

brysthøjde og fæstnet langs kanten. Vi ved ikke, om ruen blev fæstnet til kisteranden, da Karen Hansdatter blev lagt i kiste. Det er vel næppe sandsynligt. Det er dog klart, at her gælder navnet ru klædet over den døde.

At bruge sorte bånd ved hænderne var også sæd-vane andetsteds. På Rømø blev der således bundet et silkebånd om ærmerne ved håndledet, til gamle mennesker var båndet sort, til yngre var det lysere eller helt hvidt.

Normalt var ligsærken lidt længere end de almindelige. Her kan vi forstå, at den skulle gå til læggene. Ruen skulle så dække et godt stykke af dens nedre del. Når man her har fæstet de to dragtdele sammen med knappenåle, har man vel gjort det, for at man kunne være sikker på, at liget kunne forblive tildækket. Og da det har været nødvendigt, så det kan være, man må give Anne Sophie Gløret i, at Karen Hansdatters ligklædning har været temmelig knap.

H. K. Kristensen.

Kilder: Ribe bispearkiv, pakken Vester Horne herred 1741-64, byfoged Hjørnings skrivelse til stiftsøvrigheden af 8. marts 1746 med vedlagt kopi af politiforhøret. Ella Jensen og Ester Andersen, foran anførte skr.

Landevejen Ribe-Tønder 100 år.

En besværlig tilblivelse.

En vejforbindelse mellem Ribe og Tønder har der naturligvis været fra gammel tid, men simpel som alle fortidens veje. I slutningen af 1700erne, da flere vigtigere reformer gennemførtes, kom også

vejproblemerne på tale. Ved en vejforordning 1793 toges et vist overblik over situationen, enkelte strækninger med betydelig færdsel blev optaget som hovedlandeveje, andre benævntes som mindre landeveje, begge disse vejtyper skulle vedligeholdes af »det offentlige«. Det blev kun til små forbedringer og mindst i Vestjylland, hvor afstandene var store og bebyggelsen tynd.

Det vestslesvigske vejproblem synes ikke at være omfattet af den nævnte forordning. Hertil kunne der være flere grunde, men afgørende var det vel, at sagen henhørte under det særlige slesvigske ministerium og iøvrigt under hertugdømmets administration. Man nåede i hvert fald ikke til bestemmelse om, hvorledes Jyllands hovedlandeveje, hvoraf man regnede med 2, en østlig og en vestlig, skulle sættes i forbindelse med hovedlandevejene i hertugdømmet. Mens den østlige vej gennem Jylland skulle ende syd for Kolding, hvor den sluttede sig til vejen mod Haderslev, skulle den vestlige hovedlandevej ende ved Ribe. Herfra og sydpå savnedes en rimelig forbindelse. Det blev i stedet foreslået at anlægge en hovedlandevej fra Ribe til Haderslev, hvilket dog ikke blev til noget, sikkert fordi de slesvigske myndigheder havde et andet syn på sagen og henregnede forbindelsen til de mindre landeveje. Som modtræk, må det vist kaldes, udbedrede man her i kongeriget vejen Kolding—Ribe (1852), så den kunne optages som hovedlandevej, mens det vestslesvigske vejanlæg ikke blev gennemført.

Det kan ikke overses, at disse vejspørgsmål, som dog synes indbydende til et samarbejde, mødte store vanskeligheder fra såvel kongerigsk som slesvigsk side. Og det var uden tvivl dette manglende samarbejde mellem to sæt myndigheder

inden for monarkiet, som var grunden til, at man i lange tider ikke kom videre med den såre tiltrængte hovedlandevej. Andre interesser kan have spillet ind, for det var næsten givet, at en ny hovedlandevej ville gå uden om flere af Vestslesvigs større landsbyer samt Højer.

1842 kom en vejforordning for hertugdømmet Slesvig, og heri var der tale om en hovedlandevej Tønder—Ribe til Gredstedbro. Men en ting at trække en vejlinie op på kortet, noget andet at få projektet gennemført. Som en væsentlig besværlighed kunne forudses, at vejen jo skulle gennemskære snart slesvigsk område, snart de under kongeriget hørende enklaver, og dette kunne medføre vanskeligheder, også ud over de rent administrative. For folk, der var henvist til at benytte omhandlede vejroute, og som vidste, at der andre steder blev udført forbedringer af vejene, kunne det være svært at holde utålmodigheden i tømme.

Således kunne man i »Ribe Stifts-Avis og Avertissements-Tidende« for 1. maj 1846 læse følgende, der var forlangt indrykket: »Indsenderen finder det yderst påfaldende, og det kan næppe være generalpostdirektionen bekendt, at pakkeposten mellem Ribe og Tønder i almindelighed bruger henimod 9 timer at passere denne vej, medens pakkeposten mellem Ribe og Haderslev kun har 7 timer, uagtet vejen er længere og lige så slet som til Tønder. Indsenderen, der nyligen har kørt med posten fra Tønder til Ribe, skal vel vogte sig for at benytte en så langsom og tidsspildende befordring oftere, hvilket flere rejsende også havde besluttet.

En Reisende.«

Denne kritik har jo først og fremmest adresse til postvognen og dens kusk, men indirekte peges der

dog samtidig på den usle vej. Noget som helst resultat kunne indsenderen naturligvis ikke vente at skulle følge af et sådant hjertesuk i Ribeavisen. Men man nærmede sig trods alt den tid, da folkets røst skulle blive hørt i sådanne offentlige anliggender.

— — —

I rigsdagssamlingen 1858 blev fremsat et forslag fra regeringen om: Bidrag til anlæg af en hovedlandevej fra Ribe til Tønder. I det til forslaget's behandling nedsatte udvalg finder man tre mænd, som alle var nye i det politiske liv, valgt samme år. Det var Niels Jokum Termansen fra Gammelby, Læborg sogn, der senere blev kaldt Danmarks lærdeste bonde, overlærer J. F. Kinch fra Ribe, mest kendt som denne bys højt ansete historiker, samt højskoleforstander Sofus Høgsbro fra Rødding, der vil være kendt fra den politiske historie, og som nu 1858 blev udvalgets ordfører. I sin forelæggelses-tale oplyste indenrigsministeren, at vejen skulle anlægges efter de for Slesvig gældende anordninger, og da den ville komme til at gå over en del kongerigsk territorium, havde det slesvigske ministerium andraget om, at kongeriget gav et forholdsmæssigt bidrag til vejens anlæg. Amtmanden i Ribe amt havde indstændigt anbefalet, at denne hovedlandevej kom i stand, idet landevejene i de kongerigske enklaver var i mådelig stand og kunne vanskeligt forbedres, før man vidste, hvor hovedlande-vejen kom til at gå. Hertil måtte ministeren føje, at det slesvigske ministerium, hvis der ikke kunne fås det ønskede bidrag fra kongeriget, agtede at lægge hovedlandevejen så østlig, at den undgik enklaverne. Nu var det dog foreslået, at vejen skulle gå fra Ribe over Brøns, Skærbæk, Døstrup, Bredebro og

Abild til Tønder. Da rundt regnet en trediedel af denne strækning ville falde på kongerisk område, ville bidraget blive tilsvarende.

Under folketingets behandling af sagen fremkom, ikke mindst fra Sofus Høgsbro, flere synspunkter, som klarlagde, hvilke vanskeligheder man ved vejens anlæg måtte regne med. Han var således betænkelig ved, at hele vejstrækningen efter forslaget skulle anlægges af slesvigske embedsmænd og efter slesvigsk lovgivning, hvilket »vistnok ville medføre betydelige ulemper for befolkningen« i den kongerigske del. Han måtte derfor foreslå, at der blev anvendt kongerigske embedsmænd i de sogne, hvor flertallet af beboerne hørte under kongeriget. Et andet vigtigt anliggende var, at man efter slesvigsk praksis havde tænkt sig at forsyne den nye vej, hvor den skulle ligge under hertugdømmets administration, med *vejbomme*, hvilket betød, at de vejfarende måtte betale her og der for at slippe igennem, penge, der skulle bruges til vejens vedligeholdelse. Da det var foreslået, at den nordligste trediedel af vejen, nemlig fra Ribe til Brøns, skulle stå under kongerigsk administration og ikke forsynes med bomme, ville beboerne her på dette slesvigske område slippe for at betale for at færdes på vejen og yderligere undgå at yde bidrag til selve anlægget, hvorimod beboerne i de kongerigske enklaver først måtte deltage i anlægsudgifterne som det øvrige kongeriges borgere, hvorefter de skulle betale bompenge, altså dobbelt betaling.

Det fremgik af den følgende drøftelse, at man i kongeriget på daværende tid ikke havde vejbomme på landevejene undtagen i Københavns amt, og stemningen var imod at gøre nogen afvigelse fra dette princip. I udvalgets betænkning så man hen

til den mulighed, at det kunne lykkes indenrigsministeriet at få det slesvigske min. til at opgive vejbombene, men skulle dette ikke lade sig gøre, måtte man forbeholde sig også at indrette bomme på den nordligste trediedel af vejen, hvilket jo ellers ikke havde været tanken. Ved lovens vedtagelse blev resultatet, at såfremt der skulle opføres bomhuse på strækningen Brøns-Tønder, ville udgiften hertil være kongeriget uvedkommende, mens man iøvrigt indgik på at afholde trediedelen af udgifterne ved vejanlægget.

Under landstingets behandling af forslaget kom der ligeledes en klar modstand mod vejbombene til orde. Men man var betænkelig ved at lade planen om den vigtige og stærkt tiltrængte vej strande på dette spørgsmål. Et medlem udtalte: »Jeg kender den vejstrækning meget nøje, og jeg kan med sandhed bevidne, at den for tiden er den sletteste vej, jeg har passeret i Danmark, ja, på sine steder er den så dårlig at jeg navnlig på strækningen fra Rejsby til Brøns har set mig nødsaget til at stige af vognen og gå . . .« 20. dec. 1858 blev loven vedtaget af landstinget.

— — —

Vejens østlige forløb mellem Skærbæk og Tønder gennemførtes under modstand fra slesvigsk side. Forbedringen var uomtvistelig, og da vejen 1860—62 blev fuldført, lå der ca. 70 års drøftelser bag, en sejt tovtrækning, som afslører et og andet om forholdet mellem kongeriget og hertugdømmet, som kan virke overraskende.

Vald. Andersen.