

Den »mindre landevej« Hjerting-Kolding

Hovedvej 1 omkring 1851

Af Vald. Andersen

I 1849 sejlede for første gang et dampskib fra Hjerting til England. Det kom fra Århus, og når ruten gik over Hjerting, var det ikke alene i respekt for traditionerne, men også for at medtage post. Denne dampskibsforbindelse blev her i landet tillagt stor betydning og med rette. Hidtil havde postbesørgelsen til England været besværlig og sendrægtig, idet posten formodentlig var gået over Hamburg.

Treårskrigen 1848-50 havde medført hindringer for den traditionelle postbesørgelse og desuden lagt en dæmper på virkeliggørelsen af nye planer. Men efter krigens (heldige) afslutning var tiden inde til, at man med mod og initiativ kunne tage nye skridt.

I foråret 1851 sendte finansministeriet en skrivelse til stiftamtmanden i Ribe, grev Schack, hvori der gjordes opmærksom på, at »med hensyn til den postforbindelse, der agtes etableret over Hjerting med England, vil det blive nødvendigt, at der træffes foranstaltning til en forbedret kommunikation mellem Hjerting og Kolding eller Fredericia eller et andet sted på østkysten. Idet jeg skulle ønske at erfare hr. grevens formening, om det ikke hertil måtte anses at være tilstrækkeligt, at en vej anlagdes af samme beskaffenhed som den mellem Ribe og Varde (halv chausse), ville det tillige være mig kært at erholde en meddelelse om, hvad omkostningerne ved et sådant vejanlæg omtrentlig kunne antages at ville koste pr. mil«.

Hjerting havde fra gammel tid hævd som vestkysthavn, og selv om der kunne peges på andre steder, der kunne komme på tale som havn for Englands-forbindelsen, var der i 1851 ikke andre muligheder end Hjerting. Som »trafikknude-

punkt» havde byen imidlertid ikke de bedste betingelser at byde på.

En vejforordning af 1793 havde inddelt landets vigtigste veje i 1. hovedlandeveje 2. mindre landeveje og 3. biveje. Ribe-Varde landevejen regnedes for hovedlandevej. Hjerding-Varde var en mindre landevej, ligeledes vejen Hjerding-Ribe, mens en vej, der øst for Tarpgård drejede fra med retning mod nuværende Korskroen, kun var en bivej. Det var dette vejstykke, der i 1851 først og fremmest trængte til udbedring. Hovedlandevejene vedligeholdtes af staten, de mindre landeveje af amtet, mens bivejenes vedligeholdelse påhvilede de respektive sognebeboere, der hver havde sit tildelte vejstykke at holde i nogenlunde farbar stand.

Ved amtsrådets møde i juni 1851 var den mindre landevej Hjerding-Kolding på dagsordenen. Man foreslog, at vejen beholdt den retning, som var vist på Videnskabernes Selskabs kort, nemlig fra Hjerding over Ravnsbjerg, Oksvanggård, Grimstrup, Endrup mølle, Holsted, Brørup, Estrup og Vejen til Andst bro, hvor vejen ville mødes med den $2\frac{3}{4}$ mil chausserede vej til Kolding, dvs. til grænsen for Ribe amt. Det nye vejprojekt stillede amtsrådet over for to vigtige problemer: At skaffe penge til arbejdet og skaffe sagkyndigt tilsyn med dette. Udgifterne var anslået til 45.000 rdl., der måtte fremskaffes ved lån. Finansministeriet havde fået tilsagn om, at komiteen for en indsamling til hjælp for de betrængte jyder, dvs. skadelidte under krigen, ville stille pengene til rådighed rentefri med 8.000 rdl. årlig i tilbagebetaling.

Dette tilbud gav anledning til drøftelse i amtsrådet. Kunne man skaffe de 8.000 rdl. årlig »uden at svække amtets kræfter til grundforbedring på andre mindre landeveje«. Man vedtog at tilbyde 5.000 rdl. i årligt afdrag. Nogle af rådets medlemmer ville dog helst nøjes med at tilbagebetale 3000-4000 rdl. årligt, endelig var man enige om at søge Indenrigsministeriet om, at vejen optoges som hovedlandevej, hvorved amtet ville være fri for alt besvær. Da man dog måtte tvivle

på denne mulighed, ville man subsidiært ansøge om et tilskud af finanskassen én gang for alle. I øvrigt blev den betragtning fremsat, at vejen i virkeligheden måtte ses som et nationalt foretagende, ikke blot til gavn for Ribe amt.

Komiteen for de betrængte jyder stillede sig dog afvisende. Enten måtte man tage imod lånet på de nævnte betingelser, eller sagen måtte falde. Stiftamtmanden lod for at spare amtsrådsmedlemmerne for ulejligheden med et møde om sagen, spørgsmålet, om han på rådets vegne skulle gå med til de 8.000 rdl. eller man skulle stå fast på de 5.000 rdl. årligt, cirkulere blandt medlemmerne. *Kammerråd Brødsgård*, *Jordrup*, *Lautrup*, *Estrup hovedgård*, *Nielsen*, *Endrupholm*, *J. Bundesen*, *Nebel*, og *J. Christensen*, *Sædding Storgård*, svarede alle ja. Derimod var de to sønderjyske medlemmer mere forbeholdne. Provst Koch, *Døstrup*, skrev:

»- Men da nødvendigheden (af vejen) ikke er mig indlysende, er jeg derfor så fri at tilføje: Dampskibsfarten mellem England og Hjerting har bestået så kort, at man formentlig ikke med nogenlunde sikkerhed kan allerede nu anerkende dens varighed og dens fordel for amtet. Kan den ikke bestå, vil denne forbindelse med England snart høre op. Kan den svare regning, vil muligt engelsk medvirken foranledige den længe omtalte jernbane i samme retning. I begge tilfælde kunne en så kostbar vej til det lille Hjerting blive i det mindste ikke fornøden. I alt fald er denne vej, hvorved en forbindelse mellem England og - ikke blot Ribe amt - men flere af rigets provinser formentlig tildels et statsanliggende, hvorfor det synes billigt, enten at statens finanser i stedet for at lade Ribe amt alene bære udgifterne kom det til hjælp i det mindste med et lån uden renter, som sætter amtet i stand til at afdrage hint rentefri lån med kun 5.000 rdl. årlig eller derunder, eller også at den projekterede vej optages iblandt hovedlandevejene og altså anlagdes på vejassens bekostning. Det forekommer mig ønskeligt, om regeringen blev foranlediget til at bevirke noget sådant«.

B.Th. Nicolaisen, Ballum, kunne lige så lidt som provst Koch se, at den omhandlede vej var nødvendig i forbindelse med dampskibsfarten, »og der endnu ikke er påtænkt noget fast punkt, da flere steder på Jyllands og Slesvigs vestkyst endnu gensidig kæmper om denne forbindelse. Det vil vel vise sig, hvor det bedste punkt er, og da vil sikkert et bedre transportmiddel afløse det ovenpåtænkte«.

Det må medgives de to sønderjyske amtsrådsmedlemmer, at deres kritik af vejprojektet var fulgt op af tanker, hvis berettigelse en ikke så fjern fremtid skulle vise.

Amtet havde ikke noget egentligt vejvæsen og intet personale, der kunne føre tilsyn med det nye vejanlæg. Man søgte om bistand af ingeniørkorpset, der var en militær afdeling, men i øvrigt gjorde tjeneste ved vej- og broanlæg. Korpset kunne ikke stille folk til rådighed, og den eneste måde, hvorpå man kunne hjælpe, var at lade kaptajn *Linde*, der havde tilsynet med hovedlandevejene i Ringkøbing og Ribe amter, forestå det overordnede tilsyn med vejanlægget. Dog måtte amtet skaffe de nødvendige medhjælpere til afstikning af vejlinien, opmåling og nivellering, ligesom der måtte antages vejbetjente.

Det var ikke nogen let opgave, der ventede. Datidens veje var trods flere forordninger og bestemmelser de fleste steder bundløse, opkørte hjulspor, vandfyldte eller sandede til de vekslende årstider. Vejteknikken var endnu kun svagt udviklet. Chausering eller makadamisering var betegnelser for vejanlæg efter fransk forbillede og betød, at vejbanen belagdes med sten, grus og ler, som sammenkørt af færdslen betød en vis forbedring. Svagheden ved sådanne veje var, at de påførte materialer i reglen var for sparsomt tildelt, hvortil kom vort vejrligs veksel mellem regn og tørke, som hindrede vejbelægningens binding til en fast masse.

I november 1851 foretog kammerråd *Musmann*, Sneumgård, amtsrådsmedlem *Jens Bundesen*, Nebel, og købmand *Ellung*, Hjerting, sammen med kaptajn *Linde* syn over den

tænkte vejlinie, der efter rådets beslutning skulle så vidt muligt følge den gamle vejlinie. Der var dog foreslået visse reguleringer. Vest for Oksvanggård var der en retvinklet bøjning, som, hvis den rettedes ud, ville give en betydelig forkortelse. Men da »tildels gode jorder derved blev overskåret i 1600 alens længde«, ville denne regulering koste 800 rdl. ekstra. En betydelig krumning nord om Ravnsbjerg mose burde rettes ud, men på grund af det lavtliggende terræn ville reguleringen efter Lindes mening blive for dyr. I Guldager by havde vejen »slangegang«, som burde rettes ud. Det ville gå ud over husmand Niels Skousens have, så han ville forlange fuld erstatning. I Tobøl by skulle en retvinklet bøjning rettes ud. Ved Endrupholm mølle var foreslået at føre vejen sønden om møllen, hvad synsmændene fandt uhensigtsmæssigt og foreslog, at vejen som hidtil skulle gå over mølledæmningen. Linde bad, at et medlem af amtsrådet bistod ham med bemyndigelse »til afrunding af skarpe hjørner«.

I Malt herred skulle proprietær Lautrup, Estrup, være med ved bedømmelsen af vejlinien. Vejen gik gennem Estrup skov, og Lautrup ønskede, at vejens bredde, der efter forordningen skulle være 12 alen, fortsat måtte være 9 alen gennem skoven, foruden grøfterne. Lautrup frygtede, at vestenvinden ved en hugst af træerne langs vejen ville få for stærk magt og gøre skade i skoven. Dog ville han efter vejforordningen borthugge grene, som hang ud over vejen, men uden at fjerne træer, som stod på grøftekanterne.

Ved Vejrup kirke dannede vejen et skarpt, retvinklet knæk omkring det nordøstre hjørne af kirkegårdsdiget, som måtte udfordre vejinspektør Linde. Han kunne ønske diget flyttet nogle alen ind på kirkegården. Det var naturligvis et ømtåleligt spørgsmål. Kirkesanger og skolelærer J. Pedersen i Gørding erklærede, at han »havde intet imod, at diget flyttedes ind til mine svigerforældres grave, men at enten diget kommer til at stå på deres grave eller grøfter skulle kastes og landevejen gå over deres hvilesteder, det tillader vi ingenlunde.

Min kone så vel som jeg tåler ikke, at hendes agtværdige afdøde forældres ben skal hvile uden for hegn og kristenjord, da ingen kan sige, at de døde som forbrydere . . .«

Beboerne i Vejrup holdt møde om sagen, og der var enighed om, at man ikke ønskede nogen forandring med diget, »og kirkegården var ikke større end nødvendig«.

Proprietær Nielsen, Endrupholm, protesterede mod vejliniens forløb over gårdens mark, men fandt ikke støtte hos Lautrup, der som landvæsenskommissær vel kunne tale med særlig vægt.

Broerne frembød særlige problemer. Ved Endrup mølle var der en dobbeltbro. Ved Holsted var der ligeledes en bro, og broerne havde private ejere, møller Niels M. Gram, Endrup mølle, og Maren Pedersdatter i Holsted. De havde begge bevilling (privilegium) til at kræve *bropenge* af den færdsel, der passerede broerne, og dette gjaldt også den betydelige kørsel, som vejarbejdet ville medføre. Linde traf derfor aftale med broejerne, der hver fik 20 rdl. mod at lade vogne med vejmaterialer passere frit.

Det stod klart, at privatejede broer på offentlige veje og retten til at opkræve betaling, bropenge, for passagen var forhold, som tiden nu, o. 1851, var løbet fra. Det er bemærkelsesværdigt, at forslag til en ændring i nærværende forbindelse kom fra en broejer, ovennævnte Niels Gram i Endrup mølle. Han skrev 15. oktober 1852 til Linde, at han fandt det betimeligt, om de to broer på dæmningen øst for møllen overtoges af det offentlige samt købte hans privilegium på hævnning af bropenge. Han opstillede følgende beregning:

1. Den østre bro, 22 alen lang, 7 alen bred, pælebro. Broen havde for 4 år siden kostet 1200 rdl., nuværende værdi 650 rdl.
2. Den vestre bro 11 alen lang, 6 alen bred. Havde kostet 600 rdl. at opføre, og da den havde stået i 16 år uden hovedreparation, skønnedes dens værdi at være 200 rdl.
3. Indtægten af bropengene udgjorde efter erfaring 80 rdl.

årlig, hvortil svarede kapital 2.000 rdl. Herfra måtte drages den årlige vedligeholdelse af broerne 30 rdl., kapital 750 rdl. Udgifter ved det daglige opsyn og opkrævning af bropenge ansloges til 20 rdl., kapital 500 rdl.

Niels Gram var dog villig til at underkaste sig en taksation af uvildige mænd »med den bemærkning, at jeg i hvert fald forbeholder mig min ret til at bibeholde mit nuværende stigebord og ålerusen«.

Linde mente, at mølleren, hvis privilegium første gang var givet i 1796 til herredsskriver Gabriel Friis, måtte være fuldt erstattet med 1.550 rdl. Denne handel blev dog vist ikke til noget. Da amtsrådet i 1859 drøftede brosager, nævnes Endrup møllebro som en af de broer, hvor der endnu krævedes bropenge. Amtsrådet synes at være i tvivl om rettigheden hertil, men ville lade spørgsmålet hvile, til bevillingshaverne døde eller afhændede broerne.

Vejarbejdet blev ved licitation fordelt mellem flere entreprenører, idet vejen opdelttes i afsnit. Efter at der var skabt klarhed - næppe altid enighed - om vejforløbet, kom arbejdet først på sommeren 1852 i gang. Som nævnt var der tale om »halv chaussering«, hvilket betød, at vejen blev belagt med et tyndt lag grus og ler.

Entreprenørerne skulle selv skaffe vejmaterialerne og transportere dem til bestemmelsesstederne, hvor de skulle spredes over vejbanen. Efter vejforordningen måtte der tages grus m.v. hvor materialerne forefandtes inden for en nærmere angivet afstand fra vejanlægget. Den pågældende lodsejer fik betaling af sognet, pålignet efter hartkorn. I enkelte tilfælde så entreprenøren sin fordel ved at købe materialerne.

I juni 1852 skrev fire beboere i Hjerting en klage til amtmanden. De var utilfredse med, at en mand i byen, L. Gahner, havde ladet »bortføre havgrus ved sin gård, ca. 100 kubikfavne. Man mente at gruset var vigtigt for at beskytte mod grundens bortskylning«. Tobias M. Gundersen, Oksvang, klagede over, at to entreprenører imod hans forbud havde la-

det kløve en stor sten på hans mark og gjort skridt til dens fjernelse. Han havde tænkt at ville bruge stenen til byggeri. Der var en bestemmelse om, at såfremt en lodsejer ikke ville afgive en sådan stor sten til vejanlæg, skulle han mærke den. En vejassistent havde spurgt de øvrige beboere i Oksvang by, om de vidste noget om mærkning af omhandlede sten. De svarede benægtende. En af de anklagede entreprenører, gårdmand Jens Peter Jensen, erklærede, at nogen tid efter, at det på kirkestævne var bekendtgjort, at der ville blive taget sten på markerne til vejarbejdet, var han ved stenen, og da var den ikke mærket. Da han siden kom med sine folk for at kløve stenen, stod der noget ulæseligt på den, hvad han ikke bekymrede sig om. Havde ejeren mærket stenen, var det i hvert fald sket efter kirkestævnet (og altså ugyldigt).

Sognefoged Jensen i Malt havde påtaget sig at opføre en stenkiste i Estrup skov. Han spurgte, om han måtte tage sten i skoven til arbejdet. Han fik afslag med henvisning til, at skoven var fredskov. Under bygning af stenkisten var landevejen gennem skoven spærret i længere tid. Færdslen var ledet syd om skoven nær gården Katrinelund. Denne interimistiske vej var efter kort tids færdsel så opkørt og ufarbar, at der måtte ofres 25 rdl. til en nødtørfvig istandsættelse.

I Malt herred havde entreprenører fra Brørup og Lindknud sogne påtaget sig vejarbejde. De regnede med at kunne tage grus og sten på markerne i nærheden. »Da vi efter arbejdets approbation påbegyndte tilførslen af stenene, blev vi overalt *afviste* af lodsejerne og måtte mod konditionernes sigende afkøbe lodsejerne stenene, og da prisen, hvor stenene lå nær arbejdsstedet, blev holdt uhyre høj, ja, en enkelt lodsejer endog i 6 rdl. for en kubikfavn, måtte vi i stedet erholde stenene $1\frac{1}{2}$ fjerdingvej længere (borte). Ja, en lodsejer sagde, at han hellere ville bruge sine sten til at fylde mergelgrave med end at overlade dem til vejræsnet. Alle lodsejere, som nægtede at afgive sten, henholdt sig til grundlovens ord om ejendomsrettens ukrænkelighed.

Nu søgte de pågældende entreprenører om at få godtgjort deres betaling for stenene og den længere transport. Herpå erklærede Linde, at entreprenørerne hyppigt afkøbte lods-ejerne stendiger og opsamlede marksten, hvorved de fik en fordel ved transporten. Han mente, det ville blive for dyrt for vejkassen, hvis man imødekom entreprenørernes forlangende.

En udelt tilfredshed med det nye vejanlæg var, som det vil ses af det foranstående, næppe opnået og heller ikke at forvente. Tilbage stod flere uopfyldte ønsker. Kromand Hans Hansen, Tarpgård, Brøndum, androg om, at vejvæsenet lavede brolægning mellem landevejen og hans bygninger. Samme ønske havde Anne H. Rabitz i Guldager kro, »så de rejssende kunne komme tørt fra deres vogne ind i huset«. Det ville dreje sig om ca. 33 kvadratfavne, og sten var der ingen mangel på. Hun begrundede sit andragende med, at der skulle være bevilget brolægning ved Endrupholm mølle, Holsted og Vejen kroer. Det gik dog ikke så let med at overbevise vejinspektøren om nødvendigheden af denne brolægning. Man bevilgede en 2½ alen bred rendesten af rå sten i en ramme af brædder.

I 1853 indgav sogneforstanderskabet i Guldager en klage. Vejen gennem byen var dårligt anlagt. Som bemærket foran var der her foretaget en udretning af vejen. Der var efter forstanderskabets mening brugt for lidt ler. Vognene sank i, så man dårligt nok kunne køre en tom vogn igennem og mindre en belæsset. Adskillige vogne måtte søge ind over markerne »for ikke aldeles at forslæbe trækdyrene«. Vejen var blevet dårligere end før, skriver præsten A. Pontoppidan. Vejinspektør Linde erklærede, at det ikke var usædvanligt, at en nyanlagt vej den første tid kunne frembyde vanskeligheder, men de ville fortage sig. »I øvrigt underkaster jeg mig kun sagkyndiges dom«, slutter Linde sin erklæring. Han havde sikkert gjort sit bedste efter omstændighederne.

Den mindre landevej Hjerting-Kolding var formodentlig

fuldført o. 1853. Den tiltænkte betydning fik vejen jo ikke, og Hjerting blev snart stillet i skygge af Esbjerg, som tiltrak færdsel og nye vejanlæg.

(Ribe amts ark. Vejsager).

Vald. Andersen, f. 1904, pens. overlærer. Liljevej 8, Vejen. Litterære arbejder: Bøger af lokalhistorisk/historisk indhold. Artikler i amtshistoriske årbøger og andre tidsskrifter.