministeriet efter ønske fra Generalstaben i marts 1878 samtlige amtmænd om at indsende de nye bivejsfortegnelser til ministeriet.¹⁴ I forbindelse med revisionen af bivejsfortegnelserne i 1892 var Indenrigsministeriet igen interesseret i de kommunale bivejsfortegnelser, men denne gang til et lidt fredeligere formål, nemlig en statistik over lande- og bivejene i Danmark. *Ved imødekommen(hed) fra Amtsvejbestyrelsernes side* havde Overvejsinspektøren i den forbindelse erfaret, at bivejsfortegnelserne blev udarbejdet efter *ikke lidet afvigende principper*, der gjorde en umiddelbar sammenligning af forholdene vanskelig.¹⁵ For at gennemføre en ensartet udarbejdelse af bivejsfortegnelserne skulle sognekommunerne fremover benytte et fortrykt skema med faste rubrikker. Når revisionen var tilendebragt skulle hvert amt udarbejde en trykt bivejsfortegnelse i overensstemmelse med skemaet og i samme format. Endelig udbad ministeriet sig, at der fremover blev tilsendt Overvejsinspektøren mindst ét eksemplar og Generalstaben to eksemplarer, hver gang amterne trykte nye bivejsfortegnelser. Det militære aspekt spillede fortsat en vigtig rolle for tilblivelsen af de trykte bivejsfortegnelser. Med oprettelsen af det offentlige vejregister i 1955 skulle ændringerne i bivejsfortegnelserne

Skema til Fortegnelse over de offentlige Biveje i N. N. Amt

efter Afslutning af den i Aaret..... stedsfundne Revision i Henhold
til Vejloven af 21. Juni 1867 § 6.

Løbe Nr.	Betegnelse.	Længde i Fv.				Henvi- sing til Vejens Fort- sættelse i de om- liggende Kommu- ner i Amtet.	Bemærkinger.
		1ste Klasse A.	1ste Klasse B.	2den Klasse.	3die Klasse.		
3. N. N. Kommune.							
1.	Vejens Navn (hvis saadant findes) . . . fra . . . forbi . . . gennem . . . til . . .					2. 1. 5. 9.	
2.						
3.						
	Sum for N. N. Kommune . . .						

Standardskema ved udarbejdelse af bivejsfortegnelser. Kilde: E. Hammerich: *Vejvæsenet*, 1892, s. 182.

fremover indsendes til Ministeriet for offentlige Arbejder, som administrerede vejregistret.¹⁶ Derved blev de trykte bivejsfortegnelser overflødige.

I 1970 skete der også på dette punkt

en tilpasning til den nye kommunale struktur. De primærkommunale vejbestyrelser skulle herefter udarbejde fortegnelser over samtlige offentlige veje under deres myndighed og amtsråde-

Register og oversigt

Fortegnelse over de offentlige biveje i Aabenraa amtsrådsreds efter revisionen i december 1947

Pag.	Sognekommunernes		Vejlængde i meter				
	nr.	navn	1. kl. A	1. kl. B.	2. kl.	3. kl.	Ialt
1	1	Adsbøl		2.720	6.270	1.120	10.110
2	2	Bedsted	2.200	6.828	14.548	5.262	28.888
5	3	Bjolderup	13.280	15.985	30.455	23.085	92.755
9	4	Bov	7.460	30.880	1.610	36.670	76.560
13	5	Bovrup	3.440	180	8.086	8.255	19.961
15	6	Ensted	3.550	17.880	4.990	9.730	36.130
17	7	Egvad		12.779	4.808	12.956	30.543
19	8	Felsted		18.650	10.425	48.466	77.541
25	9	Graasten	370	3.327	1.910	684	6.241
27	10	Hellevad		9.488	13.774	17.192	40.404
31	11	Hjordkær	7.620	1.470	17.175	22.703	48.968
35	12	Holbøl	7.780	21.000	28.920	17.750	70.460
39	13	Kliplev	5.000	8.260	16.290	41.072	70.622
43	14	Kværs	4.100	4.515	2.256	21.352	32.728
47	15	Løjt	6.881	10.262	20.708	35.094	72.940
53	16	Rinkenæs	6.050	3.950	9.440	4.170	28.610
55	17	Rise	6.310	6.660	18.532	25.458	56.955
59	18	Uge	1.900	7.193	16.020	16.880	41.918
63	19	Varnæs	1.980		9.784	13.522	25.586
65	20	Øster Løgum	9.020	3.760	39.920	32.126	84.826
Ialt for amtsrådsredsen			86.911	185.577	270.916	394.272	987.676

Fortegnelse
over de ved bivejsrevisionen i 1947 nedlagte biveje

Pag.	Sognekommunernes		Længde af de nedlagte veje i meter
	nr.	navn	
70	8	Felsted	2.580
71	10	Hellevad	2.850
.	12	Holbøl	1.650
.	14	Kværs	300
.	15	Løjt	1.250
.	17	Rise	880
.	18	Uge	280
.	19	Varnæs	1.260
Ialt for amtsrådsredsen.....			11.050

Register og oversigt over de offentlige biveje i Aabenraa amt efter revisionen i december 1947.

ne et samlet register for samtlige kommuneveje i amtsrådsredsen, mens Ministeriet for offentlige Arbejder blev forpligtet til at udfærdige et samlet register over hovedlandeveje og landeveje.¹⁷ I modsætning til tidligere gav loven i 1970 ingen retningslinier for, hvor hyppigt vejfortegnelserne skulle

revideres, ligesom den ikke forpligtede amterne til at indsende kommunevejsfortegnelserne til Ministeriet for offentlige Arbejder. I stedet gav loven ministeren en generel bemyndigelse til at fastsætte de nærmere retningslinier for udarbejdelsen og offentliggørelsen af vejfortegnelserne. De kom

8. Felsted sognekommune

Løbe-nr.	Betegnelse	Længde i meter					Vejs forts. i nabo-kommuner i amtet	Bemærkninger
		1ste klasse A.	1ste klasse B.	2den klasse	3die klasse	Ialt		
1	Fra Ensted sogneskel ved Krusmølle mod nordøst til vej nr. 56 ved Felsbæk Strandrø..... derfra mod øst gennem Felstedskov og Ny Skovbøl til Varnæs sogneskel, efter Varnæs			700			6.5	
		3860				4560	19.1	
2	Fra Bovrup sogneskel mod syd til vej nr. 55				360		5.1	
	herfra videre mod syd forbi Kiding til vej nr. 15a ved Adsbøl sogneskel	2620				2980	1.15	Delstrækning nedlagt 1937
3	Fra landevej nr. 4 i Felsted by mod vest gennem byen og videre mod sydvest, syd og sydvest til Klipleve sogneskel ved Assenholm			3095		3095	13.11	
4	Fra landevej nr. 4 i Felsted mod nord gennem Nør-balle til vej nr. 5 og mod vest og nord forbi Krusmølle til vej nr. 1			3700		3700		
5	Fra vej nr. 4 på Felstedmark mod nordøst til vej nr. 1 østfor Felsbæk Mølle		1430			1430		
6	Fra vej nr. 1 ved Skrædderkroen mod syd, sydøst og øst til vej nr. 9 i Skovbøl			1900	1900			
7	Fra smedien i Skovbøl mod syd til vej nr. 9 ved Skovbøl skole og videre mod sydøst over vej nr. 10 til Bovrup sogneskel — efter Bovrup			1495	1495		5.4	Nedlagt 1932, genoptaget 1947
8	a. Fra vej nr. 1 i Ny Skovbøl mod syd til vej nr. 60 b. Fra vej nr. 1 i Ny Skovbøl mod nord til parc. 60, kortblad 2, Skovbølgaard				550			
				780	1330			
9	a. Fra vej nr. 1 østfor Ny Skovbøl mod syd til vej nr. 57 i Skovbøl		980					
	videre mod s. s. v. og v. gennem Skovbøl by til vej nr. 6			800				
	derfra mod sydvest og syd til landevej nr. 4 ved fattiggården			2620				
	b. Fra landevej nr. 4 lidt vestligere mod syd og vest til vej nr. 33				500			
	derfra mod syd og sydvest gennem Tombøl til vej nr. 58 i Tombøl			1500				
	derfra mod vest over landevej nr. 5 og mod syd til Kværs sogneskel — efter Kværsmølle.....			1800	8200		13.3	
	at overføre.....	8890	9795	10005	28690			

Fortegnelse over biveje i Felsted sognekommune efter revisionen i december 1947.

knap tre år senere i form af et cirkulære til vejbestyrelserne.¹⁸ Cirkulæret betød først og fremmest en nedlæggelse af det centrale vejregister for samtlige offentlige veje. Forklaringen var økonomisk. Efter ophævelsen af vejtilskudsloven havde staten ikke længere nogen refusionsmæssig interesse i

vejfortegnelserne. Da fortegnelserne imidlertid stadig har interesse for vejadministrationen og andre myndigheder, skal vejbestyrelserne fortsat udarbejde vejfortegnelser efter nærmere beskrevne forskrifter, så de til stadighed giver et klart billede af de pågældende vejes rettelige status. Kommune-

vejfortegnelserne skal som hidtil udarbejdes og ajourføres af kommunalbestyrelserne. Til brug for den amtslige kommunevejsfortegnelse skal en udskrift herefter tilsendes amtsrådet. Aktuelt påbød cirkulæret de kommunale vejbestyrelser at offentliggøre en fortegnelse over kommunevejene inden 1. januar 1974. Inden dette tidspunkt skulle kommunernes vejfortegnelser godkendes af det pågældende amtsråd. Offentliggørelsen skulle finde sted ved en fremlæggelse af fortegnelsen på kommunkontoret eller et andet for beboerne bekvemt sted i mindst fire uger.¹⁹

Ændringer i kommunens vejfortegnelse skal herefter tiltrædes af amtsrådet og efterfølgende offentliggøres i den lokale avis. For amternes vedkommende skal der hvert femte år foretages en revision af deres kommunevejregistre, så de til stadighed er i overensstemmelse med kommunernes vejfortegnelser. Cirkulæret giver dog amterne mulighed for at tilrettelægge en turnus, så kommunernes vejfortegnelser ikke skal revideres samtidig. Som for de kommunale vejfortegnelser vedkommende offentliggøres eventuelle ændringer i den lokale presse. Ønsker man den mest ajourførte vejfortegnelse for en given kommune efter 1970, er det derfor bedst at anvende kommunens vejfortegnelse frem for amtets, der er op til fem år bagud.

Indholdet

På trods af den skiftende vejlovgivning er indholdet i bivejsfortegnelserne stort set ens, hvad vi kan takke 1877-cirkulæret for. Bivejenes klassifikation er imidlertid behæftet med en vis usikkerhed. Landsretsdommer E.A. Abitz bemærkede i 1955, at Indenrigsministeriets cirkulære fra 1891 vedrørende bivejenes klassifikation kun er vejledende.²⁰ E. Hammerich har i sin bog

om vejvæsenet da også angivet to klassifikationsprincipper.²¹

Efter Indenrigsministeriets cirkulære skulle bivejene opdeles i tre klasser, hvoraf første klasse yderligere kunne opdeles i to undergrupper A og B. Efter disse regler skulle alle veje, der fik varigt tilskud fra amtsfonden til såvel grundforbedringer som vedligeholdelse henregnes til første klasse A. I første klasse B skulle kommunerne henregne *de vigtigste samfærdselsveje, hvis vedligeholdelse er særlig omhyggelig*, men som alene finansieres af sognekommunen. Vejene i denne gruppe kunne dog i enkelte tilfælde opnå et engangstilskud fra amtsfonden til særlig kostbare eller vanskelige opgaver. Anden klasse var de biveje, der kun havde en *middelmådig* trafikal betydning, men som var indgrøftede. Endelig omfattede tredje klasse biveje, der ikke var indgrøftede. De to sidste klasser modtog kun tilskud fra amtsfonden i ganske særlige tilfælde, hvor vejjudgifterne på enkeltstående arbejder oversteg sognekommunens økonomiske formåen. Foruden denne inddeling anførte E. Hammerich en anden klassifikation, hvorefter første classes biveje var forbeholdt veje, der havde betydning for et større distrikt, og veje, som var gennemgående veje til købstæder eller forbindelsesveje mellem amtsvejene. Anden classes biveje var forbindelsesveje mellem sogne og byer. Endelig var tredje classes biveje veje, som enten førte til enkelte gårde eller til byer, der kun bestod af få gårde eller var vejens endepunkt. Dette klassifikationsprincip var klart lettere at administrere end Indenrigsministeriets principper. Hammerich betegner da også selv denne opdeling som *heldigere* end ministeriets, da samtlige biveje i flere amtsråds kredse var indgrøftede, og ingen biveje dermed kunne henregnes til tredje classes biveje. I modsætning til Indenrigsministeriets klassifikationsprincipper, der gik på

såvel vejens betydning som dens kvalitet, gik Hammerichs princip udelukkende på vejenes trafikale betydning. De to forslag udelukkede som antydet ikke andre klassifikationsprincipper, men man kan dog med rimelig sikkerhed gå ud fra, at Indenrigsministeriets principper fik karakter af standardforskrifter, som de fleste sognekommuner efterlevede. I august 1943 udsendte Ministeriet for offentlige Arbejder faste retningslinier for anlæg, udvidelse og ombygning af veje, gader og stier. Man opererede nu med en opdeling af bivejene i to klasser.²² Biveje af større betydning skulle efter disse regler kunne klare trafik med en hastighed på 50 km i timen, mens kravet til de øvrige biveje var hastigheder på 40 km i timen. Vejreglerne skabte ikke større klarhed over bivejenes klassifikation, men de havde tilsyneladende stor indflydelse på de krav, tilsynsmyndighederne herefter stillede til de forskellige bivejes tekniske udformning.²³

På baggrund af de noget uklare klassifikationsprincipper bør man ved brugen af bivejsfortegnelserne til stadsighed overveje hvilke principper, der ligger bag udarbejdelsen af den pågældende bivejsfortegnelse, ikke mindst for tiden efter vejreglerne fra 1943. Bivejsfortegnelser er den eneste kilde, som giver et fuldstændigt billede af de kommunale biveje i Danmark fra 1841 og frem til i dag, men hvad kan fortegnelserne så anvendes til? Mulighederne er mange. I det nedenstående vil jeg give et par eksempler hentet fra mit arbejde med de sønderjyske sognekommuner, nærmere bestemt fra Haderslev amt. Fokuseringen på et enkelt lokalområde er bevidst. Dels er forskningen i emnet sparsom, dels kræver forskning i bivejenes struktur og funktion et nøje kendskab til det empiriske materiale. Betegnelser som *Møllevvej-Højgade, fra landevej nr. 4, Haderslev-Gram, mod nord forbi Møllen til nordskellet for parc. nr. 413/19,*

Ktbl. 11, Vojens er ikke videre informativ uden et vist lokalkendskab.²⁴ I mange tilfælde ville arbejdet være lettet betydeligt, hvis der fandtes vejkort, men det er langt fra altid tilfældet. I de tilfælde, hvor jeg i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende artikel har kontaktet de pågældende kommuner for at se deres ældre vejkort, har svarene i alle tilfælde været negative. Tilsyneladende er de kasseret, idet de ikke ses at være havnet i det statslige arkivvæsens magasiner. I de tilfælde, hvor vejkortene ikke længere eksisterer, kan man gå til matrikelkortene. Vejene var oftest matrikuleret, så de kan lokaliseres på matrikelkortene. Bl.a. derfor kan man mange steder finde tidligere matrikulerede kommunale biveje, som delvis eller fuldstændig er forsvundet. I reglen har de tilstødende gårde opløjet vejen og inddraget jorden som landbrugsjord, uden at ejerforholdet er ændret.

Bivejene i Haderslev amt ved Genforeningen

Kvantitativt kunne de sønderjyske biveje ved Genforeningen ikke hævdes at stå tilbage for bivejene lige nord for Kongeåen. Det gjaldt også for Haderslev amt, der i 1922 havde 13.8 m bivej pr. ha., mens Vejle amt i 1917 havde 13.1 m bivej pr. ha. Problemerne var først og fremmest bivejenes kvalitet og deres linieføring. Kvalitetsmæssigt var de sønderjyske biveje gennemgående væsentlig dårligere end bivejene i den øvrige del af landet. I Haderslev amt udgjorde de tredjeklasses biveje ved Genforeningen således 51.4% af samtlige biveje mod 17.6% i Vejle amt.

Et andet væsentligt problem var bivejenes linieføring, der ved Genforeningen var stærkt præget af den gamle landsbystruktur. Disse forhold fik i 1929 Det sønderjyske Erhvervsudvalg til at karakterisere situationen på vej-



Kort over vejkommuner i Haderslev kreds 1867-1920. I de tilfælde, hvor navnet på sognet er understreget, var vejkommunens vejforbundets administrative grænser sammenfaldende med sognets. I alle andre tilfælde var vejkommunens administrative grænser sammenfaldende med den langt mindre landkommune.

området således: Den udvikling af Kommunernes Vejnet, som Nord for Kongeaen har fundet Sted samtidig med Jordens Fordeling, har mange Steder i Sønderjylland intet Sidestykke. Bortset fra de gamle Hovedveje og de efter Genforeningen udbyggede nye Veje er Vejene i Sønderjylland hyppigt tarvelige Markveje el. lign., der straa-ler ud fra Landsbyerne og oftest ender blindt uden Forbindelse med Vejene i andre Kommuner.²⁵ Hele det sønderjyske bivejsnet var ved Genforeningen ikke alene dårligt og nedslidt, det var også strukturelt forældet i forhold til de samfundsmæssige ændringer, der havde fundet sted siden udskiftningerne.

Hvad investerede sognekommunerne i kommunevejene ved Genforeningen? For at belyse dette er der i tabel 1 givet en oversigt over de kommunale vejudgifter i Haderslev amt 1921/22. Sognekommunerne er placeret efter

deres udgifter pr. indbygger: Øsby kommune med de mindste vejudgifter er placeret øverst og Fole med de største vejudgifter nederst i tabellen. For at få et overblik over vejudgifternes betydning i det samlede kommunale regnskab er vejudgifternes andel af de kommunale udgifter udregnet i anden søjle. Endvidere er sognekommunerne opdelt i fire grupper efter størrelsen af deres vejudgifter pr. indbygger. Gruppe '1. 25%' er den fjerdedel af kommunerne, der har de laveste vejudgifter. Gruppe '2. 25%' er sognekommuner med de næstlaveste vejudgifter. Derefter følger grupperne '3. 25%' og '4. 25%' med henholdsvis de næsthøjeste og højeste vejudgifter. For hver af de fire grupper er gennemsnittet angivet nederst med fed skrift.

Som det kan konstateres, er der tale om en betydelig spredning i kommunernes vejudgifter fra 0 kroner pr. indbygger i Øsby til 30 kroner i Fole sog-

Tabel 1. De kommunale vejudgifter i Haderslev amt 1921/22 og bivejenes kvalitet 1922.²⁶

	udgifter pr. indbygger i øre	andel af sam- lede korrig. udg. i % ²⁷	meter vej pr. ha. i 1922	I	Klasse II	III
1. 25%						
Øsby	0	0.0%	18,6	0.0%	48.0%	52.0%
Halk	3	0.1%	18,6	6.2%	34.0%	59.8%
Gl. Haderslev	15	0.4%	8,7	0.0%	37.3%	62.7%
Magstrup	37	1.9%	13,5	0.0%	24.4%	75.6%
Hygum	45	3.8%	12,7	24.9%	22.2%	52.9%
Hammelev	62	1.2%	16,6	2.5%	41.4%	56.1%
Tirslund	102	1.6%	15,0	7.1%	20.1%	72.7%
Skrydstrup	130	6.2%	16,8	7.9%	2.6%	89.5%
Vojens*	203	1.8%	7,2	26.1%	19.9%	54.1%
Hoptrup	252	5.5%	19,6	4.8%	27.5%	67.8%
Jegerup	260	3.2%	14,9	16.5%	14.6%	68.9%
gennemsnit			14,7	7.6%	28.8%	62.3%
2. 25%						
Vilstrup	34	13.7%	22,1	2.8%	48.5%	48.7%
Moltrup	358	5.0%	14,1	7.0%	56.6%	36.3%
Grarup	374	8.4%	17,1	0.0%	57.3%	42.7%
Vedsted	378	12.1%	18,9	12.9%	23.0%	64.1%
Toftlund*	400	3.8%	9,1	30.2%	37.7%	32.1%
Vonsbæk	439	11.3%	16,5	0.0%	49.4%	50.6%
Brandrup	477	12.9%	9,8	42.4%	30.8%	26.8%
Stepping	485	5.3%	10,4	27.5%	66.5%	6.0%
Frørup	487	10.2%	8,9	37.1%	54.4%	8.6%
Gram*	497	7.7%	12,8	5.5%	11.2%	83.3%
gennemsnit			14,0	13.4%	34.4%	52.1%
3. 25%						
Oksenvad	505	3.6%	11,6	12.7%	8.1%	79.2%
Sommersted*	509	5.4%	10,2	13.5%	50.7%	35.9%
Bjerning	519	13.7%	15,7	0.0%	42.0%	58.0%
Agerskov	554	13.6%	11,9	25.6%	51.9%	22.4%
Åstrup	555	7.6%	13,6	0.0%	29.5%	70.5%
Starup	594	15.7%	17,3	10.2%	31.1%	58.7%
Nustrup	724	16.6%	12,6	20.7%	41.6%	37.6%
Tyrstrup	760	14.5%	13,0	15.4%	24.2%	60.6%
Jels	772	9.1%	10,9	0.0%	89.7%	10.3%
Hjerndrup	797	7.6%	10,3	36.6%	47.3%	16.1%
gennemsnit			12,7	15.7%	43.5%	40.8%
4. 25%						
Lintrup	826	11.8%	16,8	24.5%	24.7%	50.8%
Aller	902	18.1%	16,7	16.7%	22.9%	60.5%
Bevtoft	928	18.2%	9,1	14.0%	25.4%	60.6%
Skodborg*	1007	15.7%	14,1	15.6%	35.0%	49.4%
Rødding*	1014	12.4%	7,9	16.7%	29.3%	54.1%
Fjelstrup	1105	14.5%	14,5	18.2%	29.2%	52.6%
Hjerting	1242	14.4%	13,3	50.4%	21.8%	27.7%
Øster Lindet	2181	17.5%	15,6	30.5%	36.1%	33.4%
Skrave	2459	31.9%	12,2	40.0%	42.0%	18.0%
Fole	3049	39.7%	14,3	21.5%	34.5%	44.1%
gennemsnit			13,4	23.1%	30.2%	46.7%

I = Andelen af 1. klasses biveje i sognekommunen.

II = Andelen af 2. klasses biveje i sognekommunen.

III = Andelen af 3. klasses biveje i sognekommunen.

* = Sognekommuner med stationsbyer på over 600 indbyggere i 1921.

nekommune. En væsentlig forklaring finder man i tabellens tre sidste søjler, som angiver de tre vejklassers andel af den samlede vejlængde. Sognekommuner med de største vejjudgifter havde en væsentlig større andel af første klasses biveje og dermed også større vejjudgifter til vedligeholdelsen. Mens de første klasses biveje i gruppe '1. 25%' kun udgjorde 7.6% af de samlede biveje i denne gruppe, så udgjorde den bedste vej kvalitet i gruppe '4. 25%' knap 25% af bivejene. For Hjerting sognekommunes vedkommende udgjorde de første klasses biveje hele 50% af bivejene! Omvendt udgjorde den dårligste vej kvalitet i gruppen med de laveste vejjudgifter en væsentlig større andel af de samlede biveje, end det var tilfældet i gruppe '4. 25%'.

Bivejsfortegnelserne røber imidler-

tid en anden og ligeså interessant detalje, når man sammenholder sognekommunernes vejjudgifter med længden af deres vejstrækninger. Det er gjort i tabel 2, hvor vejlængden i henholdsvis 1922 og 1927 er angivet. Endvidere er den relative forskydning i forhold til 1922 udregnet i tredje søjle. Under hver gruppe af sognekommuner er gennemsnittet angivet med fed skrift.

Tabel 2 giver det tilsyneladende paradoksale resultat, at længden af de kommunale biveje falder med øgede vejjudgifter. Den fjerdedel af sognekommunerne, der havde de laveste vejjudgifter, havde gennemsnitlig 53.231 m biveje pr. kommune. Derimod havde sognekommunerne i gruppe '4. 25%' med de højeste vejjudgifter samtidig de korteste kommunale vej-

Tabel 2. Sognekommunernes vejlængde i Haderslev amt 1922 og 1927.²⁸

	meter vej 1922	meter vej 1927 ²⁷	ændring 1922- 1927		meter vej 1922	meter vej 1927	ændring 1922- 1927
<i>1. 25%</i>			<i>%</i>	<i>3. 25%</i>			<i>%</i>
Øsby	81.022	81.022	0	Oksenvad	38.959	38.959	0
Halk	57.350	57.350	0	Sommersted*	32.680	32.680	0
Gl. Haderslev	21.150	21.150	0	Bjerning	22.032	22.032	0
Magstrup	30.769	31.569	+ 2.6	Agerskov	105.700	105.700	0
Hygum	77.958	68.618	- 12.0	Åstrup	18.125	17.725	- 2.2
Hammelev	58.255	58.255	0	Starup	34.360	34.360	0
Tirslund	35.005	35.005	0	Nustrup	74.310	78.710	+ 5.9
Skrydstrup	44.600	44.350	- 0.6	Tyrstrup	49.140	49.140	0
Vojens*	8.060	8.110	+ 0.6	Jels	43.730	46.580	+ 6.5
Hoptrup	93.543	93.543	0	Hjerndrup	13.663	12.983	- 5.0
Jegerup	24.594	24.594	0	gennemsnit	43.270	43.887	- 1.4
gennemsnit	53.231	52.357	- 1.6	<i>4. 25%</i>			<i>%</i>
<i>2. 25%</i>			<i>%</i>	Lintrup	66.200	49.690	- 24.9
Vilstrup	58.595	55.140	- 5.9	Aller	24.920	23.920	- 4.0
Moltrup	28.419	28.419	0	Bevtoft	56.370	53.370	- 5.3
Grarup	14.657	14.657	0	Skodborg*	52.600	46.450	- 10.0
Vedsted	112.870	102.470	- 9.2	Rødning*	25.470	24.440	- 4.0
Toftlund*	43.400	43.400	0	Fjelstrup	50.163	46.363	- 7.6
Vonsbæk	28.620	29.370	+ 2.6	Hjerting	16.950	14.650	- 13.6
Brandrup	24.650	24.650	0	Øster Lindet	47.900	47.900	0
Stepping	34.200	28.900	- 15.5	Skrave	35.017	34.667	- 1.0
Frørup	13.430	13.430	0	Fole	24.676	24.676	0
Gram	100.775	101.975	+ 1.2	gennemsnit	40.027	36.613	- 8.5
gennemsnit	45.962	44.241	- 3.7				

* = Sognekommuner med stationsbyer på over 600 indbyggere i 1921.

strækninger, nemlig 40.027 m pr. kommune. Forskellen mellem de to fjerdedele er gennemsnitlig 13.204 m pr. kommune. I procent havde den fjerdedel af sognekommunerne, der havde de laveste vejudgifter, biveje, der var 33% længere end den fjerdedel af sognekommunerne, der havde de højeste vejudgifter! En mulig forklaring kunne være forskellen i sognekommunernes størrelse, men der findes ingen entydig relation mellem vejlængde og kommunestørrelse. Hvor ligger så forklaringen? De højere vejudgifter i gruppe '4. 25%' skyldes i alt fald ikke udgifter til anlæg af nye biveje. Den mulighed udelukkes fuldstændig af bivejsfortegnelsen fra 1927, hvor vi tværtimod kan konstatere et generelt fald i længden af bivejene. Kun 6 sognekommuner havde længere biveje i 1927 end fem år tidligere. Fordelt på de enkelte kommunegrupper var faldet ligefrem størst i gruppe '4. 25%'. Resultatet blev en vækst i svælget mellem de to yderpunkter. I 1927 var forskellen vokset til 17.744 m, og sognekommunerne med de laveste vejudgifter havde dermed 43% længere biveje end sognekommunerne med de højeste vejudgifter. Sammenligningen viser kun nettoforskydningerne, og en mulig forklaring kan være, at man ved anlæggelsen af nye veje med lige linjeføring har nedlagt en del af de snoede biveje. Det leverer imidlertid ikke hele forklaringen på de markante forskelle så få år efter Genforeningen. Egentlig er resultaterne ikke overraskende endsige epokegørende. Kvalitet koster penge, og det er, hvad tabel 1 og 2 dokumenterer. Sognekommuner med trafikalt mere betydningsfulde og bedre biveje måtte anvende større økonomiske ressourcer til bivejenes vedligeholdelse end sognekommuner med mindre betydningsfulde og dårligere biveje. Til gengæld begrænsede sognekommunerne med de bedre biveje deres vejudgifter ved at holde et mindre

offentlig bivejsnet. Det skete dels ved at lade eksisterende mindre veje forblive private, dels ved at undgå anlæg af nye biveje. Til trods for disse bestræbelser viser de to tabeller, at en begrænsning af størrelsen af de offentlige biveje ikke fuldstændig opvejede merudgifterne ved vedligeholdelsen af de bedre første classes biveje.

Det upolitiske kommunestyre

Bortset fra den lokal- og vejhistoriske interesse har tallene et bredere kommunalhistorisk perspektiv. Det hævdes ofte og ikke mindst fra de tidligere sognerådsmedlemmer, at sognerådene var upolitiske organer, hvor man i kraft af sund fornuft snakkede sig til rette om tingene. Således skriver lærer og sognerådsformand i Felsted sogn J.H. Jensen: *Dør (i sognerådet – red.) kendte vi hinanden ret nøje, og selv om de ni medlemmer vistnok ved valgene stemte på seks forskellige partier, gjorde det politiske sig kun svagt gældende i det daglige arbejde. De sager, vi havde til behandling, var sjældent politisk 'belastede'. Det gjaldt næsten altid om at træffe afgørelse inden for en ramme, der var fastlagt ved lov.*²⁹ Udtalelsen er naturligvis et postulat og bliver ikke rigtigere af at blive gentaget, men den er ikke desto mindre vanskelig at tilbagevise empirisk. De fleste sogneråd fungerede indtil begyndelsen af 1960'erne inden for rammerne af et fælles kulturelt rum med samme opfattelse af det gode liv. Først da arbejderbevægelsen, socialdemokraterne eller indbyggere i de større bysamfund som f.eks. stationsbyerne begyndte at vinde indflydelse i sognerådene, optrådte sognerådene de pågældende steder som det, de var, nemlig politiske institutioner. Ganske karakteristisk var det ofte fra Socialdemokratiet og arbejderbevægelsen, at kritikken af sognerådene blev fremført.

Pointen er, at sognerådets beslutninger først fremtræder som politiske, når man foretager komparative undersøgelser af flere sognekommuner. Tabel 1 og 2 gennemhuller effektivt myten om det upolitiske kommunestyre. Hvordan skulle en almen sund fornuft og den samme lovgivning føre til så vidt forskellige resultater på vejområdet? Materialet påviser, at vejenes klassificering i tyverne ikke båndlagde kommunerne mere, end at der stadig var rum for en betydelig politisk prioritering af vejudgifternes størrelse i forhold til det samlede regnskab. Når sognerådene i Øsby og Halk stort set ikke brugte penge til vedligeholdelse af vejene, så viser det tydeligt, at vejvæsenet havde en yderst lav prioritering i forhold til andre områder som skole- og socialvæsenet, hvis det ikke blot var et bevidst forsøg på at presse de kommunale udgifter og dermed skatterne helt i bund.

Sognerådene traf på vejområdet en række politiske valg, nemlig hvorvidt man ønskede et godt, men kort vejnet eller et stort vejnet af dårligere kvalitet. Et valg, tilsynsmyndighederne – amtskommunerne – tilsyneladende ikke i væsentligt omfang tilsidesatte. Samtidig dokumenterer tallene, at der til trods for den statslige regelstyring var plads til en betydelig kommunal selvforvaltning. Sognekommunerne var på dette tidspunkt ikke blot 'statens forlængede arm'. Metodisk må konsekvensen være, at forskning i sognekommunerne nødvendigvis må være komparativ, hvis vi ikke skal ende i tautologier.

Bivejsafvikling?

Mens vi i det ovenstående foretog et synkront snit omkring Genforeningen, vil vi i det følgende foretage en diakron undersøgelse af forholdene omkring de kommunale biveje i Haderslev amt i

årene op til 1953, hvor vi har den sidste trykte bivejsfortegnelse. Fire forhold påkalder sig særlig interesse, nemlig Genforeningsproblematikken, industrialiseringen, jernbanenettet og befolkningsforholdenes betydning for udviklingen respektive afviklingen af de kommunale biveje. I hvilken udstrækning og i givet fald hvornår førte industrialiseringen og befolkningsudviklingen til en kvantitativ udbygning af de kommunale biveje?

Det har ikke været muligt at spore nogen som helst sammenhæng mellem på den ene side forløbet i befolkningsforholdene og på den anden side ændringerne i længden af de kommunale biveje. Overraskende er det imidlertid, at stort set samtlige sognekommuner kunne notere et til tider særdeles betydeligt fald i længden af kommuneveje fra Genforeningen til 1953. Hos næsten alle sognekommuner kan vi notere et fald i længden af de kommunale biveje på mellem 10% og 18% uanset de markante forskelle i befolkningsudviklingen. Fra et fald i befolkningstallet på 28.8% i Halk sogn til en eksplosiv stigning i stationsbykommunen Vojens på 213.6%. I alt blev amtets bivejsnet fra 1921 til 1953 reduceret med 231,5 km. Unægtelig et uventet resultat ud fra vores almene fremskridtstro og opfattelse af infrastrukturens betydning for den generelle samfundsudvikling. Tallene sættes endvidere i relief af den omstændighed, at de 211 km smalsporede jernbaner, der blev oprettet i Haderslev kreds fra 1898 til 1910, blev endelig afviklet i perioden 1932-1939.³⁰

Da en undersøgelse af ændringerne inden for de enkelte vejklasser ikke giver noget bud på en forklaring af den tilsyneladende afvikling af de kommunale biveje, har jeg i tabel 3 angivet ændringerne inden for de enkelte femårs perioder fra 1928 til 1953 for om muligt at nå frem til en forklaring ad denne vej. Ændringerne

Tablet 3. Haderslev amt. Ændringer i den samlede længde af de kommunale biveje.

	1928-1933 %	1933-1938 %	1938-1943 %	1943-1948 %	1948-1953 %
1. 25%					
Aller	- 18,4	27,7	- 17,7	3,6	4,4
Halk	- 24,1	31,8	- 31,9	- 3,3	2,9
Bevtoft	3,3	2,2	- 11,8	0	2,8
Frørup	- 2,1	2,1	- 6,3	0	0
Vonsbæk	- 0,5	- 2	- 2,7	- 0,7	- 5,6
Hjerndrup	6,7	- 1,4	0,1	0,5	1,8
Stepping	- 4,5	23,9	- 16,3	0	0
Magstrup	- 17,6	18,3	- 5,4	0	- 3,6
Hammelev	- 7,1	7,7	- 14,8	0	- 2,8
Åstrup	- 11,9	16,1	- 10,6	0	- 1,1
Bjærning	- 1,8	1,8	- 18,6	0	0,4
gennemsnit	- 8,5	120	- 148	- 2	- 0,2
2. 25%					
Hjerting	1	14,5	- 14	0	0
Hygum	- 9,7	25,8	- 19,8	1,8	0,2
Lintrup	- 0,3	33,7	- 19,5	0	- 5,6
Fjelstrup	5	3,1	2,3	- 2,8	0,2
Skodborg*	- 5,1	19,4	0,1	- 1,5	- 14,8
Tirslund	- 0,2	0,2	- 15,3	0	0,5
Tyrstrup	1,4	- 1,4	- 14,2	24,3	1,4
Moltrup	- 15,5	18,4	- 15,9	0	0
Branderup	- 1,6	1,6	14,1	1,5	- 5
Hoptrup	27,3	37,6	- 27,8	- 0,4	- 2,1
gennemsnit	- 8	177	- 139	22	- 2,9
3. 25%					
Sommersted*	- 6	6,4	10,2	3,7	0
Jels	2,6	- 8,5	- 1,6	- 0,6	2,1
Skrave	13,2	- 10,7	10,8	0,1	- 9,6
Fole	6,2	- 5,8	- 10,3	2	0
Øsby	- 21,6	27,6	- 22,4	- 3,6	- 1,6
Agerskov	- 7,2	7,8	- 4,8	1,3	- 1,8
Nustrup	- 22,5	21,9	- 19,4	1,4	2,7
Vilstrup	- 15,6	25,9	- 28,2	- 0,8	- 1,4
Øster Lindet	- 13	15,1	- 8,9	- 7,7	2,6
Oksenvad	- 12,9	14,9	3,5	9,5	0
gennemsnit	- 10,5	100	- 98	3	- 0,7
4. 25%					
Starup	- 7	7,5	- 19,4	4,4	- 1
Jegerup	- 0,8	0,8	- 6,4	4,8	- 11,5
Vedsted	- 7,8	19,5	- 14,7	- 3,6	- 0,4
Rødding*	12,1	- 7	15,4	2,4	0,3
Gram*	- 42,2	70,9	- 44,8	9,3	21,5
Toftlund*	- 3,7	3,8	- 1,7	4	7,6
Gl. Haderslev	- 5,1	5,3	- 12,5	- 0,2	- 4,3
Skrydstrup	- 101	11,8	- 31,3	- 22,1	- 3,4
Grarup	- 8,8	9,7	- 16,7	- 3,1	0
Vøjens*	6,3	- 6,5	21	9	31,3
gennemsnit	- 14	161	- 196	0	4,3
gennemsnit for hele Haderslev amt	- 10,3	14,9	- 14,2	0,7	- 0,1

* = Sognekommuner med stationsbyer på over 600 indbyggere i 1921.

fra 1922 til 1928 var, som det allerede er konstateret, yderst beskedne og er derfor udeladt. De lokale variationer i de enkelte sognekommuner er betydelige; men først og fremmest fremstår perioden fra 1928 til 1943 som særlig turbulent.

Efter et fald på 10.5% fra 1928 til 1933 steg den samlede længde fra 1933 til 1938 med 14.9%. I forhold til de foregående år synes faldet i perioden 1938-1943 at fremtræde som en reaktion. Faldet var på 14.2%, men da udgangspunktet var højere end i 1933, var det numeriske fald i perioden noget større end stigningen i de foregående fem år. Mens stigningen 1933-1938 var på 236 km, var faldet i de efterfølgende år på 259 km, så bivejene i Haderslev amt i 1943 var 23 km kortere end ti år tidligere.

Efter de voldsomme ændringer i kommunernes vejnet blev der i de efterfølgende år næsten fuldstændig stille omkring de kommunale veje. Fra 1943 til 1948 voksede vejlængden kun med 0.7%. De fleste steder skete der stort set ingen ændringer, dog med enkelte markante undtagelser. I Tyrstrup sognekommune voksede vejlængden med 24%, mens vejlængden i Skrydstrup faldt med 22%. For Skrydstrups vedkommende har det formentlig spillet en rolle, at flyvepladsen blev anlagt i 1943. I årene fra 1948 til 1953 var ændringerne ligeledes beskedne med et generelt fald på 0.1%.

Spørgsmålet er imidlertid, hvilken virkelighed disse tal dækker over. Der eksisterer principielt flere muligheder, ligesom flere faktorer spillede ind på vejforholdene. I det ene tilfælde kan vi forestille os en situation, hvor udsvingene primært dækker over fiktive ændringer i vejenes status afhængig af den pågældende sognekommunes økonomiske situation. Hypotetisk kunne sognerådet i dårlige tider privatisere vejene for at spare på skatteydernes penge. Omvendt kunne selvsamme

sogneråd i gode tider kommunalisere bivejene for dermed at forbedre kommunens infrastruktur. Ændringerne ville i givet fald være rent kosmetiske. De ændrede ikke substansen i sognekommunens infrastruktur, idet vejene stadig lå, hvor de lå.

Ændringerne kan også, som det normalt var tilfældet, dække over reelle ændringer i det kommunale vejssystem. Ikke forstået således, at vejene fysisk forsvandt, når de blev afskrevet i bivejsfortegnelsen. I mange tilfælde blev de privatiseret, så vedligeholdelsespligten påhvilede lodsejerne. Heller ikke således, at sognekommunerne i alle tilfælde byggede nye veje. Det var langtfra tilfældet. Ofte var der tale om en opklassificering af eksisterende veje. Med ændringer forstår jeg her ændringer, som mere permanent ændrede sognekommunens vejstruktur.

Ændringerne af de kommunale biveje foregik dog langtfra i en lokal osteklokke, idet flere udefra kommende faktorer spillede afgørende ind på sognerådernes beslutninger vedrørende ændringer af bivejenes status, længde og kvalitet. Generelt skete der således en kraftig forbedring af statens vejrefusioner, som fik mærkbare konsekvenser for de kommunale biveje. Udviklingen med de statslige vejrefusioner var allerede sat i gang med indførelsen af motorafgiften i 1910. Loven skulle lette kommunernes vejfinansiering, men det var først med revisionen af loven om motorafgifter i 1927, at sognekommunerne fik direkte adgang til de statslige vejrefusioner. Hermed fik samtlige sognekommuner 24.5% af de samlede indkomne motorafgifter minus et beløb på 700.000 kr., som staten forlods anvendte til andre vejformål. Ved den efterfølgende revision blev sognekommunernes andel forhøjet til 34.5% på bekostning af amterne, hvis andel ved samme lejlighed blev reduceret fra 60% til 50%.³¹

Endelig var der for Sønderjyllands

vedkommende tale om en række særlige forhold, som direkte eller indirekte fik konsekvenser for de kommunale biveje. Som følge af de sønderjyske landevejes miserable tilstand ved Genforeningen indgik de sønderjyske amter i 1921 en aftale med Ministeriet for offentlige Arbejder om en udbygning af landevejssystemet i perioden fra 1921 til 1933 til en samlet værdi af 12 mill kr. I 'den store vejplan', som aftalen senere er blev betegnet, indgik som en del af planen en udbygning af en lang række biveje til amtslige landeveje. En væsentlig del af reduktionen i de kommunale biveje må derfor skyldes amtets opgradering af de pågældende biveje til landeveje.³²

Den store vejplan var ikke det eneste middel, hvormed staten søgte at ændre og forbedre vejstrukturen i Sønderjylland. Indirekte spillede ikke mindst de mange udstykninger af de store statslige domænegårde en betydelig rolle for den kommunale vejudvikling i landsdelen. Domænegårdene blev fra 1896 oprettet af den preussiske stat for at styrke tyskheden i Nordslesvig. I alt var der tale om 36 domænegårde med et samlet areal på 6.366 ha, hvoraf hovedparten (24 gårde med 4.343 ha. landbrugsjord) var beliggende i Haderslev amt, hvor danskheden var stærkest.³³ Ved Genforeningen blev disse gårde overtaget af den danske stat, som i første omgang bortforpantede gårdene. Efter at et tremandsudvalg i et års tid havde behandlet problemerne omkring domænegårdene, vedtog Folketinget i august 1922 at udstykke domænegårdenes jorder til mindre landbrug i den udstrækning, de var egnede til formålet. Udstykningen skete efter reglerne i loven om bortsalg af jord i offentligt eje. Udstykningerne startede allerede året efter og fortsatte, indtil krisen i begyndelsen af trediverne lagde en midlertidig dæmper på Jordlovudvalgets arbejde.

Udstykningen af domænegårdene var imidlertid ikke de eneste udstykninger i Sønderjylland efter Genforeningen. På baggrund af de betydelige økonomiske problemer i Sønderjylland nedsatte regeringen i marts 1928 et udvalg, der skulle se på erhvervsforholdene og arbejdsløsheden i landsdelen.³⁴ Som et af resultaterne pegede udvalget i sin beretning det følgende år på de særlige sønderjyske vejforhold som en af hovedvanskelighederne med hensyn til udstykningerne. De vanskelige vejforhold blokerede efter udvalgets mening ganske enkelt for en effektiv udstykning i de tyndt befolkede områder. Af hensyn til den fremtidige udstykning og landbrugets produktivitet anbefalede udvalget derfor, at det offentlige sikrede det nødvendige vejnet i forbindelse med de fremtidige udstykninger. Samtidig gjorde udvalget opmærksom på, at man i denne sag ikke kunne påregne, at sognekommunerne ville påtage sig opgaverne, da de i forvejen var belastede med andre vejopgaver.³⁵ Foranlediget af udvalgets henstilling vedtog Rigsdagen derfor i juni 1929 en lov, hvorved der blev bevilget 10 mill. kr. til indkøb af jord til udstykninger, udførelse af grundforbedringer og, som det hedder i lovens § 1: *Anlæg af de for Udstykningen af de indkøbte Arealer nødvendige Veje*.³⁶ Syv år senere blev loven fulgt op af en tillægslov, hvorved der blev bevilget yderligere 10 mill. kr.³⁷

Når man sammenholder de statslige initiativer med bl.a. udstykningslovene og den kraftige forøgelse af sognekommunernes vejrefusion, er det relativt let at se en vis sammenhæng mellem disse og den vejudbygning, der skete fra 1933 til 1938. Men der er langt fra tale om nogen enkel kausal sammenhæng. Ekstrabevillingen på 10 mill. kr. i 1936 førte ikke til længere biveje. Vejanlæg i forbindelse med udstykningerne af domænegårdene i ty-

verne satte ingen spor i vejstatistikkerne. Snarere tværtimod. Tyverne og begyndelsen af trediverne var præget af en reduktion af det kommunale bivejsnet.

Stationsbykommunerne, lokale eksempler

En forklaring på de betydelige ændringer i bivejsnettet kræver derfor en nærmere undersøgelse af baggrunden for henholdsvis oprettelser og nedlæggelser i de enkelte tilfælde. En undersøgelse af samtlige ændringer i Haderslev amt ligger uden for rammerne af denne artikel. I stedet har jeg valgt at undersøge baggrunden for ændringerne i stationsbykommunerne Gram, Rødding, Skodborg, Sommersted, Toftlund og Vojens. De seks sognekommuner kan på ingen måde betegnes som typiske endsige betragtes som gennemsnitskommuner. Hvilke sognekommuner kan i øvrigt det? Sognekommunerne er interessante derved, at de rummer større befolkningskoncentrationer med en betydelig koncentration af forskellige erhvervsvirksomheder i forhold til resten af de sønderjyske sognekommuner. Sammen med Tinglev og Skærbæk i Tønder amt samt Tandslet i Sønderborg amt havde de ni sognekommuner, som udgjorde 7.3% af samtlige sognekommuner i landsdelen, 25% af samtlige firmaer beliggende i Sønderjyllands sogne- og flækkekommuner ved Genforeningen.³⁸ Vi er dermed i stand til at vurdere det kommunale vejnet i forhold til faktorer som befolkningskoncentration og industrialisering. Med til billedet af stationsbyerne hører, at de generelt fungerede som handelscentrum for oplandet. Den stadig mere intensive produktion inden for landbruget øgede efterspørgslen efter grovvarer, redskaber, maskiner m.m., som ikke mindst i stationsbykommunerne for-

øgede belastningen af de kommunale biveje.

Undersøgelsen er foretaget ved at udskrive samtlige reelle ændringer i længden af de kommunale biveje fra bivejsfortegnelserne fra 1928 til 1953 med angivelse af vejnummer, vejbetegnelse, oprettelses-/nedlæggelsesår, ændringen i vejlængden og endelig de medfølgende bemærkninger, der angiver ændringerne og eventuelle årsager. Dermed er det muligt at foretage en effektiv sammenligning af ændringerne i perioden. I det følgende vil jeg kort søge at sammenfatte ændringerne i de seks kommuner sammenholdt med stationsbyernes udvikling i samme tidsrum.

Vojens

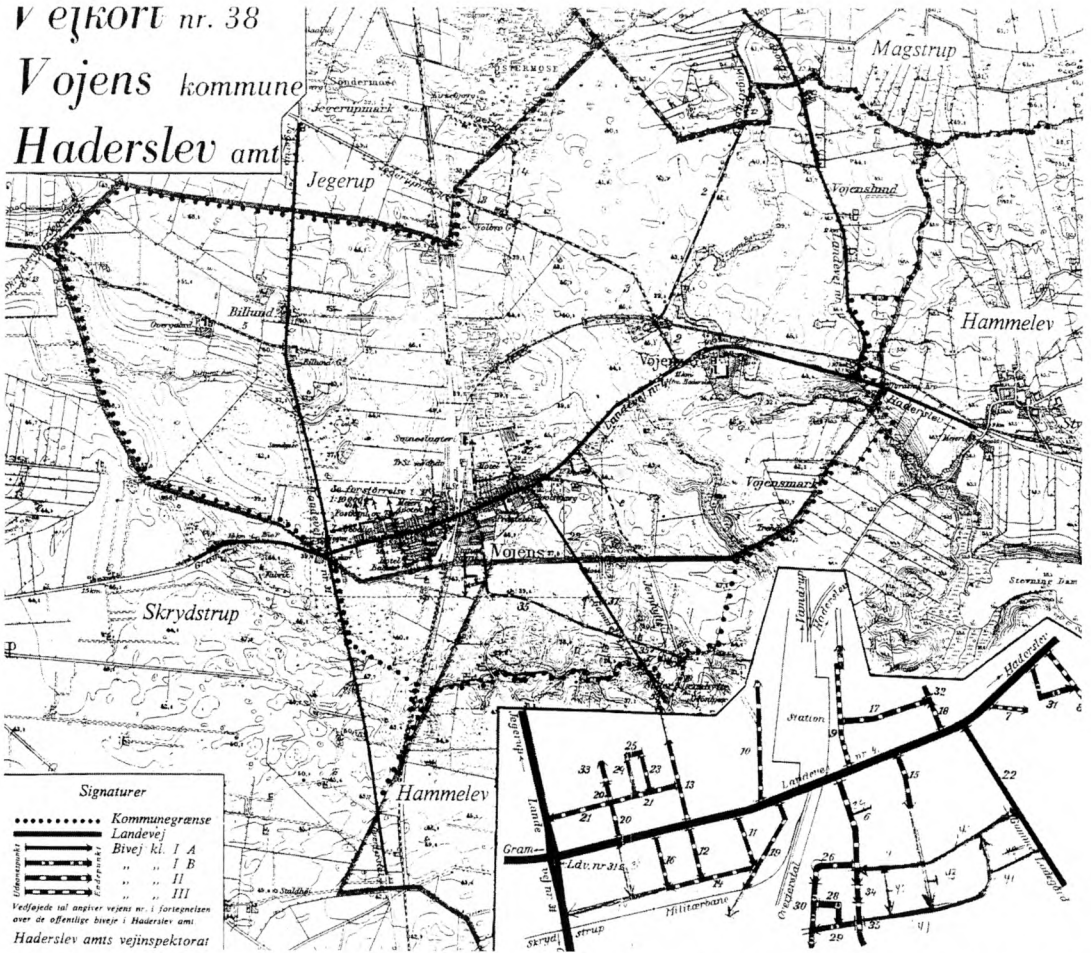
Laurids Skau udtalte i 1862, at *Paa den golde Hede opstaaer aldrig en betydelig Handelsplads, da Jernbanetransporten er altfor kostbar, og Transporten gjennem en lidet befolket og ufrugtbar Egn til Stationen for lang.*³⁹ Det skulle som bekendt gå ganske anderledes. Frem for nogen fremstår stationsbyen Vojens i dag med en meget kraftig industriel vækst og den næsthøjeste befolkningstilvækst i Haderslev amt som et af Sønderjyllands mest betydelige vækstcentre. Fra 792 indbyggere ved Genforeningen udviklede byen sig i løbet af de følgende 35 år til at blive amtets ubetingede største stationsby med 2.702 indbyggere i 1955. En eksplosiv vækst på 141%. Væksten kunne byen og sognerådet takke den østjyske jernbane og den betydelige industrielle vækst for, idet halvdelen af byens erhvervsaktive befolkning i begyndelsen af 1960'erne var beskæftigede inden for industri og håndværk.

Den befolkningsmæssige og industrielle udvikling fik afgørende betydning for sognekommunens vejstruktur. Sognekommunen havde den suverænt

Vejkort nr. 38

Vojens kommune

Haderslev amt



Vejkort over Vojens kommune, udarbejdet af Haderslev amts vejinspektorat 1953. Vejkort som dette udgør et nødvendigt supplement til bivejsfortegnelserne. Haderslev amtsråd 1954-64, B12.

største forøgelse af den samlede vej-
længde, og væksten kan i overvejende
grad lokaliseres i og omkring Vojens
by. Alene bivejenes gadenavne indikerer
tydeligt bymæssig bebyggelse. Denne
antagelse underbygges ved at se på
længden af bivejene. De nye biveje var
meget korte i modsætning til bivejene
på landet. Enkelte steder kan man næsten
følge udviklingen i bebyggelsen, når
f.eks. Julius Niensensvej i 1953 blev
forlænget med ca. 70 m mod nord. I
fire tilfælde skyldes forøgelsen af
vejlængden dog mindre ændringer af
kommunegrænserne i 1950 og 1951.⁴⁰

Rødning

Med 1.132 indbyggere i 1921 var Rød-
ding ubetinget den største stationsby
ved Genforeningen. Denne størrelse
havde byen bl.a. takket være sin sta-
tus som administrationsby for Rød-
ding herredsfogderidistrikt og senere
Rødning amtsret i den preussiske tid.
Foruden de offentlige institutioner
kunne Rødning sognekommune med
38 større eller mindre firmaer præste-
re det absolut største antal firmaer
blandt sognekommunerne i Haderslev
amt. I forhold til Vojens var Rødning
overvejende præget af handel, service

og institutioner samt en række mindre håndværksvirksomheder. Til trods for en ganske markant befolkningsvækst på 56.8% var situationen i slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne ikke væsentligt anderledes. Indbyggertallet var i 1955 nået op på 1.776, men Rødding var stadig en by præget af handel og mindre industri- og håndværksvirksomheder. Foruden de allerede nævnte virksomheder kunne Trap Danmark i 1965 bl.a. tilføje en møbelfabrik, en karosserifabrik og et champignongartneri.

Ændringerne i Rødding sognekommunes vejnet begyndte i perioden fra 1933 til 1938 med syv fuldstændige eller delvise nedlæggelser. I de tre tilfælde skyldes nedlæggelserne, at det pågældende vejstykke enten var overgået til Haderslev amt som landevej eller var blevet overflødigt som følge af en nyanlagt landevej. I fire andre tilfælde var der tale om uspecificerede nedlæggelser. Fra 1943 vendte udviklingen. Mens der indtil 1938 kun blev oprettet en enkelt bivej, blev der i de følgende ti år anlagt 13 nye vejstykker. Dog blev der stadig foretaget enkelte nedlæggelser, idet fem veje helt eller delvis blev nedlagt i tidsrummet efter 1943. Af de ca. fire km vej, der i denne periode forsvandt, skyldes hovedparten (ca. tre km), at det pågældende vejstykke enten blev erstattet af en amtslandevej eller indgik som en del af en amtslandevej. Interessant er det imidlertid, at 10 ud af de 13 nyanlæggelser, som det var tilfældet i Vojens, kan lokaliseres i og omkring Rødding by. Lokaliseringen lettes afgørende ved, at der i 1925 blev indført gadenavne i Rødding by. Som i Vojens var nyanlæggelserne udelukkende korte første og anden klasses veje.

Toftlund

Stationsbyen Toftlund i sognekommunen af samme navn var med 923 ind-

byggere i 1921 amtets næststørste stationsby. Som de øvrige større stationsbyer kunne Toftlund i de første 35 år efter Genforeningen notere en ganske betragtelig befolkningsvækst på 86.7%. I 1955 lå indbyggertallet på 1.724.⁴¹ Byen havde ved Genforeningen 26 firmaer, helt overvejende handlende og mindre håndværkere. Blandt disse kan nævnes byens apotek, oprettet i 1877, sognets sparekasse, en filial af Handelsbanken, et mindre trykkeri og et mindre cementstøberi. Foruden det private erhvervsliv havde byen en række liberale erhverv og offentlige institutioner. I den preussiske tid var byen først administrationsby for Toftlund herredsfogderi og senere Toftlund amtsret. Efter Genforeningen lå ting- og arresthuset for Nr. Rangstrup og Hvidding herred i Toftlund, ligesom den ene af amtets to amtslandinspektører havde bopæl i byen. Denne position som en vigtig handelsby med en mangesidig erhvervsstruktur havde Toftlund stadig 40 år efter Genforeningen. Industri og håndværk udgjorde nu byens vigtigste erhverv med langt det største antal beskæftigede.

Den industrielle og befolkningsmæssige udvikling undgik lige så lidt som i de to foregående tilfælde at sætte sit præg på sognekommunens vejstruktur. For Røddings vedkommende startede ændringerne imidlertid med, at 2.750 m vej forsvandt fra sognekommunens bivejsfortegnelse som følge af en opgradering af to vejstykker til amtslige landeveje i 1933. I 1943 blev yderligere 2.770 m enten opgraderet til landevej eller slettet af de offentlige vejfortegnelser, og endelig blev der 10 år senere nedlagt 2.030 m vejstrækning. Inden dette tidspunkt var der allerede en modgående udvikling i gang. Igen var det stationsbyen, der satte sit præg på vejudviklingen, i alt fald vurderet ud fra antallet af nye kommunale veje. Metermæssigt kunne de korte veje og gader i Toftlund ikke måle sig

med de væsentlig længere vejanlæg på landet. Med en enkelt, men lang undtagelse på 3.440 m var vejanlæggene alle et resultat af byudviklingen i Toftlund.

Skodborg

Skodborg var ved Genforeningen en forholdsvis stor stationsby med 548 indbyggere, stærkt præget af handel og håndværk. I 1920 kunne man blandt byens virksomheder finde to savværker, to manufakturhandlere, Skodborg sogns Sparekasse samt 16 andre mindre forretninger og håndværksvirksomheder. I 1955 var byen vokset til 808 indbyggere, svarende til en vækst på 47.4%. Det placerede Skodborg som den af de seks stationsbyer, der havde den mindste befolkningstilvækst. I begyndelsen af 1960'erne var det stadig den mindre handel og håndværk, som dominerede i sognet. Ganske karakteristisk for Skodborg sogns industrielle udvikling var isoleringsfabrikken 'Nitrofen' således den eneste virksomhed i Skodborg sogn, som særskilt blev nævnt ved navn i Trap Danmarks femte udgave fra 1965.

Hvis man ellers kan kalde en befolkningsvækst på 47.4% beskeden, så er det formentlig en af forklaringerne på, at Skodborg i perioden frem til 1953 er noteret for et fald på 15% i den samlede længde af de kommunale biveje. Udviklingen indtil 1953 adskiller sig også fra de største stationsbyers vejstruktur. Mens ændringerne i de større stationsbykommuner falder i to perioder, henholdsvis før og efter 1943, så finder man i Skodborg tre femårsperioder med betydelige ændringer. Først femåret 1928 til 1933, hvor vejlængden blev reduceret med 10%. Herefter femåret fra 1933 til 1938, præget af en betydelig udbygning af kommunevejene på 19%, og endelig, efter en stilstand, perioden fra 1948 til 1953,

hvor der igen skete en betydelig reduktion af kommunevejene på 14%.

Ser man på de konkrete vejændringer, så skete der i årene op til 1933 en betydelig udtynding i landdistrikterne af de kommunale biveje, fulgt af en række vejomlægninger. I de fleste tilfælde kan de ikke umiddelbart tilskrives opbygningen af et landevejsystem efter Genforeningen, men da vejbyggeriet satte ind fra 1933 til 1938, skete det tilsyneladende efter en ganske veltilrettelagt plan, så sognekommunen blev forsynet med et net af overordnede biveje. Det var derfor naturligt, at flere af disse førsteklases biveje i perioden fra 1948 til 1953 blev opgraderet til landeveje, således bivej nr. 33 (fra Ribe amtsgrænse mod Rødding). Alene denne opgradering reducerede Skodborgs biveje med 7.760 meter, som anlæggelsen af tre mindre biveje i samme tidsrum langt fra opvejede.

Skodborg sognekommune var fra Genforeningen til 1953 tilsyneladende præget af en betydelig omstrukturering af de kommunale biveje på landet. Derimod fik beboerne i selve Skodborg by ingen nævneværdig glæde af disse ændringer. Den vejudbygning, der formentlig skete i stationsbyen som følge af befolkningsvæksten, måtte de berørte beboere selv betale for. Oplandet stod økonomisk og politisk i 1953 stadig så stærkt i kommunen, at en mere systematisk kommunalisering af bivejene i stationsbyen først fandt sted efter 1953.

Sommersted

Som den mindste af de seks stationsbyer havde Sommersted ved Genforeningen 219 indbyggere. Trods dens relativt beskedne størrelse oplevede byen en eksplosiv befolkningsvækst sammenlignet med de store stationsbyer. I 1955 var byen oppe på 524 indbyggere, hvilket svarede til en vækst på 139%, en vækstrate, der kun blev overgået af

de to deciderede 'industribyer' Gram og Vojens. Væksten i Sommersted kan imidlertid ikke tilskrives en industriel udvikling. Byen var i 1921 domineret af handel og håndværk, og det var den stadig, da Trap Danmark beskrev den i 1965.

Da befolkningsvæksten i hele sognekommunen kun lå på de mere beskedne 13.6%, kunne man forvente at finde det samme mønster i ændringerne af kommunevejene som for de store stationsbyers vedkommende. Sommersted kunne som en af de få sognekommuner præstere en vækst på 14.3% i længden af de kommunale biveje. Perioden fra 1928 frem til 1938 var primært præget af vejnedlæggelser, med to undtagelser. I alt blev der i dette tidsrum nedlagt ca. 5.1 km kommunale biveje, hvoraf alene de 4.4 km blev optaget som landevej nr. 21 (fra Haderslev købstad til Sommersted by). Længden skal ses i forhold til de 240 m biveje, der blev oprettet i samme periode.

Derefter vendte udviklingen fuldstændig, men i modsætning til de foregående eksempler kan vejudbygningen ikke direkte tilskrives befolkningsvæksten i Sommersted by. Vejudbygningen skete helt overvejende på landet. Enten satte befolkningsudviklingen i Sommersted by sig ikke spor, eller også, hvad der er mest sandsynligt, var der tale om private veje, som sognerådet behændigt undlod at opgradere til kommunale biveje. Under alle omstændigheder prioriterede sognerådet en kommunal vejudbygning i de befolkningsstynede landdistrikter frem for den tætbefolkede stationsby, hvor 34% af befolkningen boede i 1955.

Gram

Med et areal på 7.872 ha var Gram sognekommune en af amtets største sognekommuner. Følgelig havde Gram sognekommune et betydeligt vejnet på

101 km, der i Haderslev amt kvantitativt kun blev overgået af Agerskov og Vedsted sognekommuner. Til gengæld var størsteparten af vejene (83%) tredje klasses biveje, hvilket formentlig er forklaringen på, at Gram sognekommunes vejudgifter i året 1921/22 var relativt beskedne. Faktisk havde adskillige mindre sognekommuner vejudgifter, der såvel nominelt som målt pr. indbygger lå endog betragtelig over udgifterne i Gram. Sognekommunens største bymæssige bebyggelse bestod ved Genforeningen af Gram, beliggende ved slottet, og den nyere stationsby Gramby lige syd for Gram. Set under ét havde de to bysamfund i 1921 652 indbyggere, som i 1955 var vokset til 1.857, hvilket svarer til en vækst på 184%. Derved havde Gram by den suverænt største befolkningstilvækst i amtet.

Som for Vojens' vedkommende var det industrien, der lagde fundamentet for den eksplosive vækst i Gram. Allerede ved Genforeningen var Gramby præget af flere større industrielle virksomheder. Sognekommunen havde på dette tidspunkt 30 firmaer lige fra den lokale købmand til Gramby Savværk, hvilket gjorde sognet til en af landsdelens erhvervmæssigt mest differentierede sognekommuner. I begyndelsen af 1960'erne var industrien det absolut dominerende erhverv i Gram. Ved erhvervstællingen i 1960 var 775 af de 1.801 erhvervsaktive således beskæftiget inden for håndværk og industri, mens andre 176 og 147 var beskæftigede inden for henholdsvis handel og transportsektoren.

I forhold til de øvrige stationsbykommuner var den store Gram sognekommune præget af ganske betydelige svingninger i længden af de kommunale biveje. Sognekommunen lagde i tidsrummet fra 1928 til 1933 ud med at reducere vejlængden med 43 km fra 101 km til knap 59 km. I modsætning til, hvad der var tilfældet i Vojens,

Rødning og Toftlund, skyldes nedlæg- gelseerne i denne periode ikke anlæg- gelsen af nye landeveje eller opgrade- ringen af kommunevejene til landeve- je. De pågældende tredje klasses veje blev rent faktisk fysisk nedlagt eller reduceret til privatveje.

Fra 1933 vendte situationen dras- tisk. Nu blev sognekommunens biveje forøget med 41,1 km, så vejlængden i 1938 stort set var den samme som ti år tidligere. Forlængelsen blev kortvarig. Fra 1938 til 1943 skar sognerådet at- ter ned på kommunevejene. Denne gang med 45,2 km. I den forbindelse er det interessant at sammenholde ud- viklingen inden for vejvæsenet med si- tuationen for de underskudsgivende amtsbaner. I årene 1937 til 1938 blev sognekommunens tre smalsporede amtsbaner nedlagt.⁴² Tilsammen hav- de de tre baner fire mindre stationer og et trinbræt i Gram sognekommune. Til trods for denne betydelige reduktion af sognekommunens infrastrukt- ur halverede sognerådet i de følgende år det kommunale vejnet. Dog kan bi- vej nr. 88 syd for Gram, som blev an- lagt mellem 1943 og 1948, formentlig ses som kompensation for tabet af jernbanen til Toftlund.

Efter denne zig-zag kurs voksede den samlede vejlængde frem til 1953 med 18,3 km, altså endnu en frem- gang, men ikke nok til at opveje tidli- gere nedskæringer. Af de 34 nye veje i tiden efter krigen kan de 13 umiddel- bart tilskrives byudviklingen i stati- onsbyerne Gram og Gramby efter 1943. Den eksplosive vækst i stations- byerne satte her uundgåeligt sine spor på det kommunale vejnet, men i mod- sætning til de foregående eksempler var størsteparten af de nye veje imid- lertid beliggende på landet.

En forklaring på i alt fald en del af de nyanlagte veje på landet er de statslige udstykninger. Domænegårde havde sognekommunen ingen af, men i kraft af jordlovgivningen fra henholds-

vis 1929 og 1936 skete der fra 1929 til 1950 enkelte mindre udstykninger. Sammenholder man placeringen af udstykningerne med vejudbygningen i samme periode, så kan en række af de nye vejanlæg i perioden fra 1933 til 1943 ved Gramby og Vester Lindet en- tydigt tilskrives disse udstykninger.⁴³ Nu gør én svale ikke nogen sommer. De pågældende udstykninger forklar- rer langt fra alle vejanlæg på landet og slet ikke de mange nedlagte veje. Til trods for det betydelige sammenfald med de generelle økonomiske kon- junkturer, så kan svingningerne i længden af de kommunale biveje ikke tilskrives en konjunkturregulering af vejudgifterne fra sognerådets side. Det er ikke de samme veje, som blev ned- lagt i dårlige tider og oprettet i gode ti- der.

På trods af dette og den fatale mang- el på ældre vejkort fra Gram kommune kan vi ved at udelukke de forskelli- ge forklaringsmodeller alligevel give en sandsynlig forklaring på det tilsyn- neladende besynderlige forløb i Gram. Der er ud fra det ovenstående ingen tvivl om, at det kommunale vejnet i Gram undergik en særdeles kraftig omstrukturering efter Genforeningen. Hele det gamle kommunale vejsystem med dets svagheder, som det er be- skrevet i Erhvervsudvalgets beretning i 1929, blev i løbet af de første 35 år fundamentalt forandret. Tempiene er næppe tilfældige. Først udviklingen i tyverne og begyndelsen af trediverne, hvor man af bitter økonomisk nød re- ducerede antallet af de dårligste tredje klasses veje. Derpå skabte de stærkt forbedrede vejrefusionsordninger efter 1927 og den sønderjyske jordlov fra 1929 økonomisk mulighed for et nyt og mere sammenhængende kommunalt vejnet i Gram. Den udvikling satte kri- gen formentlig en bremse for, og i ste- det koncentrerede sognekommunen sig om at fjerne de tredjeklasses bive- je, der var blevet overflødige efter an-

læggelsen af nye biveje. Udviklingen efter krigen var derimod først og fremmest koncentreret omkring stationsbyen Gram, hvor vi i tiden op til 1953 finder hovedparten af de nye kommunale vejanlæg.

Det nordslesvigske vejnet 1864 til 1920

I det forestående har jeg præsenteret en række eksempler på ændringer af bivejsstrukturen i Haderslev amt efter Genforeningen. Skal eksemplerne bidrage til den vejhistoriske forskning, må vi søge at skille de situationelle forklaringer fra de strukturelle. Her er det nødvendigt først at se på bivejenes funktion i forhold til den sønderjyske vejhistorie og ikke mindst jernbanerne, som fra midten af 1800-tallet begyndte at konkurrere med vejene om landtransporten.

Med anlæggelsen af den første jernbane i hertugdømmerne mellem Alto-

na og Kiel i 1844 havde landevejene fået et slagkraftigt og hurtigt alternativ. Forholdet mellem landevejene og jernbanerne var og er stadig et hadkærlighedsforhold. Inden opfindelsen af bilen udgjorde jernbanen et hurtigt alternativ, der tillige havde en langt større transportkapacitet end den traditionelle hestetrukne landtransport. Jernbanens achilleshæl var dog dens anlægsomkostninger. Endvidere er jernbanens knudepunkter, stationerne, helt afhængige af det lokale vejnet, der skal føde jernbanen med passagerer og gods. Derfor blev jernbanen aldrig et reelt alternativ for det helt lokale transportbehov, og efter fremkomsten af bilen blev jernbanen i løbet af det 20. årh. med undtagelse af hovedstadsområdet alene forbeholdt fjerntrafikken. Ikke desto mindre blev der i slutningen af 1800-tallet og i de første årtier af 1900-tallet udfoldet store anstrengelser for at få opbygget et finmasket net af lokale jernbaner.

For Sønderjyllands vedkommende



Anlæggelsen af en ny vej i Dover, Lintrup sogn i Haderslev. Billedet er udateret, men formentlig taget efter Genforeningen. Foto: Institut for sønderjysk Lokalhistorie.

satsede de preussiske myndigheder voldsomt på en udbygning af smalsporede kredsbaner, der skulle efterkomme landbefolkningens transportbehov. Jernbanedirektør Kuhrt udtalte således ved et møde i Aabenraa i 1892, at *En sporbane er overhovedet for tiden det mest fuldkomne middel til en lokal samfærdsel*.⁴⁴ Selv om myndighederne ikke åbenlyst reklamerede med det over for Nordslesvigs dansksindede befolkning, så skulle jernbanerne også bidrage til en fortyskning af befolkningen. Resultatet blev et net af kredsbaner, der i Nordslesvig ved Genforeningen havde en samlet længde på 347 km. Heraf lå hovedparten, de 211 km, i Haderslev kreds. Starten blev givet med den preussiske lov om småbaner fra 1892. Loven skulle skabe småjernbaner, der kunne træde i stedet for bilandevæjene og lette forbindelsen mellem landsby og købstad.⁴⁵ Økonomisk blev det omfattende net af smalsporede kredsbaner aldrig nogen succes, og da amterne efter Genforeningen overtog banerne efter deres forgængere, kredsene, udviklede de sig til et økonomisk mareridt. For Haderslev amts vedkommende blev banerne nedlagt i perioden fra 1932 til 1939.

Udbygningen af jernbanenettet skete imidlertid på bekostning af landevæjene. Amtsvejsinspektør B. Poulsen kunne få år efter Genforeningen formentlig til sin egen overraskelse konstatere: *Mindre naturligt er det derimod, at Landevejsnettet uden for Haderslev Kreds i 1920 i Hovedsagen saa ud, som det saa ud, da det danske Ingeniørkorps i 1864 afleverede det til de tyske Myndigheder*.⁴⁶ Da de preussiske myndigheder stort set ikke fulgte de danske vejplaner op, blev konsekvensen et ulogisk og nærmest ubrugeligt landevæjsnet. Som eksempel kan nævnes, at landevejen mellem Arrild og Hellevad 'svævede i den fri luft' uden videre forbindelse med det øvrige landevæjsnet. Det ufuldstændige lande-

væjsnet kunne naturligvis ikke undgå at give anledning til betydelige praktiske problemer. Således kunne man ikke komme fra Tønder til Sønderborg, Aabenraa eller Haderslev ad landevæjen. Endvidere var det meget karakteristisk for myndighedernes indstilling, at de var yderst karrige med at udbygge provinslandeveje nordpå til Kongeriget. Således havde hverken Skodborg eller Foldingbro hoved- eller provinslandeveje mod nord.

Oven i de mere strukturelle problemer kom den manglende vedligeholdelse af landevæjsnettet under krigen, så landevæjene ved Genforeningen befandt sig i en elendig tilstand. Kun i Haderslev kreds skete der en udbygning af landevæjssystemet, men karakteristisk for det centralistiske preussiske styre skete udbygningen overvejende som 'fangarme' fra Haderslev og kredsens andre mindre administrative centre og stationsbyer.⁴⁷ På baggrund af det ovenstående er det ikke overraskende, at der heller ikke skete væsentlige ændringer af vejloven for Slesvig og Holsten fra 1842.⁴⁸ Den var stort set gældende, indtil den ved Genforeningen blev ophævet med indførelsen af den ikke væsentlig yngre danske vejlov fra 1867.

Lokalt betød den preussiske kommunale struktur med mange meget små vejkommuner (vejforbund), som ofte var på størrelse med ejerlavet, at der blev skabt og fastlåst et system af biveje, som varetog meget lokale interesser (læs ejerlavets/landsbyens), men uden hensyn til en større vej mæssig helhed. Resultatet blev et stærkt 'lokaliseret' net af biveje, som administrativt nok passede ind i den preussiske kommunale forvaltningsstruktur, men som funktionelt mere passede til transportbehovet før udskiftningerne end til transportbehovet i det danske samfund ved Genforeningen. Mange af kommunevejene var derfor ved Genforeningen aldeles ubrugelige og over-



Anlæggelsen af »Minutvejen« i Ensted sogn ca. 1935. Vejen indgik som en del af den store vejplan for udbygningen af landevejene i Sønderjylland, som Ministeriet for offentlige Arbejder og de sønderjyske amter aftalte i 1921. Det kryptiske navn fik vejen af lokalbefolkningen, som mente, at der nok blev anvendt lidt rigeligt med penge på en vej, der kun gav en minimal besparelse i rejsetiden. Ikke desto mindre var det veje som denne, der efter Genforeningen bidrog til at gøre mange af de snoede kommuneveje overflødige. Foto: Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.

flødige for de langt større danske sognekommuner.

Samtidig med den manglende tilpasning til de ændrede transportbehov fastholdt den administrative struktur en vej­mæssig overkapacitet som følge af den manglende koordination af vej­føringen mellem to eller flere vejkom­muner. At der vitterlig var tale om be­tydelige koordinationsproblemer, giver antallet af vejkommuner i Haderslev kreds et tydeligt vidnesbyrd om. Kredsen havde fra 1867 til 1920 87 vejkom­muner, hvoraf 72 eller 82,8% omfattede en enkelt landkommune, mens kun 15 vejkommuner omfattede hele sog­net.⁴⁹ Alene Gram sognekommune, hvor vi kunne notere en betydelig om­kalfatring af bivejsnettet efter Genfor­eningen, havde i den preussiske tid

seks vejkommuner, nemlig Gram (1229 ha), Gramby (813 ha), Enderup­skov (1932 ha), Kastrup (1606 ha), Ti­set (1857 ha) og Vester Lindet (796 ha).⁵⁰ Så små enheder var muligvis ef­fektive i det gamle landbrugssamfund, hvor det lokale trafikbehov i højere grad var centreret omkring landsbyen. Derimod var de komplet uegnede til at varetage en blot nogenlunde effektiv vejadministration i et samfund, hvor en stadig større del af vejtrafikken be­vægede sig uden for ejerlavets snævre grænser.

Mens de sønderjyske sognekommuner ved Genforeningen sad med et anakronistisk net af utidssvarende biveje, sad amterne i Sønderjylland på deres side med et usystematisk og mangelfuldt landevejssystem. Ved

Genforeningen stod det derfor klart, at der måtte foretages betydelige investeringer for at bringe det sønderjyske vejnet op på et kvantitativt og kvalitetsmæssigt niveau, der som et minimum svarede til vejnettet i Ribe og Ringkøbing amter. Efter en besigtigelse af de sønderjyske landeveje i sommeren 1920 indgik de sønderjyske amter og Ministeriet for Offentlige Arbejder i april 1922 derfor en aftale, hvorefter staten over en tolvårig periode indskød 12 mill. kr. i det sønderjyske landevejsnet. Målsætningen var en forøgelse af det samlede sønderjyske landevejsnet med 834 km, hvoraf alene de 428 km skulle tilvejebringes ved at opgradere kommunale, primært første klasses biveje til amtslige landeveje.⁵¹

Det var næppe spareiver, som lå bag den betragtelige opgradering af de kommunale biveje til landeveje. Den mangelfulde og ulogiske landevejsstruktur i Nordslesvig under det preussiske styre stoppede ikke vejtrafikken. Behovet eksisterede uanset den manglende udbygning af landevejene. Det tvang formentlig landkommunerne i den preussiske tid til at udbygge og vedligeholde et system af større kommunale veje, der i mange tilfælde kun i mindre grad eller slet ikke havde rod i et lokalt trafikbehov, men i stedet skulle betjene fjerntrafikken. Resultatet af den store vejplan fra 1922 var, som vi har set i en række af de ovenstående eksempler, en betydelig reduktion af de kommunale biveje. Fordelt på de enkelte vejklasser gik det hårdest ud over sognekommunerne første klasses biveje, som blev kraftigt reduceret. Udviklingen kom næppe ubelejligt for mange kommunkasserere, der øjnede en oplagt chance for at reducere de kommunale udgifter.

Parallelt med denne opgradering af de bedste sognekommunale biveje til landeveje måtte mange af sognekommunerne foretage en kraftig omstrukturering af bivejsnettet, så der blev skabt et mere helstøbt, men samtidig væsentlig kortere vejnet. I første omgang nøjedes mange sognekommuner i tyverne med at skære ned på de mest overflødige biveje af bitter økonomisk nød. Da de økonomiske muligheder i slutningen af tyverne og begyndelsen af trediverne blev betydelig forbedret i kraft af de statslige refusions- og tilskudsordninger, påbegyndte sognekommunerne en hastig opbygning af et tidssvarende, sammenhængende bivejsnet. Denne proces var ved begyndelsen af anden verdenskrig de fleste steder så fremskreden, at mange sognekommuner under krigen kunne foretage en yderligere reduktion af de forældede kommunale biveje.

Frem for noget var det denne omstrukturingsproces, som bidrog til den kraftige reduktion af de kommunale biveje. Det ligger implicit i den store vejplan, efter hvilken der skulle nedlægges 56.3 km biveje i Haderslev amt. Det tal skal sammenholdes med den faktiske reduktion på 231,5 km i perioden fra Genforeningen indtil 1953. Selv om tallet ikke tager højde for opgraderinger af biveje til landeveje i tiden efter den store vejplan og de mange mellemregninger, som slutresultatet dækker over, så giver det alligevel et godt udtryk for omfanget og konsekvenserne af den omstillingsproces, det kommunale bivejsystem i 1953 havde gennemløbet siden Genforeningen.

Land-by

Omkring 1950 var denne omstillingsproces for længst afsluttet. Fra slutningen af anden verdenskrig var ændringerne i sognekommunerne vejnet yderst beskedne og kan i de fleste tilfælde karakteriseres som småjusteringer. I stedet var det forholdene i de

større bysamfund, der satte dagsordenen på vejområdet. Efter den kraftige uddynding af bivejene i landdistrikterne begyndte der i de større stationsbykommuner en betydelig kommunalisering af vejene i stationsbyerne.⁵² Da gader og veje i byerne ofte er kortere end bivejene på landet, gav forskydningerne intet eller kun ringe udslag i vejstatistikken. Dermed opstår den paradoksale situation, at de to strukturelt forskellige situationer i de rene landkommuner og stationsbykommunerne statistisk set ligner hinanden til forveksling. Det bør fremover mane til en vis forsigtighed i brugen af bivejsfortegnelserne.

Der var på ingen måde tale om nogen automatisk sammenhæng mellem de erhvervs- og befolkningsmæssige forskydninger. Som eksemplerne fra Skodborg og Sommersted viser, blev en bymæssig udvikling i stationsbyerne ikke nødvendigvis fulgt op af sognekommunen. Udbygningen af gadenettet i stationsbyerne og andre større bysamfund var en ømfindelig brik i den politiske magtkamp mellem land og by, der fandt sted i mange sognekommuner med større bykoncentrationer. Vejudgifterne udgjorde en betydelig andel af de kommunale udgifter, og brydningerne vedrørende de for landbefolkningen så eksotiske fænomener som fortove, gadelys og kloakering i stationsbyerne kunne være betydelige. Ønskerne blev fra Socialdemokratiets side ofte fremført i tilknytning til krav om kommunale beskæftigelsesprojekter.⁵³ Det er næppe helt tilfældigt, at gade- og vejudbygningen i undersøgel-

sens mindste stationsbyer, Skodborg og Sommersted, var yderst beskeden, mens industribyen Vojens oplevede en eksplosiv vækst i antallet af kommunale gader og veje.

Udviklingen i de sønderjyske sognekommuner er i den henseende næppe noget særsyn. En systematisk udbygning af de kommunale biveje i de større provinsbyers industri- og villakvarterer satte først for alvor ind i slutningen af 1950'erne og 1960'erne. Indtil da var gaderne i villakvarterer og deres vedligeholdelse alene et anliggende for vejens beboere.

Afrunding

I det ovenstående har jeg søgt at henvende opmærksomheden på de anonyme bivejsfortegnelser, der som mange andre småtryk ofte har det med at forsvinde i den grå zone mellem de egentlige arkivalier og bøgerne. Mulighederne er mangfoldige. Jeg har på baggrund af min egen forskning søgt at give et bud på en metode, der rækker videre end lange empiriske beskrivelser af sognekommunernes biveje. For Haderslev amts vedkommende spiller de såkaldte 'særlige sønderjyske forhold' en betydelig rolle, men overskrider vi Kongeåen, så har vi for enkelte amters vedkommende rækker af bivejsfortegnelser tilbage til midten af 1800-tallet. Her har vi helt anderledes gode muligheder for at undersøge, hvorledes sognekommunernes bivejsstruktur tilpasser sig de samfundsmæssige ændringer.

Oversigt over bivejsfortegnelser

De lidt kuriøse bivejsfortegnelser har mange anvendelsesmuligheder – men hvor finder man dem? Som trykte fortegnelser burde de komplette rækker findes på Det Kongelige Bibliotek, men det er ikke altid tilfældet. Trods afleveringspligten har ikke alle bivejsfortegnelser fundet vej til Det Kongelige Bibliotek; en del kan dog findes på Statsbiblioteket i Århus. Herefter går vejen til Statens Arkiver. Her har landsarkivernes biblioteker enkelte bivejsfortegnelser stående. Har man derfor brug for lige netop disse fortegnelser, som er angivet i den nedenstående registratur, så er Det Kongelige Bibliotek, Statsbiblioteket eller det pågældende Landsarkiv den letteste mulighed. Anderledes forholder det sig, hvis den ønskede fortegnelse ikke findes et af de pågældende steder, eller man skal anvende de tidligste bivejsfortegnelser fra 1877 til 1892. Så går vejen primært over Rigsarkivet.

Bivejsfortegnelserne fra 1877, 1882 og 1887 befinder sig i Generalstabens arkiv. Fra 1892 til 1949 ligger fortegnelserne i Overvejsinspektorets arkiv og efter 1949 i Vejdirektoratets arkiv. En parallel mulighed er Generalstabens arkiv, som efter 1892 modtog mindst to eksemplarer af bivejsfortegnelserne. Det må dog af praktiske grunde anbefales at anvende henholdsvis Overvejsinspektorets og Vejdirektoratets arkiver, som er væsentlig mindre. For tiden fra 1841 til 1877-cirkulæret ligger bivejsfortegnelserne i princippet i amtsrådsarkiverne, ligesom de også burde befinde sig her for tiden efter 1892. Her vil man endvidere kunne finde amtsrådets overvejelser omkring opgradering af privatveje til biveje, anlæggelse af nye og/eller nedlæggelse af ældre biveje. Et interessant perspektiv i den forbindelse er brydningen mellem sognekommunens og amtets vejinteresser. Disse var ikke

altid sammenfaldende. Det gælder ikke mindst omkring klassificeringen af biveje, der spillede en afgørende rolle for fordelingen af udgifterne mellem kommunen og Amtsfonden. Ordningen og kassationer i amtsrådsarkiverne varierer imidlertid stærkt fra amt til amt. Man kan derfor ikke på forhånd tage det for givet, at fortegnelserne rent faktisk befinder sig i det pågældende amtsrådsarkiv. Er man kun interesseret i bivejsfortegnelsen fra et enkelt sogn, er der endelig den mulighed at konsultere sognerådsarkivet. Her er den godkendte bivejsfortegnelse til tider indføjet i sognerådets forhandlingsprotokol. Praksis varierer dog stærkt fra sogn til sogn, og ikke alle kommunesekretærer har fundet det nødvendigt at anvende tid og kræfter på dette formål. I visse tilfælde kan man finde trykte bivejsfortegnelser i sognerådsarkiverne. Som hovedregel dukker egentligt vejmateriale dog først op efter århundredskiftet og da oftest meget spredt og tilfældigt.⁵⁴ Som det fremgår af ovenstående, findes samtlige bivejsfortegnelser ikke samlet på ét sted. For at råde bod på dette forhold har jeg udarbejdet en registratur over de bivejsfortegnelser, som befinder sig på det Kongelige Bibliotek og Landsarkivernes biblioteker. De bivejsfortegnelser, der ikke er angivet i registraturen, må søges i arkiverne efter de retningslinier, der er angivet ovenfor.

Registratur over bivejsfortegnelser ved Det Kongelige Bibliotek og landsarkiverne.⁵⁵

Assens amt:
1878; 1883; 1888; 1893; 1898; 1903;
1908; 1913; 1918; 1923; 1928;
1933; 1943; 1950.

Bornholms amt:

1878; 1888; 1893; 1897¹; 1902¹; 1907¹; 1912; 1922¹; 1934; 1937¹; 1942²; 1947¹; 1952¹.

Frederiksborg amt:

1893; 1897¹; 1903; 1907; 1912; 1917¹; 1922¹; 1927; 1937¹; 1942¹; 1947¹; 1952.

Haderslev amt:

1922/23; 1928; 1933; 1938/39; 1943/44; 1948/49; 1953/54⁵.

Hjørring amt:

1874; 1877; 1882; 1887; 1892; 1897; 1902; 1907; 1917.

Holbæk amt:

1852-54¹; 1858-60; 1867-69 (1868-1872)¹; 1872; 1877-82¹; 1883-87; 1887-92¹; 1893-97¹; 1898-1902; 1903-07; 1908-12; 1913-17; 1918-22; 1923-27; 1928-32; 1933-37; 1938-42; 1943-47; 1948-52; 1953-57.

Københavns amt:

1868; 1883; 1889; 1892; 1897; 1902; 1907; 1912; 1917; 1922; 1927; 1932; 1937; 1942; 1948.

Rapporter over Københavns amts bi-
vejes tilstand:

1887-88; 1893; 1894-95; 1895-96; 1896-97; 1897-98; 1898-99; 1899-1900; 1900-01; 1901-02; 1902-03; 1903-04; 1904-05; 1906-07; 1907-08; 1908-09; 1909-10; 1910-11; 1911-12; 1912-13; 1913-14; 1915; 1915-16; 1916-17; 1917-18; 1918-19; 1919-20; 1920-21; 1921-22; 1922-23; 1923-24; 1924-25; 1925-26; 1926-27; 1927-28; 1928-29; 1929-30; 1930-31; 1931-32; 1932-33; 1933-34; 1934-35; 1935-36.

Maribo amt:

1882¹; 1897¹; 1902¹; 1907¹; 1912¹; 1917¹; 1922¹; 1927; 1932; 1937¹; 1942; 1947; 1952.

Odense amtsråds-kreds:

1878; 1893; 1898; 1903; 1908; 1913; 1918; 1923; 1928; 1933; 1939; 1943; 1948; 1953.

Præstø amt:

1877¹; 1884; 1889; 1892; 1897¹; 1902¹; 1907¹; 1912¹; 1917¹; 1922; 1927; 1932; 1937¹; 1942; 1947; 1952.

Randers amt:

1868 ('fortegnelse over offentlige veje i Randers amt'); 1873; 1878; 1888; 1893; 1898; 1903; 1908; 1912; 1917; 1922; 1927; 1932; 1937; 1942; 1947.

Ribe amt:

1850-52; 1873; 1883 (kun 1. klasses bi-veje); 1898; 1902; 1908; 1913; 1918; 1923; 1928; 1939; 1943; 1953/54.

Ringkøbing amt:

1894; 1897; 1907; 1912; 1919; 1924; 1927; 1932; 1937; 1942; 1947; 1952.

Roskilde amt:

1865-68; 1868-73; 1873-78; 1878-83; 1883-88; 1888-93; 1892; 1897; 1907; 1912; 1917; 1922; 1947.

Skanderborg amtsråds-kreds:

1897; 1902; 1907; 1912; 1917; 1922; 1927; 1932; 1937; 1942; 1947; 1952.

Sorø amt:

1903; 1908; 1913; 1917¹; 1923¹; 1927¹; 1933; 1938; 1943; 1948; 1953.

Svendborg amt:

1894; 1897; 1902; 1907; 1912; 1917; 1922; 1932; 1948; 1953-57.

Sønderborg amtsråds-kreds:

1927⁶; 1932⁶; 1937⁶; 1942⁵; 1947⁵; 1952⁶.

Thisted amt:

1883; 1888; 1903; 1908; 1914; 1923-24; 1927; 1932; 1937; 1942; 1947; 1952.

Tønder amt:

1928-29; 1933-37; 1938-42; 1943-48;
1948-52; 1953-57.

Vejle amt:

(1867)⁴; 1873⁴; 1879⁴; 1888⁴; 1892³;
1897³; 1902³; 1907³; 1912⁴; 1917; 1922³;
1927³; 1932³; 1937³; 1947; 1950⁴; 1952³.

Viborg amt:

1892; 1897; 1902; 1907; 1912; 1917;
1922; 1927; 1932; 1937; 1942; 1945;
1952; 1964.

Aabenraa amtrådsreds:

1925⁶; 1932⁶; 1937⁶; 1942⁵; 1947⁵;
1952⁶.

Ålborg amt:

1901; 1903; 1908; 1914; 1918; 1922;
1927; 1932; 1937; 1942; 1947.

Århus amtsrådsreds:

1849; 1857; 1878; 1883; 1893; u.år. (før
1900).

Hvor intet andet er anført, findes bi-
vejsfortegnelsen på Det Kongelige Bib-
liotek, Småtryksafdelingen.

- 1) Findes også på Landsarkivet i Kø-
benhavn.
- 2) Findes kun på Landsarkivet i Kø-
benhavn.
- 3) Findes også på Landsarkivet i Vi-
borg.
- 4) Findes kun på Landsarkivet i Vi-
borg.
- 5) Findes også på Landsarkivet i Aa-
benraa.
- 6) Findes kun på Landsarkivet i Aa-
benraa.

Landsarkivet i Odense ligger ikke inde
med bivejsfortegnelser.

Noter:

1. Artiklen er et delresultat af mit projekt
»Praktisk Genforening«. Statens Humani-
stiske Forskningsråd takkes hermed for sin
støtte til projektet.
2. En selektiv bibliografi over den omfattende
hærvejslitteratur findes i Kim Furdal: I
Hugo Matthiessens spor, *Sønderjyske Årbø-
ger* 1991, s. 5-22.
3. Alex Wittendorff: *Alvej og Kongevej. Studier
i samfærdselsforhold og vejenes topografi i
det 16. og 17. århundrede*, Skrifter udg. af
Det Historiske Institut ved Københavns
Universitet bd. IV, 1973, s. 308f.
4. Forordning af 13.12.1793 om vejvæsenet i
Danmark. Ni år tidligere havde Slesvig fået
sin vejreform. Wegeverordnung vom 29.12.
1784 für das Herzogthum Schleswig, *Chro-
nologische Sammlung* 1784, s. 220-248.
5. J.H. Jensen: *Landsbylærer i genvundet
land*, 1977, s. 52.
6. Forordning af 29. september 1841 indehol-
dende adskillige nærmere bestemmelser af,
hvad i forordning af 13. december 1793, ang.
vejevæsenet i Danmark er foreskrevet om
vejarbejde og vejjudgifternes fordeling m.m.
§ 28.
7. Lov af 21. juni 1867 om bestyrelsen af vej-
væsenet og udredelsen af bekostningerne
samt udførelsen af arbejdet ved offentlige
vejes anlæg, istandsættelse og vedligehold-
else § 6.
8. N. Møllmann og S.A. Hjermove, red.: *Hånd-
bog for danske kommuner* III, 1955, s. 1077.
9. Sst. s. 1073f.
10. Som man ved selvsyn kan konstatere i den
nedestående fortegnelse, svarede virkelig-
heden dog ikke altid til lovens bogstav.
11. Indenrigsministeriets cirkulære nr. 123 af
13. juni 1877.
12. Lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen
af de offentlige veje § 14.
13. Lov nr. 312 af 9. juni 1970 om offentlige veje.
14. Indenrigsministeriets cirkulære nr. 40 af
20. marts 1878.
15. Indenrigsministeriets cirkulære nr. 79 af
13. maj 1891. Ved samme lejlighed påbegynde
Indenrigsministeriet udarbejdelsen
af femårige 'Generalrapporter over Kongerigets
landeveje'. Cirkulære nr. 78 af 13. maj
1891.
16. Lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen
af de offentlige veje § 8 og § 14 stk. 4.
17. Lov nr. 312 af 9. juni 1970 om offentlige veje
§ 8.
18. Cirkulære nr. 11 af 22. januar 1973 om ret-
ningslinierne for udarbejdelse og offentlig-
gørelse af fortegnelser over offentlige veje.
19. Tilsvarende skulle ske med amtsrådsred-
sens fortegnelser over amtets landeveje og

- de hovedlandeveje, der var beliggende i amtet.
20. Møllmann og Hjernov (se note 8) s. 1077.
 21. E. Hammerich: *Vejvæsenet*, 1892, s. 183-186.
 22. Cirkulære nr. 266 af 10. august 1943: Vejregler. Normer for anlæg, udvidelse og ombygning af veje, gader og stier, s. 6. Sønderborg amtsråd j.nr. A-1-20-52.
 23. E.A. Abitz skriver om disse regler: *Foreløbig er det dog kun en rent intern klassifikation i forholdet mellem kommunerne og de tilsynsførende myndigheder; men i modsætning til den officielle inddeling i bivejsfortegnelserne må man regne med, at den i praksis kan have en ikke uvæsentlig betydning*, Møllmann og Hjernov (se note 8) s. 1078.
 24. Bivejsfortegnelse for Haderslev amt 1938, Vojens sognekommune.
 25. *Beretning afgiven af Det sønderjyske Erhvervsudvalg 1928-29*, 1929, s. 20.
 26. Klassifikationen bygger på Indenrigsministeriets klassifikationsprincipper.
 27. Da amtsskatterne i Sønderjylland i modsætning til den øvrige del af landet stort set kun blev pålagt sognekommunerne, har det af hensyn til sammenligningen med den øvrige del af landet været nødvendigt at trække sognekommunernes udgifter til amtsfonden ud af regnskaberne.
 28. Haderslev amtsrådsarkiv fag 3, nr. 5.
 29. J.H. Jensen (se note 5) s. 147.
 30. N.H. Jacobsen: De nordslesvigske jernbaners udvikling 1864-1920, *Sønderjyske Årbøger* 1976.
 31. Steen Ousager: På banen? Kommunerne og infrastrukturen, *Kommunal opgaveløsning 1842-1970*, red. Jan Kanstrup og Steen Ousager, 1990, s. 206f; Lov nr. 98 af 18. april 1910 om kørsel med motorvogne og motorcykler; Lov nr. 142 af 1. juli 1927 om afgift af motorkøretøjer m.v.; Lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer m.v.
 32. Kim Furdal, upubl. manuskript; Overvejsinspektoretatet j.nr. 76/20. Haderslev amtsråd fag 3, nr. 1; Aabenraa amtsråd j.nr. A-IV-18-22; Sønderborg amtsråd j.nr. A-1-30-21; Tønder amtsråd j.nr. B-56-33.
 33. Franz v. Jessen, red: *Haandbog i det slesvigske spørgsmåls historie* 3, 1938, s. 434.
 34. John Skonberg: Den sønderjyske støttelovgivning 1925-1929, *Erhvervs historisk årbog 1978*, s. 149-178; *Beretning afgivet af Det sønderjyske Erhvervsudvalg 1928-1929*.
 35. *Beretning afgivet af Det sønderjyske Erhvervsudvalg 1928-1929*, s. 21.
 36. Lov nr. 137 af 1.6.1929 om foranstaltninger til fremme af udstykningen i de sønderjyske landsdele.
 37. Lov af 4.2. 1936 om tillæg til lov nr. 137 af 1. juni 1929 om foranstaltninger til fremme af udstykningen i de sønderjyske landsdele.
 38. Kraks sommertillæg 1920.
 39. H.V. Gregersen: *Laurids Skaus brevveksling med politiske venner i Sønderjylland* 2, 1970, s. 608.
 40. Harry Christensen: *Danske landkommuner 1842-1970*, 1976, s. 114; Haderslev amts bivejsfortegnelse 1953.
 41. Christian Kaatmann: *Stationsbyen i Sønderjylland – Toftlund og Hjortkær*, 1985, s. 55.
 42. Amtsbanen Haderslev-Vojens-Gram-Rødding (1899-1938), Gram-Toftlund (1910-1937), Gram-Bredebro (1911-1937).
 43. Jordbrugsdirektoratet i Tønder. Matrikel 1929-50. A.g.II.
 44. B. Poulsen: De sønderjyske landeveje, *Dansk vejtidsskrift* 1924, s. 156.
 45. N.H. Jacobsen: De nordslesvigske jernbaners udvikling (se note 30) s. 48.
 46. I den forbindelse er det værd at lægge mærke til den betydelige overensstemmelse mellem linieføringen i Haderslev kreds' vejbyggeri fra 1875 til 1884 og amtsbanernes senere lineføring.
 47. v. Tschirschnitz: *Die Alsener Kreisbahnen. Bericht der Kreis-Kleinbahn-Kommission des Kreises Sonderburg*, Sønderborg 1902. s. 3 og 22f.; N.H. Jacobsen: De nordslesvigske jernbaners udvikling (se note 30) s. 43ff.
 48. Vejforordning af 1. marts 1842 for hertugdømmerne Slesvig og Holsten.
 49. Man skal her være opmærksom på, at Haderslev kreds ikke fuldstændig svarer til Haderslev amt, men også inkluderede Hvidding herred.
 50. *Provinzialhandbuch für Schleswig-Holstein*, Kiel 1891, s. 95.
 51. Aabenraa amtsråd j.nr. A-IV-18-22.
 52. Dvs. en indskrivning af de tidligere private veje i bivejsfortegnelsen. Da vi i mange tilfælde må gå ud fra, at der reelt var tale om en kommunal overtagelse af en eksisterende privat vej, er begrebet 'oprette' i denne sammenhæng misvisende.
 53. se f.eks. Carsten P. Rasmussen: *Vækst og virke ved grænsen. Bov og Holbøl sogne 1920-1990*, 1992, s. 88ff.
 54. Poul Thestrup: Materiale om infrastrukturen i sognekommunearkiverne til 1933, red. Poul Thestrup, *Brug sognekommunearkiverne!* Arkivserien nr. 21, 1983, s. 132.
 55. Jeg takker i den forbindelse Ole Degn, Landsarkivet i Viborg, Vibeke Riis, Landsarkivet i København, og Susanne Mortensen, Det Kongelige Bibliotek, for velvillig hjælp ved udarbejdelsen.