

# Sydjyske veje og broer - lidt vejhistorie

*Af Vald. Andersen.*

Behovet for farbare veje er gammelt som mennesket selv, og vort flade fremkommelige land var allerede i oldtiden gennemtrukket af et vidt forgrenet vejnet. Med købstædernes opståen fik forbindelserne mellem disse større betydning og måtte bære en stadig voksende færdsel med det resultat, at vejene opkørtes i årets regnfulde måneder. Herved fik disse hovedveje på et tidligt tidspunkt en nogenlunde fast placering, men samtidig blev spørgsmålet om vejenes vedligeholdelse påtrængende. Om dette spørgsmål var dansk vejhistorie gennem århundreder koncentreret.

I den middelalderlige lovgivning er alfarvejen, hærvejen, og pligten til at »bøde« den i regelen omtalt<sup>1)</sup>. Christoffer af Bajerns stadsret, dat. København 1443, nævner således: »Item hvor nogen onde og dybe *pudzlle* eller anden slig farlighed findes udi alfare vej, da skal kongens lensmand hver udi sit len lade tilsige menige herredsmænd at møde på en forsagt tid og dag med heste og vogne og tilføre sten og grus og hvad andet behov gøres at forfylde og færdiggøre slig onde og dybe veje med ... Fortrykker nogen sig og ej fremkommer til bestemt tid, da deles (dømmes) han derfor og bøder 3 mark penninge til sit herskab og en tønde øl til sognemændene udi det sogn, han ibor.«

De menige herredsmænds, bøndernes, pligt til at holde vejene farbare, som således kommer til udtryk,

var 1443 næppe noget nyt opdukkende begreb, men kravet kunne efter den jyske bondeopstands sammenbrud 1441 utvivlsomt nu fremsættes med større vægt. I Christian II's gejstlige lov (o. 1521) som i Christian III's Kolding-Reces, 1558, omtales pligten til at vedligeholde veje og broer.

I en forordning, udgivet af Christian IV, dat. 26. august 1622, siges: »Eftersom en del lensmænd sig underdanigst for os har beklaget, hvorledes adelens og andre bønder (for) en del dem undslår fra alfarveje og broer at forfærdige, som de dog med rette bør, og dem tilkommer. De ville Vi med Vores elskelige Danmarks Riges Råds råd og samtykke derom således nådigst forordnet have, at hvilken som helst bonde lovlig tilsiges, sin tildelte anpart af broer eller alfarveje at forfærdige . . . og ikke med de andre sine by- og sognemænd møder eller og i rette forlagte tid samme sin anpart bro eller vej forfærdiger eller forfærdiger lader, da skal Vore lensmænd have magt, sådan hans anpart at lade fuldøre og siden for betaling og anvendte bekostning ham lade tiltale . . . hvorefter alle og enhver kunne vide sig at rette og for skade tage vare.«

Mens reglerne for vejenes og broernes vedligeholdelse gennem jævnligt gentagne forordninger fremholdtes, har det utvivlsomt holdt hårdt med at få arbejdet udført, hvilket kunne have sine gode grunde. Selv om der gennem århundreder var talt om bøndernes pligt til at forrette vejarbejdet, betød dette ikke, at bønderne nogen sinde havde anerkendt en sådan pligt, og det vil være forkert at tro om den tids bønder, at de altid stod parate til at efterkomme en kongelig befaling. Tværtimod havde udviklingen bort fra bøndernes oprindelige frihed og selvstændige stillingtagen sikkert efterladt megen modvilje og trods<sup>2</sup>).

Desuden kunne der vel være tvivl om husbondens, den adelige herres, beredvillighed til at lade sine bønder arbejde på vejene. Tilbage stod selve opgavens uoverskuelige omfang.

Efter 1660 blev »Voris kongelige Residentzstad«, København, i højere grad end tidligere centrum for alle bestræbelser på at skabe bedre veje. De såkaldte *kongeveje*, hvorved forstås veje fra hovedstaden til Roskilde, Hillerød o. a., var forbeholdt de kongelige og enkelte andre højtstående, såsom ministrene. Kun når frosten havde bundet jorden og i den tørre forsommer var der fri adgang til at benytte kongevejene, der iøvrigt var afspærret. Adgangen var kun åben for den, som var forundt nøgle til vejenes bomlåse. Trods strenge bestemmelser skete der overtrædelser i stort omfang, navnlig ved hjælp af falske nøgler. Blev et køretøj, der på denne måde havde skaffet sig adgang til vejen, antruffet, kostede det både heste og vogn.

Selv om det var Frederik II, der startede kongevejene, må de ses som et typisk udslag af absolutistisk tankegang. Inden for den snævre geografiske begrænsning kom disse vejforanstaltninger til at beslaglægge den offentlige opmærksomhed og økonomiske kræfter gennem en årrække. Landets andre veje forsumtes, og samtidig blev vedligeholdelsen mere ilde-set blandt bønderne end vel nogensinde før. Den almindelige situation afspejlede sig i en forordning af 2. maj 1682: »Eftersom erfares, hvorledes hos alfare veje og andre steder her i riget mangfoldige ådseler af heste, hopper og andre slags bortdøde kvæg desværre skal findes, som formedelst den onde lugt og stank stor usundhed med påfølgende svagheder kunne forårsage . . .«, så fik nu amtmændene påbud om at sørge for, at de døde dyr ved vejene blev nedgravet<sup>3</sup>).

Samme år, 7. juli 1682, kom en anden kongelig for-

ordning, hvorved opmærksomheden for første gang rettedes tydeligt mod de *jyske* veje. »Eftersom vejene her i vort rige Danmark befindes på adskillige steder helt ilde anlagte og ikke således at holdes ved lige, som det sig bør, da, på det vejene i vort land Nørre-Jylland, særdeles efterskrevne hoved-veje, navnlig fra Snoghøj til Ribe igennem Kolding, desligest fra Ribe til Århus gennem Horsens. Item fra Ribe til Viborg. Nok fra Viborg til Ålborg, i lige måde fra Århus til Ålborg, så og fra Århus til Viborg og endelig fra Ålborg til Skagen gennem Sæby, så meget desbedre på ethvert sted kunne blive indrettet, er det vores allern. vilje og befaling, at Du (amtmanden) i dine amter straks til dig tager nogle visse af proprietærene eller deres fuldmægtige i hvert herred og birk, hvor nogen vej skal gennemgå, og med dem overlægger, hvorledes vejene bedst, kortest og med mindst besværing kunne indrettes. Desligest hvorvidt de gamle og hidindtil brugte kan agtes tjenlige, og hvorvidt de bør og nyttelig kan forandres, hvilket Du *inden 3 måneder* i det seneste har at forrette og derhos særdeles iagttage, at hvor enten jordens beskaffenhed, broer og deslige det nødvendigen udkræver, at vejene da med al mulig flid kunne forkortes og gå lige frem, så at derved al unødigt og vidtløftigt omkørsel kunne afskaffes.« Amtmændene skulle lave overslag over vejarbejdet og fordele det efter hartkorn, »og ganske intet bøndergods derfor at forskånes, være sig vores ryttergods eller andre proprietærers, eftersom det sker til alles nytte.«

Dette prisværdige initiativ fra regeringens side til en sådan grundig forbedring af landevejene har sikkert fremkaldt blandede følelser hos de respektive amtmænd. Var de høje herrer i hovedstaden virkelig så realitetsforladte, at de kunne tro det muligt, at en

sådan forordning kunne skabe mirakler med de hundreder af mile bundløse jyske landeveje? Selv vidste amtmændene, hvor vanskeligt det var at få bønderne drevet ud til en sådan opgave. Man kunne lade den kongelige forordning opløse, man kunne stille strenge straffe i udsigt for den, der ikke efterkom befalingen, resultatet var på forhånd givet. Bønderne kunne ikke betale kontante bøder; man kunne pante hos dem, men i så tilfælde måtte der regnes med modstand fra husbonden, der nødigt så sine fæstebønders økonomiske vilkår gjort vanskeligere, end de i forvejen kunne være. Hvem skulle føre det daglige, direkte tilsyn med vejarbejdets udførelse?

Det kan ikke her oplyses, hvilke resultater i form af vejplaner, der indkom fra de jyske amter. Ret meget blev det næppe til, og de rent praktiske resultater på vejene blev næppe heller denne gang nævneværdige.



30. Maj 1689 oplæstes på Gørding-Malt herreders ting en meddelelse fra stiftamtmand *v. Speckhan* i Ribe angående en kgl. forordning om *vejinspektørløn*. Der skulle indtil videre betales 6 skilling årlig af hver gårdbesidder, enten der var tale om en hel, en halv eller mindre part gård. Af hver mølle, lille eller stor, 6 sk., husmænd, som holdt heste og vogn, skulle betale 4 sk.

Det kan ikke undre, at denne nye betalingsbyrde blev mødt med modvilje hos bønderne, som i forvejen havde nok at skulle svare, og man forstod vel heller ikke, hvad meningen var med en sådan vejinspektør. Man betalte efter sædvane sine foged- og skriverpenge, bøddel- og ulvepenge, skulle man nu også betale til vejene? *Anders Eskesen* i Gjettrup,

Aastrup sogn, og hans fader, *Eske Andersen*, ville ikke betale, og samme standpunkt tog *Anders Pedersen*. Herredsfogden sendte *Thomas Mortensen* og *Peder Michelsen* fra Terpling til Gjettrup-folkene for at pante. Hos *Anders Pedersen* tog de en tintallerken, men konen tog den fra dem igen. *Anders Eskesens* søn, *Søren Andersen*, tilbød at betale 2 skilling, skønt han havde en halv gård. Dette tilbud kunne ikke modtages, så også her tog de en tintallerken. Nu kom *Anders Eskesen* til og sagde: »Hvi kommer ikke herredsfogden selv at pante, thi enten han eller hvem, der kommer at pante, skal aldrig pante mere!« De havde villet lægge tallerkenen i en medbragt sæk, men forinden tog *Eske Andersens* kone den fra dem, idet hun kaldte dem tyve. Så måtte Terpling-mændene gå med uforrettet sag og meddele herredsfogden resultatet. Udpantningen gennemførtes, da de to Terpling-mænd fik forstærkning af to mand mere. Gjettrup-folkene måtte af med tintallerkerne og kvitterede med grove injurier<sup>4</sup>).

Også i den østlige del af det nuværende Ribe amt var der i gammel tid vej- og broproblemer. 23. september 1717 skulle byfoged *Knud Jørgensen* i *Kolding* være sættefoged, d.v.s. stedfortræder for herredsfogden, ved *Gørding-Malt* herreders ret, men nåede ikke frem, da han ikke »formedelst Guds vejr- lig og store vandflod over *Truds* og *Andst* broer kunne passere førend mod aften, da han med største livs- fare kom til *Foldingbro*.«<sup>5</sup>)

*Andst* bro lå i grænsen mellem *Koldinghus* og *Riberhus* amter og imellem *Andst* og *Malt* herreder. Da broen i 1620 var forfalden og skulle »forbygges og forfærdiges«, var der strid mellem de to herreder om arbejdets udførelse. Lensmanden på *Koldinghus* havde indstævnet et stort antal vidner til *Viborg* lands-

ting, idet disse til Malt herreds ting havde vidnet, at i den tid de kunne mindes, fra 40 til 60 år, havde folk fra Malt herred ikke deltaget i vedligeholdelsen af Andst bro. De fik foreholdt, at de hævdede deres rettighed til fiskeri i åen til midtstrøms, hvorfor lensmanden, ved sin ridefoged *Laurids Madsen*, mente, de også burde være Andst herreds beboere behjælpelig med broarbejdet. Herredsfogden i Malt herred, *Thomas Nielsen* i Surhave, havde tidligere dømt i sagen og kendt sit herreds folk fri for broarbejdet under henvisning til, at »ingen af fremfarne lensmænd på Koldinghus i 100 år havde forlangt, at Malt herreds mænd skulle forfærdige Andst bro.« Desuden henvistes til kongebrev af 1521, som bestemte, at Malt herreds mænd, som hidtil havde vedligeholdt *Foldingbro*, for fremtiden skulle være fri for vedligeholdelsen mod at svare *brokorn* til samme bro. Herredsfogden i Andst herred, *Thomas Jacobsen* i Noes, gjorde gældende, at hans herreds folk foruden Andst bro havde *Truds bro* og adskillige andre løbebroer (gangbroer) at holde ved lige. Landstinget frifandt dog Malt herred for at skulle tage del i vedligeholdelsen af Andst bro<sup>6)</sup>.

28. november 1661 holdtes syn over broerne mellem Kolding og Ribe. *Truds bro*<sup>\*)</sup>, 41 alen, manglede bullerne (broplankerne), 3 pæle, 1 hammer (del af den bærende brokonstruktion). *Hesselvad*<sup>\*\*)</sup>, 16 alen, manglede bullerne. *Andst bro*, »så findes den 61 alen lang, ganske øde, rækkerne, buller og bjælker er borte. Stolperne, som står i jorden, næsten borte og er forkommet.«<sup>7)</sup> Fra andre steder er der beretning om, at det under svenskekrigen gik hårdt ud over broerne,

---

\*) Over V. Nebel å vest for Hvilested kro.

\*\*\*) Over Aakjær å.

idet de der posterede vagter skaffede sig brændsel ved at afbryde træværket.

I juli 1688 udnævntes den første vejinspektør eller -mester, *Andreas Lowson*, der skulle virke på Sjælland. Siden udnævntes vejinspektører for den øvrige del af landet. »Da det med vejene, særdeles med de rette hoved-landevejes reparation og vedligeholdelse kunne have bedre fremgang,« fulgte en fornyet opfordring til amtmændene om at lave en ligning og fordeling mellem bønderne over vejarbejdet. Det var derefter vejinspektørens opgave sammen med herredsfogder og -skrivere at holde opsyn med arbejdet.

Allerede 2 år senere forordnedes, 4. marts 1690, da der af vejimestrene »lidet eller intet skal være udrettet imod den løn, som dem hos bønderne allernådigst har været tillagt, har Vi allernådigst for godt befundet samme vejmestre at afskaffe.« I stedet skulle proprietærene og regimentskriverne fordele vejarbejdet blandt bønderne. Dette betød, at hver landsby eller hvert bylag fik en vejstrækning tildelt at vedligeholde, således som det allerede i ældre tid var praktiseret.

Opmåling af vejene var 1691 påbegyndt på Sjælland, og der var opsat pæle for hver  $\frac{1}{4}$  mil. Året efter bestemtes, at der skulle sættes milepæle af kampesten, mindst 1 alen brede og så høje som muligt. Stenene skulle stå på en lille høj af jord og sten. *Ole Rømer* og *Claus Rasch* havde dannet direktion »for vejene omkring staden.«<sup>8)</sup> 14. marts 1693 blev direktionen overdraget til præsident, borgmestre og råd.

4. oktober 1694 blev der udnævnt mænd, der skulle optælle, hvor mange mile, der var mellem byerne i Gørding-Malt herreder.

Når det 1739 igen var nødvendigt ved forordning at indskærpe pligten til at fjerne døde dyr fra vejene, viser dette, at alt endnu stort set var ved det gamle.



Selv amtmanden risikerede en bøde af 4 rdl., hvis han ikke med tilstrækkelig nidkærhed inddrev de bøder, bønder og proprietærer i slige sager kunne pådrage sig.

☆

Omkring 1750 spores nye tanker om vejenes forbedring. Et forslag af *de Longueville*, 1756, gik ud på, at kongen skulle udnævne en general-kommissær over hovedlandevejene i Danmark, »en mand af anseelse, som besad almindelig agtelse, kærlighed og tillid.« Under denne skulle stå en vejinspektør, et par løjtnanter o.s.v. Som noget nyt foresloges, at alle hestejere, som holdt heste for fornøjelse eller til bekvemmelighed, alle hestehandlere, alle officerer fra kaptajner opefter, samt butikshandlende og professionister skulle svare en årlig afgift fra 1 rdl. til 35–40 rdl., som hestehandlerne skulle betale. Det skulle blive ca. 29.000 rdl. årlig til vejarbejdet, der også i dette tilfælde tænktes påbegyndt på Sjælland.

Et nyt princip var hermed præsenteret. De, som benyttede vejene, måtte betale for deres anlæg og vedligeholdelse.

Den 12. maj 1764 resolverede kongen, at kammerherre *F. C. Rosenkrantz* udnævntes som direktør med årlig gage 2000 rdl. *Fr. Holck* skulle være adjudant mod årlig gage 600 rdl. *Jean Marmillod* blev vejinspektør, gage 2570 rdl. Han var ligesom de fleste af de nævnte assistenter franskmand. 1771 omtales *Marmillod* som overvejinspektør. Nu skulle det vise sig, om fransk vejbygningskunst lod sig praktisere her.

✧

1778 oprettedes General-vejkommissionen. Dens opgave var udtrykkelig rettet mod landevejene fra

København til Assens, til Køge, og til Helsingør, der »så meget som muligt anlægges i en lige linie. Imidlertid ville Vi, at 2de prøver skulle gøres, den ene med *chausse* og den anden med *brølægning*.« Vejene skulle være 20 alen brede, broer 12 alen.

Med forordningen af 13. december 1793 kunne der endelig tales om en landsomfattende plan til en forbedring af vejene. En ny tid var inde, reformernes og den store optimismes tid. »Hvor det på hovedlandevejene bliver alt for kostbart at forskaffe milepæle af marmor, bør de forfærdiges af hugne kampesten.« Der skulle plantes alléer langs vejene »til sand nytte for rejsende i mørke og snefog, ligesom for fodgængere i solens stærkeste hede.« Banker skulle gennemgraves, men var en bortgravning i 3 alens dybde ikke tilstrækkelig, skulle vejen føres uden om. Moradser over 50 alens længde skulle der ligeledes viges uden om. Kun på de laveste steder byggedes *chausse*, i øvrigt måtte man nøjes med planering og indgrøftning.

Forordningen delte vejene i 3 klasser, hovedlandeveje, mindre landeveje og biveje. I Jylland regnedes med en østlig hovedvej fra Ålborg til Snoghøj og en vestlig fra Haderslev over Ribe til Lemvig samt en tværgående fra Holstebro til Viborg og Hobro. Mileregningen begyndte fra Haderslev, både for den østlige og vestlige vej<sup>9</sup>).

Om de sydvestjyske landeveje oplyses 1794, at følgende regnedes for mindre landeveje: *Ribe-Hjerting*, 30.000 alen, bestående af sand, muld, nogle steder sten og grus. Vejen vedligeholdtes af sognene Starup, 57 tdr. htk., Faaborg 128, Nykirke 74, Sneum 186, Tjæreborg 136, Nebel 74, Jerne 225, Aarre 92, Skads 153, Grimstrup 113, Brøndum 139, Øse 148, Næsbjerg 76, Alslev 202, Hostrup 148, Guldager 196. Der fandtes

ingen træbroer på vejen, men kun en lille bro af store kampesten ved Briksbøl, anlagt i ældgammel tid. Om vedligeholdelsespligten vides intet, da ingen reparation var foretaget på broen i mands minde, men den trængte nu til at omsættes. Vejen *Hjerting-Varde*, 8000 alen.\*) Vedligeholdtes af sognene Guldager, Brøndum, Nykirke, Jerne, Sneum, Tjæreborg og Skads. En bro over Trædenvad var 1792 opført på amtets bekostning, 4 alen lang, 5 alen bred. Rækværket på begge sider var nedfaldet. Vejen *Trædenvad-Varde mark*, 12.000 alen, vedligeholdtes af Nebel, Aarre, Hostrup, Grimstrup, Alslev, Næsbjerg, Øse, Faaborg og Starup sogne. En mindre bro over et vandløb\*\*) ved Alslev by, 3 alen lang, 5 alen bred, var opført 1792 af amtet. En stor træbro over Alslev å var anlagt i gammel tid af Visselbjergs ejere, men hørte nu under amtet, 20 alen lang, 5 alen bred. Broen var bortforpagtet, og der opkrævedes bropenge. Vejen *Hjerting-Kolding*, såvidt angik Ribe amt, 25.500 alen. Vedligeholdtes af Jerne, Nebel, Guldager, Hostrup, Alslev, Brøndum, Skads, Tjæreborg, Aarre, Grimstrup, Faaborg, Starup, Sneum, Nykirke sogne. Her var en lille træbro over et vandløb i mosen, vesten for Grimstruplund,  $2\frac{1}{4}$  alen lang, 6 alen bred, uden rækværk. En bro over bækken mellem Omme og Grimstrup marker, 3 alen lang, 6 alen bred, opført 1790 af amtet. Vejen trængte til reparation ved Endrupholm mølle over en stensiel\*\*\*), hvor vejen var for smal.

---

\*) Kun stykket fra Hjerting til Træden, hvor der var slået bro over Hostrup bæk.

\*\*) Alegrøften syd for byen, fortsættende nord om Vibæk og udmundende i Varde å ved Alslev marsk.

\*\*\*) Stensiell = en kanal eller rende under vejen, opfyldt med håndsten for at skaffe fast bund at køre på. Mellem stenene siver vandet bort.

»Tilforn har denne landevej gået over et vadested norden Endrupsholms mølle, som kaldes *Giest bro*, dog er ingen bro der, men alene en gangspang, bestående af 5 fag og er i længden 24 alen.«

*Varde-Kolding*, fra Varde mark og til Andst bro, hvor Koldinghus amt begyndte, regnedes for ungefær 6 mil. Fra Varde til Rovst møllegaard var 4000 alen, som vedligeholdtes af Alslev samt Øse og Næsbjerg, der havde en part ved mølledammen. Der var 2 træbroer ved Rovst møllegaard, den ene var anlagt i gammel tid, 11 alen lang, 5 alen bred. Den anden var anlagt 1786, 6 alen lang, 5 alen bred, og her opkrævedes bropenge, »der ikke er, men burde bestemmes.« Fra *Endrupholm* til *Holsted bro* var 20.000 alen, vedligeholdtes af Vejrup, Aastrup, Gørding, Starup og Holsted sogne. Der var en træbro over Holsted å, anlagt 1791 efter amtets foranstaltning, 21 alen lang, 5 alen bred. Broen vedligeholdtes af Mads Christensen i Holsted, der opkrævede bropenge og havde forpagtet broen ved licitation. Fra *Holsted bro* til *Andst bro*, 29.000 alen, vedligeholdtes af Føvling, Folding, Jernved, Lindknud, Malt, Brørup, Læborg og Vejen sogne. Ved Tuesbøl bæk var en træbro, opført 1792 af amtet, men vedligeholdtes af Brørup sogn. I Estrup skov fandtes en lille bro, der holdtes ved lige af Estrup.

Vejen *Varde-Haderslev* over Foldingbro, 18.000 alen. Vedligeholdtes af Holsted, Føvling, Lindknud, Vejen, Læborg, Malt, Brørup og Folding sogne. Her fandtes en træbro over *Sdr. Holsted vad* lidt sønden for byen, anlagt 1790 af amtet, 3 alen lang, 6 alen bred, uden rækværk. En træbro over *Dybvadbæk*, anlagt 1775 på Malt herreds bekostning foruden en godvilig gave dertil af nogle proprietærer og præster i herredet. *Foldingbro*, bestående af 2de broer over Konge-

åen, en stor, 66 alen lang, 5 alen bred, en mindre 13 alen lang, 5 alen bred, begge af arildstid anlagte. Vedligeholdtes af Haderslevhus amt samt af Malt herred i Ribe amt, hvilket sidste årlig kontribuerer dertil 22 rdl.\*).

Ribe-Kolding til Andst bro, 24.000 alen, vedligeholdtes af de førnævnte sogne. 2 små træbroer mellem Foldingbro og Sønderskov mølle, hver  $2\frac{1}{4}$  alen lang og 6 alen bred, uden rækværk, anlagt 1790 af amtet. En træbro over Sønderskov møllestrøm, 7 alen lang, 5 alen bred, anlagt 1788. Sønderskovs ejere holdt denne bro vedlige og havde bevilling til at opkræve bropenge. Landevejen *Foldingbro-Asbo*, hvor Koldinghus amt begyndte, var 21.000 alen og vedligeholdtes af de nævnte sogne i Malt herred. Her var ingen broer, »ligesom ej heller bække eller åer, hvorover samme kunne behøves.« Vejens passage over Holsted å ved Hulvad synes dog ellers at kunne kræve en bro her.

Foranstående »Speciel Tabel over Hoved- og mindre Landeveje i Skads-Gørding-Malt herreder« er skrevet af herredfoged *H. S. Warthoe* på Rovst mølle, dateret 22. dec. 1794. Til tabellen knytter han bemærkninger om, at de opgivne afstande var efter bedste skønsomhed, siden vejene endnu ikke var opmålt nøjagtigt af en landmåler. Vejene var endnu ikke ind delt til bestandig vedligeholdelse, men kun anført, hvorledes de nævnte sogne efter hartkorn havde deltaget i indgrøftningen. I hvert sogns htk. var fradraget

---

\*) Der var først i 1800-erne fra Malt herreds beboere gjort ansøgning til kongen om at blive fri for at yde brokorn til Foldingbro. I stedet blev ydelsen forhøjet med en trediedel. 1811 fik man valget mellem at betale 5 års restance eller udpannting. (Se: Vald. Andersen: *Hærvej-sognet Læborg*, 262).

8 tdr., som »hver sognefoged efter forrige anordninger havde fri for vejarbejde.«

Hovedvejen *Ribe-Varde* var som nævnt amtets eneste på daværende tidspunkt. Her fandtes 3 større broer. *Ollufsvad bro* var 10 alen lang, 5 alen bred, bestående af 2 fag. Den var først 1775 opbygget som en kørebro, egetømmer med rækværk. Hele Skads herred havde deltaget i brobygningen efter hartkorn. Det bemærkes 1787, at der i nærheden af broen var 2 beboere, som måske kunne påtage sig vedligeholdelsen mod at opkræve bropenge, af en karet eller chaise 3 skilling, en post- eller bondevogn 1 sk., ridende eller ledige heste  $\frac{1}{2}$  sk., hornkvæg  $\frac{1}{2}$  sk. for 2 stk., får og svin 1 sk. for 4 stk.

*Sneum bro* var 26 alen lang, 5 alen bred, bestående af 4 fag. Den var 1787 i »passabel god stand«. Tjærborg, Skast, Jerne, Guldager, Nebel, Næsbjerg, og Nykirke sogne kontribuerede til broen. Ole Jessen og Christian Madsen i Opsneum havde overtaget vedligeholdelsen mod årlig 4 sk. af hver beboer, som havde hest og vogn, i de nævnte sogne. Dette var en gammel ordning, som stammede fra 1721. Om Sneum broes oprindelse savnes oplysning, men den må givetvis være fra gammel tid.

*Gredstedbro* bestod af 2 broer, den ene 28 alen, den anden 30 alen lang, bredden 5 alen. Ved kgl. reskript af 14. dec. 1775, »om en vase og bro at foranstalte over kongeåen ved Gredstedbro«, bestemtes: »Enhver, der betjener sig af denne vej, skal for hver rejse, være sig enten frem eller tilbage, erlægge som tilforn i passage-penge for en karet med 6 heste 12 sk., med 4 heste 8 sk., med 2 heste 6 sk. En chaise eller jagtvogn med 2 eller flere heste ligeledes 6 sk. En carriol 4 sk., en kane eller slæde 2 sk. En bondevogn hvorunder alene forstås bøndernes arbejds-

rejse- eller færredsvogne, men ikke kurve- eller postvogne, 2 sk. Alle andre vogne, hvorunder kurv- og postvogne er at forstå, 4 sk. En ridende person 2 sk. Bæster og hornkvæg a stk. 1 sk. 4 får, lam eller svin 1 sk.

Ommeldte passage-penge skal uden mindste vægning erlægges. Dog betales samme ikkun ved den ene af bommene, når den vejfarende herigennem passerer, hvorimod den af den vøgtende gives et tegn til forevisning eller aflevering ved den anden bro for der at passere, dog gælder sådant tegn ikkun for den dag, det er udgivet, hvorfor det og med datum bør være forsynet.«

Beboerne i Gørding herred og Hunderup birk, som holdt heste og vogn, betalte årlig 4 sk. til Gredstedbro efter indgået akkord med bromanden, som 1787 var *Friederich Svitzer*. Han havde, imod at få bropengene, forpligtet sig til at vedligeholde broen. Fri for at betale ved passage var folk fra Gørding og Skast herreder samt Hunderup birk, ligeledes Ilsted og Hillerup byer samt Ribe købstad, da denne by selv holdt sine broer vedlige uden at opkræve bropenge.

Som det ses, var der omkring 1780–90 gennemført væsentlige forbedringer på broerne i Ribe amt. Samtidig kan det fastslås, at forholdene forinden må have været temmelig problematiske, og det samme gjaldt for vejene. Forordningen 1793 skabte ikke nogen pludselig ændring i landevejenes standard, men en udvikling blev sat i gang.

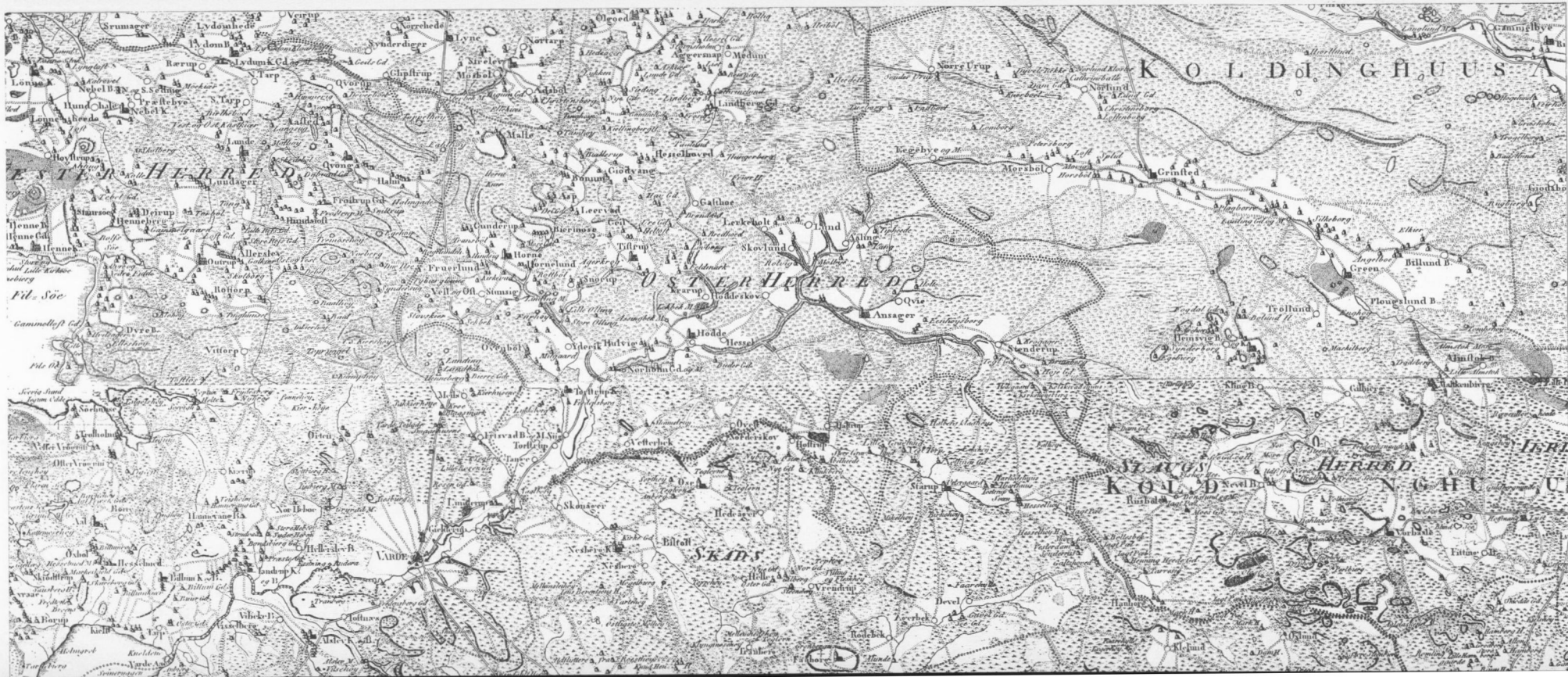
En vej mellem *Foldingbro* og *Gredstedbro* har der formodentlig været fra ældgammel tid, nødvendiggjort af det livlige smugleri over Kongeåen og af foranstaltningerne til at forhindre det.

31. december 1839 skrev *Petersen*, *Foldingbro*, til stiftsamtmænd v. *Sponneck* i Ribe og klagede over

vejen mellem Foldingbro og Gredstedbro. Han gør opmærksom på, at vejen især benyttedes af toldvæsenet, »ideligen såvel på patruljering som og til transporten med hjemførselen af anholdte varer.« Vejen burde være passabel, ikke blot til hest, men også med belæst vogn, såvel ved nat som dag. »Vel er den nævnte vej en møllevej for flere byer og burde alt af den årsag til enhver årstid være fremkommelig, men da den ingensinde underkastes den allerubetydeligste reparation, så er dette langtfra ikke tilfældet, og endskønt utilfredsheden dermed allerede i mange år har været almindelig, så er det dog med hensyn til dens istandsættelse, som om denne vej slet ikke eksisterede. Den kan om vinteren mange steder vanskelig passeres til hest, endmindre til vogns. På et sted er der endog aldeles ingen vej anlagt, men der rides og køres, hvor omstændighederne for øjeblikket tillader det. Men 15 års erfaring har overbevist mig, at dens istandsættelse, uagtet alle lydelige klager, ikke er at forvente, forinden at det befales vedkommende fra højere autoriteter.

Imellem Foldingbro og Nielsbygaard findes flere vandløb, som i frostvejr er impassable, så meget mere som beboerne for deres landeriers skyld dæmmer for vandet, hvorved store stykker af vejen sættes under vand og is, og og som tvinger den vejfarende til at tage om ad Aatte, hvorved vejen forlænges til det 3-dobbelte. På disse steder bliver vistnok stenkister fornødne samt, at vejen forhøjes så meget, at den ingensinde kunne oversvømmes. Ved Nielsbygaard mølle er dæmningen meget smal, men uagtet at den ved den ene side er mølledammen og ved den anden side en dybde på flere alen, er der dog ingen rækværk sat langs den ellers kun korte dæmning. Broerne









Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort over Lundenæs amt 1803 og Koldinghus og Riberhus amter 1804.



over de 2de vandløb igennem dæmningen er brøstfældige og slette.

Imellem Nielsbygaard og Aabølling føres et stykke af vejen over engbund, hvor ligeledes en kiste synes fornøden, da vejen om vinteren formedelst det derover løbende vand fordærves, tilmed er vejen på dette sted så smal, at 2de vogne ikke kan komme forbi hinanden. Imellem Aabølling og Tobøl er der en strækning aldeles *ingen vej*, men den skal på lykke og fromme under øjensynlig fare passere et stykke morads. Imellem Tobøl og Plougstrup er der vel en vej, som dog aldrig blev repareret. Også her manglede der stenkister.«

Der var nu o. 1840 hos myndighederne større lydørhed end tidligere for sådanne besværinger over vejforhold. Tilsyneladende blev arbejdet påbegyndt i sommeren 1840. *Herman Madsen* på Nielsbygaard skrev 6. oktober d. a. til stiftamtmanden: »Ved den af vejbetjent *Tronier* foretagne udstikning af vejen mellem Foldingbro og Gredstedbro er den sat norden om min mølle i stedet for at vejen efter udskiftningen skal gå sønden om samme. Ved den nu udstukne linie går vejen over begge mine ved møllen slagne broer, som jeg har slaget for min egen regning og til mit eget brug. Deres højvelbårenhed vil derved nådigst indse, at jeg lider betydeligt, hvis disse broer skulle benyttes som landevejsbroer, især da vejens istandsættelse vil medføre langt større færdsel . . .« *Herman Madsen* bad derfor om, at vejen måtte blive på sit gamle sted, eller han blev fri for at vedligeholde broerne. Vejbetjent *Tronier* udtalte hertil, at skulle broen gå efter *Herman Madsens* ønske, måtte der laves en bro over vadestedet, hvilket ville koste ca. 250 rbdlr.



Ved kgl. resolution af 14. juni 1837 bestemtes, hvilke betingelser »samtlige vejtmænd ved antagelsen måtte underkaste sig«.

1. Vejmanden ansættes af den dirigerende stabsofficer for ingeniørkorpsets vejtmænd og kan straks afskediges. Derimod skal vejmanden opsiges sin tjeneste med 14 dages varsel.

2. Skal i sin tjeneste bære det ham leverede skilt med kgl. navne-ciffer på hatten.

3. Hans arbejdstid er i månederne maj, juni, juli og august fra kl. 5 til 11 om formiddagen med hviletid fra 8-8½ samt fra kl. 1 til 8 om eftermiddagen med hviletid fra kl. 4-4½.

4. I månederne marts, april, september og oktober fra solens opgang til kl. 12 om formiddagen med hviletid fra kl. 8½-9, samt fra kl. 1 til solens nedgang om eftermiddagen med hviletid fra kl. 3½-4. I månederne januar, februar, november og december fra solens opgang til dens nedgang med eneste undtagelse af middagstimen fra kl. 12-1. Når sygdom, vejrliget o.s.v. hindrer ham fra at møde på vejen eller med nytte at foretage noget arbejde der, bør han snarest muligt anmelde udeblivelsen for sin nærmeste foresatte (den opsynsmand, som vejmandsdistriktet er til-delt). Ønsker han at permitteres, da kan en permission, som ikke overstiger 2 uger meddeles ham af arbejdsdistriktets officer, en længere permission derimod kun af den dirigerende stabsofficer for vejtmændene, men i begge tilfælde er en stedfortræder at antage, hvis betaling dekortes i den permitterede vejmands løn.

5. Foruden at hindre eller anmelde forefaldne uorden på vejen er vejmandens arbejde daglig at samle fra vejbanen de løse sten som måtte findes på samme,

hvad enten de er løsnede af færdselen eller spredte fra forrådsbunkerne, ligeledes at rense vejbanen for andre løse genstande, som måtte findes på samme. Enten at ituslå på stedet den enkelte større sten, som måtte rage frem på banen, eller at optage dem, om sådant findes fornødent og da at fylde hullet med behørigt materiale. At ituslå sten til vejens vedligeholdelse, hvorved ituslagning af 1 kubikfavn ( $6,7 \text{ m}^3$ ) regnes for 192 timers arbejde.

6. At aflægge en ugentlig rapport om det udførte arbejde.

7. Forsåvidt vejforordningens § 86 bestemmer, at hvis en hest eller et andet kreatur styrter på vejen, da skal besidderen af den til vejen stødende grund straks nedgrave kreaturet 2 alen dybt og i det mindste 50 alen fra vejen; hvis et styrtet kreatur ligger længer på vejen end 24 timer, straffes grundejeren med en mulkt af 48 skilling, hvilken fordobles hver dag, dyret bliver liggende.

8. Opkommer der strid eller slagsmål på chausseen, har han at påbyde de stridende rolighed, og ifald den ikke kan tilvejebringes, har han om muligt at anholde den eller de pågældende og føre dem til vedkommende sognefoged eller politiøvrighed. Han bør være høflig mod de vejfarende og hjælpe dem, der er kommet i forlegenhed, men hverken direkte eller indirekte begære nogen godtgørelse. Han bør såvel i som uden for tjenesten vise en ædruelig, anstændig og ulastelig opførsel.

Der regnedes med, at en vejmand kunne overkomme 1 mil landevej at vedligeholde og tilse efter de ovenfor angivne retningslinier. 1842 havde vej mændene i Ribe amt 8 rdl. i månedlig løn.<sup>10)</sup> Således lønnet og med kongens navnetræk på hatten kunne vejmanden stå

som symbol på den udvikling, der skulle forvandle fortidens bundløse landeveje til skærvebelagte chausseer.

---

*Noter og henvisninger:* 1. I biskop Jons »Kristenret« fra o. 1270 tales om at bøde adelfar vej. »Den næste søgnedag, som er før St. Hans midsommers aften, da skal man bøde veje i sit herred, hvor behov gøres.« *Den slesvigske stadsret* omtaler ligeledes vedligeholdelse af veje. 2. Fredericia: Adelsvældens sidste Dage, 90 f. 3. En forordning af 21. marts 1685 fastsætter straf for den, som forulemper bønder og deres tjenestefolk på deres ære, fordi de selv nedgravede selvdøde dyr. 4. Gørding-Malt herreders tingbog 1688-91. 5. Gørding-Malt herreders justitsprotokol 21/10 1717. 6. Landstings dombog C 1620, fol. 318 b. 7. Anst herreds tingbog. 8. Når Ole Rømer tillægges at have opmålt landevejene, synes hans indsats altså begrænset til i det højeste Sjælland. 9. Det var ved frdn. 1793 bestemt at anlægge en landevej Haderslev-Ribe. I stedet anlagdes landevejen Kolding-Ribe. 10. Ribe Stiftamts arkiv. Indkomne breve. Vejsager 1842. Kilder iøvrigt: Rtk. 249.1 og 249.2. (Ra). Skads-Gørding-Malt herreders arkiv (LaVib) dokumenter vedrørende vejvæsenet 1787-1800.