

Lidt mere vejhistorie

Af H. K. Kristensen.

En vej betegnede i gamle dage noget ganske andet end nutidens asfalterede landeveje. Den gik bare over den naturlige jord uden om de værste bakker og moradser. Blev hjulsporene for dybe, kørte man ved siden af, hvorfor vejen bredte sig i talrige spor, hvor der var heder og overdrev, man smalnede ind gennem dyrkede marker og enge og ad vaser i vadesteders sumpede omgivelser eller gennem moser, hvor det havde været absolut nødvendigt med opfyldning eller med udgrøftning.

Som det fremgår af Vald Andersens foranstående afhandling var vedligeholdelsen af visse veje pålagt beboerne i et herred. Kristoffer af Bayerns stadsret viser, at således var det allerede i middelalderen, og således vedblev det at være i lange tider, og således finder man det gang på gang indskærpet i de kongelige breve og anordninger¹).

Den koldingske reces, der blev lands lov 1558, lægger ansvaret for vedligeholdelsen tre steder, nemlig hos 1) *broforpagterne*, kongens fogder og embedsmænd samt andre, der opkræver bropenge, de skal forsyne broerne med gode stærke stolper og bulfjæle vel tilslagne og tilnaglet og med gode stærke »recker« på begge sider, 2) hos *sogne og byer*, der plejer »af lang tid« at holde broer »færdige« (i orden), så hver by skal holde gode broer og veje »udi de byer, de selv udi boer«, og kongens fogder og embedsmænd skal føre flittigt tilsyn dermed, og 3) hos de menige

herredsmænd, som kgl. lensmand skulle tilsige, at »møde på en forsagt tid og dag med heste og vogne og tilføre sten og grud (grus) og hvis andet behov gøres at forfylde og ferdiggøre slig onde og dybe veje med«, og lensmanden gives ret til at inddele vejene i stykker til forskellige partier af herredsmændene. Han skal to gange årligt besigtige broer og alfare veje.

Ja. »Loven er ærlig, men holden besværlig!« Det bekræftes tydeligt i Vald. Andersens afhandling. Det gælder ikke mindst »sådanne herredsstræder og broer«. Sammesteds ser vi, hvor almindeligt det var med vadesteder, og hvor få broer der fandtes. Man var dog ikke glade for vadestederne, hvor man risikerede af »få sin ast vasket«, at vandet steg op til vognens sædefjæl. 1769 hedder det f. eks., at »præsten udi Lunde haver en ond og vanskelig kirkevej på grund af de mange vader.« Det gjaldt kirkevejen til annekskirken i Ovtrup. For øvrigt var samme præsts øvrige kirkevej heller ikke for sikker. 26. jan. 1755 væltede hr. Morten Thomsen, Bredsdorffernes stamfader, da han kørte hjem fra Lunde kirke, hans kone fik et hårdt slag i tindingen, men præsten knuste åbenbart hofteskålen, så han aldrig tiere kom til at gå uden for sit hus og døde halvandet år efter²).

Lindingbro var en af de broer, der voldte kvaler. 1599 blev der taget tingsvidne på, »at det er en adelfarende vej over Linding bro til købstæder og fra, og der er en adelfarende vej derover, som løber imellem Varde og Vejle og Varde og Horsens, som bruges der i herredet [Øster Horne] til købing og strand og til skoven over samme bro, den vejfarende mand til nytte, både adel og uædel«, men den kunne ikke holdes, uden der »lægges hjælp til af herredsmænd«, så den kan holde for »den store vandfløde, den ofte påstøder,

ja undertiden borttages den af vandlob.« – Her har herredsmændene nok været forsømmelige, eller måske var det oprindeligt en af de broer, sognet skulle holde vedlige, men som det nu søger at få herredet til at overtage³).

1632 klager Iver Vind til Nørholm over den, hvorefter kongen bestemte, at da broen var ganske brøstfældig, skulle herredsmændene reparere den og siden holde den vedlige, så den vejfarende mand kan komme over den uden forhindring og fare. De har altså næppe ret længe rettet sig efter pålægget fra 1599. Der er da også sogne, som vægrer sig ved at deltage, da de har andre broer at holde vedlige. Jens Juel til Lindbjerg griber så ind, og det er formodentlig ham, der får nogle sogne til at påtage sig vedligeholdelsen. 1635 får de tilhold derom, og samtidig skal de betale den reparation, der er foretaget, ligesom også de øvrige sogne i herredet blev »opmuntret« til at passe deres broer⁴).

Undertiden faldt herredsvej og sognevej sammen.

Det var åbenbart tilfældet 1621 i en række sogne i Vester Horne herred, hvor bl. a. nogle Ovtrup-mænd var til syn i sognet på »adelvej, kirkevej, tingvej og købstedvej«. De kom med den »uldne« kendelse, at vejen var så »vel færdig, at man med nye vogne kan vel afstedkomme ad den, efter kgl. majestæts brev, undtagen imellem Allerslev vad og Tongvad, mellem Tongvad og Revsgård⁵«. Altså selv nye vogne kunne ikke holde til turen de nævnte steder, gamle vogne truedes uhjælpelig af ødelæggelse.

1656 fandt dommeren på Kærgård birketing det bevist, at de mænd i Dyreby, Hjulsager, Gammeltoft, Neder og Over Fidde samt Kløvgård altid hvert år havde holdt *Fiddestrøm bro* vedlige, og dømte mændene til at fortsætte dermed. 1648 krævedes der bø-

der af en lang række Billumsognere, fordi de ikke mødte ved Billumvad at færdiggøre alfarvejen⁶).

Mens vejen i hederne som nævnt kunne brede sig i mangfoldige jævnsides løbende spor, var det anderledes, når den gik mellem dyrkede agre. Det var tilfældet øst for Oksbøl mellem *Hesselmed* og *Billumvad*, hvor der ved siden af hinanden løb to veje fra Varde til de to store fiskerlejer Vesterside og Sønder-side. Syd for den sydlige vej fandtes markdiget til Hesselmeds jorder, og ind mod den nordlige vej stødte Borre bys agre. Da udvidede Hesselmeds bjergsomme godsejer Chr. Lange sin jord, idet han på visse strækninger jævnedo diget og flyttede det mod nord på bekostning af vejen, på et sted endog så langt, at diget og den udenfor værende digegrøft anbragtes, hvor vejen havde været, andre steder gik grøften så tæt på adelvejens sydlige hjulspor, at den var denne »3 fødder nær«, så kusken ikke uden fare kunne gå ved siden af vognen under kørsel, hvad der var såre almindeligt, så reglen var, at en gangsti slyngede sig på hver side af vejsporet. Også andetsteds kunne det konstateres, at det gamle dige var udjævnet og et nyt opført uden for, og der var et stykke, mange skar og og agre langt, hvor der kun var een vej, som mange steder kun var 2 skar bred eller mindre, så to vogne ikke kunne køre forbi hinanden uden at køre op i Borre bys tilstødende agre. Her tilhørte marken Hans Lassen, der var kronbonde, og sikkert havde meldt sagen til lensmanden. Forøvrigt vidnedes det, at når der ikke var sået korn, og vejen var ond, var der flere veje, d.v.s. at man da kørte ind på bondens jord. Herremandens jord kunne man ikke komme ind på, da der var grøft og dige.

Naturligvis krævedes diget og grøften jævnet og flyttet⁷).

Ser vi nu på sognenes hjemlige opgaver, så var der også broer og vadesteder, som skulle passes. Det kunne være den enkelte landsby, der havde ansvaret for et stykke. Således var der 1639 i august måned, altså i vejenes bedste tid, syn over en vase på Nr. Nebel marsk; der »kunne ingen køre med heste og vogne uden fare eller skade«. Det var de mænd i Nebel by, der plejede at vedligeholde den, og kgl. delefoged i Vester herred rejste så sag mod dem⁸).

Hvor lidt der blev gjort ved sognevejene fremgår også af et forslag til et tillæg til kirkeordinantsen, hvor der er en beklagelse over, at »sognefolket ikke holder præsteveje færdige, så præsterne i livsfare må rejse og besøge syge.«⁹) Selv præsternes kirkeveje kunne være frygtelige, som vi allerede har erfaret, og som der skal nævnes endnu et eksempel på.

Lydum sogn, der de første 100 år efter reformationen stadig var et hovedsogn og havde sin egen præst, skulle 1632 annekteres under Lønne. Det protesterede sognets herremand Chr. Krag imod, han indberettede til kongen, at Nr. Nebel sogn lå imellem Lydum og Lønne, og at der især om vinteren var »en fast besværlig vej, så man tit og ofte ikke kunne fremkomme«. Lensmanden lod da vejen syne, og vi får et godt billede af, hvordan en »kommunevej« eller kirkevej var at færdes på i de dage. »Der var heden ved en mil, når de kørte ad Nebel vase,« og kan samme vase »med mådelig bekostning gøres færdig [istand], så man kan køre ad den«, hvis der da ikke bliver så stort uvejr, at andre præster i Riberhus len heller ikke kunne komme til deres kirker. Synet mindes heller ikke, at »havfloden« [stormfloden] havde hindret kørsel over vassen. Så var der »en lang vad« ved Bolkær kær og Jep Jepsens i Sædding. Fra Jeps lade og til »strømmen i samme vad« var der et dige og på den

anden side »en bløde«. Her kan isbrød, sne og vandflod hindre, at man kan komme over med heste og vogn, men »gangendes folk kan gå ad spangen«. Det må indrømmes, at det kan ske, at præsten ikke kan komme over vadestedet, men da kan han køre en anden vej til Lønne kirke »ved en to stunds [timers] tid, om han er vel kørende«! Broen ved Lydum mølle blev også synet. Den manglede en del fjæle, men »dersom samme bro måtte holdes ved magt, da kan præsten vel komme derover med heste og vogn«, undtagen i isbrødstider og stor vandflod om vinteren, »da kan der ingen komme over.«¹⁰⁾

1616 begyndte regeringen at udstede ordrer om, at vognene skulle gøres bredere, så der blev 2 alen mellem indersiden af fjælene (fælgene), men efter en del års forløb må regeringen slække på kravet, bønderne kunne ikke overkomme denne vidde, påstod de, så 1632 udgik der en missive til lensmændene om, at kongen var tilfreds, om vognene blev syv kvarter vide.¹¹⁾ I den anledning blev der arbejdet på selve hovedvejene, i alt fald på Varde-Ribe vejen. I en retssag, fru Christence Krag, Ølluf, 1640 havde med Varde by, vidnede et par ældre *Rousthøje-mænd*, »at den tid de efter kgl. majestæts forordning jævnedes vejene til de vide vogne, da jævnedes de vejen til op i risene østen og til nordøst fra Suenings høje.« Suenings høje var tre høje, der lå østnordøst fra Røverkælder mellem Øllufvad og Varde¹²⁾. Mellem de dybe hjulspor var der nemlig høje mellemveje, d.v.s. den opstående ryg mellem de to spor, så når vogne med anden vidde end egnens almindelige skulle køre på vejen, var det nødvendigt at planere.

Sognevejene kunne være udstykket, så hver gård havde sit vejstykke, en ordning, der holdt sig til vore dage.

1645 opkrævede forpagteren på Frøstrupgård, Per Nielsen, syn over veje og vaser*) i Lunde sogn. Det drejede sig især om forholdene i *Skjedsbøl*, som ligger med lave og fugtige omgivelser. Syd for byen gik adelvejen gennem sognet fra øst til vest. To bymænd, som boede i samme gård, skulle passe det vejstykke, der »havde været deres boliger tilskift«. Deres vase og »rinde« [rende] var nok holden vedlige, men det var »fornøden fra rinden at opgrave fra begge sider så langt behov gøres og med huggen sten forfærdiges«. Det er ikke helt klart, om det er kørevejen, der skal forbedres med skærver, eller om det drejer sig om et vadested gennem renden. Vest for *Skjedsbøl* gik »almindelige vejen« fra norden og imellem sognet og ad Varde. Den var tilskiftet 5 mand, men var ikke »så opgravet ved siderne eller med grud [grus] og sand opfyldt østen den rinde, som ganger igennem samme vase, at den rejsende om høst og vinter med vogn og hest kunne køre uden hinder.« Længere mod vest var der en »brurinde«**), og her var et vadested, det skulle opkastes og opfyldes med sand og grud fra brorenden og imod syd, »så langt vadestedet strækker«.

Skjedsbølfolkene har dog næppe fået noget gjort ved det, for et par år efter stævnedes 7 mænd i byen, fordi de »ikke holder og færdiggør de vaser, som til deres gårde og boliger er tilskiftet«¹³).

Det var ret almindeligt, at herregårdsfolkene var interesserede i at færdselen kunne afvikles. 1763 gav

*) Vaser var opkastede, forhøjede, i reglen indgrøftede veje gennem en eng og fugtige arealer.

**) Måske har der været stenbro i bunden af brorenden, eller har der engang været en bro?

Teilman, Nørholm, således ordre til, at Øse sogns beboere skulle istandsætte vassen over *Skamstrup kær*¹⁴⁾.

I 1700-årene brugte man også kraftig lyng som vejmateriale til vaser og broer og senere på sandede veje, f. eks. i klitterne.¹⁵⁾

Endelig var der visse gårdes private veje til mark og eng, som gårdmanden naturligvis selv skulle holde vedlige, men som andre ikke måtte ompløje eller indelukke. Således vidner *Kjelst-folk* 1664, at den grønne vej, som løber vesten ud af Jep Pedersens gård mellem hans tofter mod vest og sydvest over Hedelands agre, er hans »gårds vej og markvej, møllevej, møgvej og kornvej«, brugt gennem 50 år.¹⁶⁾

Broforpagtere eller -ejere, navnlig godsejere, byggede stadig selv broer, som påvist af Vald. Andersen. Ca. 1720 byggede Steffen Nielsen Ehrenfeld en bro over *Varde å*, så hans nykøbte bønder på den anden side åen kunne komme til at gøre hoveri til *Lunderup*. Da her aldrig før havde været en bro, kaldtes den Nybro. Den var kun for hovbønderne, så der blev sat lås og bom for den, nøgler kunne hentes i Tange, *Lunderup* og *Skonager*. Men andre vejfarende brød låsen op, og til sidst opgav man bommen. Da A. C. Teilman overtog godset, byggede han en ny bro og brugte endog cement, som antagelig måtte hentes i *Holland*. Så tillod han almindelig overfart, men mod betaling; nu kom der både en bom og en bommand, hvis hus fik navnet *Vagtborg* og vejen dertil »*Tyvevejen*«, her kom nemlig folk, som gerne ville undgå *Varde* og dens accisebod.

Også en senere besidder af *Nørholm*, kammerherre Christian Rosenørn byggede broer, nemlig to broer over *Holme å* efter den gamle franske bygmester *Philibert de l'Ormes* regler fra 1578. Den ene blev byg-

get 1804 ved *Nordenskov*, den anden 1805 ved *Vesterbæk*. Til ære for opfinderen var den prydet med fire franske lillier og en inskription og kaldtes *Lilliebroen*.¹⁷⁾

Ved landsbyernes udskiftning af fællesskabet blev mange af landsbyernes talrige, ofte helt overflødige veje nedlagt. På den anden side måtte der skaffes vejforbindelse og vejret til de mark-, eng-, hede- og skovarealer, der nu tildeltes den enkelte gård, for ikke alle gårde kunne få al jord udlagt i eet stykke. Andre veje kunne nedlægge sig selv, når de ikke brugtes mere, bl. a. visse tingveje, når tinget flyttedes fra dets oprindelige plads, således gik det med den gamle tingvej fra *Henne* over *Rottarp hede* til *Vester herreds ting*.

Efter reskripterne 1770, 1775 og 1778 kom den første danske vejlov, nemlig forordningen af 13. decbr. 1793, og nu blev der for alvor gjort noget ved de vigtigste veje. Der blev tre klasser: hovedvejene, der forbandt den ene provins med den anden, mindre landeveje fra købstad til købstad eller fra et større område til en betydelig købstad og bivejene, sogne-, kirke- og mølleveje. Hvert sogn og by fik sin vejstrækning anvist, der atter udmålttes i mindre parter til hver gårdmand, undtagen sognefogden, der var fri. Var der særlig kostbare veje i et sogn, skulle nabosogne, derefter herredet, ja måske amtet hjælpe.

Amtet var i travl virksomhed med brobyggeri. Vald. Andersen nævner flere eksempler. 1795 var der licitation over opførelse af nye broer i Øster Horne herred, en ved *Mølbygård*, en mellem *Hodde præstegård* og *Letbæk mølle* og en tæt uden for *Hodde by*.¹⁸⁾

Endelig kom i 1841 en lov om bivejene, kommunevejene, der overtoges af sogneforstanderskaberne.

Mange steder blev vejvæsenet den opgave, de nydannede råd måtte ofre de fleste kræfter. Særlig tyngende var vejudgifterne i Brørup sogn, hvor ikke mindre end fire landeveje krævede vedligeholdelse, nemlig Kolding-Varde, Foldingbro-Vejle, Foldingbro-Hovborg-Holstebro (Drivvejen) og tingvejen, som alle gik gennem sognet. Der var i lang tid strid mellem amtet og sognet både om vedligeholdelsen og om fordelingen af byrderne. Søren Alkærsig har i artiklen »en gammel vej« her i årbogen 1944 og Aug. F. Schmidt i bogen Brørup Sogn givet gode beskrivelser af forholdene.

John Kvist fortæller i Bækkebogen, at fra Østjyllands skovegne ud til det træfattige Midt- og Vestjylland gik fra ældgammel tid en mængde skovveje. Under landbrugskrisen i 1820-erne greb bønder i Lejrskov og Jordrup til skoven, lavede ubeslåede vogne, der kobledes sammen 6-8 og kørtes til træmarked i Varde, hvor de næsten fyldte Skovbogade. Tidligere kørte folk fra Grindsted, Grene, Bække, Veerst og Lejrskov tørvekul til Kolding, men de klagede over, at de ikke kunne komme over Nebel å ved Stenvad mølle. Snart blev det dog tørvevognene, der beherskede vejene, og det lige til Trolldhedebanen åbnedes 1917. En gammel Vardevej gik gennem Fåborg, Lindknud og Bække sogne mod Kolding. I små sandbanke dannede den indtil 2 m dybe hulveje. I nævnte bog og i samme forfatters Veerst Sogn gives også grundige oplysninger om bivejene.

Rom blev ikke bygget på een dag, og det gjorde vejene heller ikke. Vi kan slutte med Varde-Nymindegab landevej som eksempel. 1853 henledte forstanderskabet for Lunde-Ovtrup amtsrådets opmærksom-

hed på denne vej. Den eneste landevej i Vester herred, når undtages Ringkøbing »hovedlandevej«.

Ifølge amtsrådets beslutning skulle den have været udskiftet og grundforbedret i 1847. Men det blev ikke til noget, og da krigen udbrød, stilledes sagen foreløbig i bero. Men resultatet blev, at der ikke blev foretaget noget til vejens forbedring i mange år, »og den befinder sig nu i en meget slet tilstand og på lange strækninger i tidsrummet fra Mikkelsdag til 1. april er den ikke alene højst vanskelig, men endog farlig at passere, det kunne de mange, som har væltet og har ligget og æltet i det dybe søle, og de mange sønderbrudte vogne« bevidne, og det er den eneste vej til købstaden for Ovtrup, Henne, Lønne, Nebel, Lydum og største delen af Lunde sogn.¹⁹⁾

– Man mærker den store forandring. Tidligere var det kun broer, vadesteder, vaser og de værste dyndhuller, der skulle arbejdes på, mens selve vejene iøvrigt stort set måtte passe sig selv, »lade Vorherre være vejmand,« d.v.s. lade naturen ordne det, og ofte lade trafikken være standset i lange perioder i vintertiden. Nu var det hele vejen, det gjaldt.

1. Se Kanc. Brevb, og Corp Const Dan. 2. K. K. Kristensen: Magister Morten Thomsen og det Bredsdorffske »æreminde« i Lunde kirke. PersHist T, 1960, 65–72. 3. Nørholms arkiv. 1. Domme og retssager 1461–1772. 4. Kanc Brevb 24/3 1635. 5. Vester Horne hd. tb. 16/6 1621. 6. Sst.. 9/12 1648. 7. Kærgård birks tb. 12/9 1623. 8. Sst. 28/8 1639. 9. J. P. Jørgensen: Landsogdenes Forvaltning, 107. 10. H. K. Kristensen: Nr. Nebel-Lydum sogne, 48. 11. Corp Const Dan III 585 ff. V 575. 12. Skast hd. tb. 1640, v. Poul Rasmussen, 65. 13. Vester Horne hd. tb. 9/9 1645, 20/11 1647. 14. Nørholms arkiv, gl. nr. 98, 5. 15. Bl. a. Ansager præsts indberetn. t. biskop Bloch 1766. 16. Vester Horne hd. tb. 1664 12/8. 17. H. K. Kristensen: Øster Horne Hd. 92 f, 150. 18. Øster Horne hds. auktionsprot. 1795. 19. Lunde-Outrup sogneforstanderskabsprot. Journal 1851 ff.