

engageret personlighed i anden række. Det gør bogen til et værdifuldt dokument – parallelt med den lidt senere Niels Pedersen: *En sjællandsk bondes erindringer* (1950). Lars Rasmussen er med, hvor der sker noget – i kirkeliv og politik og naturligvis i det lokale foreningsliv og i øens store konflikter om havnebyggeri. Lars Rasmussen er på hyppige rejser – til kirke- og højskolemøder, til slagmarken ved Isted i 1850 og til verdensudstillingen i London i 1862. Han beretter og beskriver, godt og medlevende, og fremstiller sig selv med en vis larmende beskedenhed.

Efter gennemlæsningen kan man ikke helt frigøre sig fra den opfattelse, at måske skulle han have været lidt mere ved forretningerne!

Udgaven af Lars Rasmussens erindringer er resultatet af en fælles indsats af efterkommerne, der i dag har Købmandsgården i Ballen, og historikeren Søren Bitsch Christensen. Det er blevet en gennemillustreret og -annoteret udgivelse, så man kan for en gangs skyld konstatere, at mange kokke ikke har fordærvet maden. Et vedkommende og vigtigt dokument til belysning af 1800-tallets – ja, næsten alle sider af samfundsudviklingen set ud fra jævne, men ikke personligt fattige kår.

Claus Bjørn

Annette Østergaard Schultz: *Pligtarbejde og lystarbejde. Historie om at bryde nye veje i Nordvest- og Midtjylland 1842-1855*. (Udgiverselskabet for Landsarkivet for Nørrejylland, 2000). 346 s., 250 kr.

I sin indledning skriver forfatteren, der er arkivar ved Landsarkivet for Nørrejylland i Viborg, at et formål med denne bog er at se samspillet mellem ganske almindelige menneskers ageren i forhold til lokalsamfundet og officielle instansers forsøg på at styre en udvikling på et be-

stemt område. Lad det være sagt med det samme: Det lykkes faktisk rigtig godt for Annette Østergaard Schultz at indfri dette formål. Bogen giver både et godt overblik over den lovgivende og den udøvende magts handlinger på et bestemt tidspunkt i historien, og ved hjælp af et stort kildearbejde lykkes det også i stor udstrækning af inddrage almindelige menneskers holdninger og handlinger. En af grundene til, at dette har kunnet lade sig gøre, er, at emnet er væsentligt og nærværende, nemlig bivejenes beskaffenhed og forbedring. I sig selv lyder det måske ikke som så stort og væsentligt et område, men ved læsningen af denne afhandling lades man ikke i tvivl om, at det så sandelig var et tema af stor betydning i 1800-årenes midte. Her var nemlig et område, hvor det lokale selvstyre kunne sætte sig igennem. Sogneforstanderskabernes vigtigste opgaver var netop bivejene – ved siden af skole- og fattigvæsenet – og eftersom arbejdet med vejene i høj grad beroede på deltagelse af sognets beboere, så udgjorde vejsagen et betydningsfuldt punkt i demokratiseringsprocessen i det danske samfund i 1800-årene.

Grundforbedring af mindre landeveje og biveje var indtil 1842 afhængig af amtmanden. Annette Østergaard Schultz har undersøgt forholdene i Viborg og Thisted amter, og hun kan på baggrund heraf slå fast, at i Thisted Amt stod det rigtig godt til, idet amtmanden var interesseret i vejsagen og sørgede for at få gjort noget ved forholdene, mens der i Viborg Amt ikke var gjort nogen voldsom indsats. Ifølge vejforordningen af 1841 skulle sogneforstanderskaberne og amtsrådet nu i fællesskab bestyre biveje og mindre landeveje, og den gode eller mindre gode indsats i årene forud gav naturligvis nogle forskelle i de muligheder, man havde i de to amter. Under alle omstændigheder udgjorde vejsagen et meget vigtigt emne for de nye

demokratiske forsamlinger – her var et område, hvor de kunne vise deres eksistensberettigelse.

Den overordnede planlægning i amtsrådets bivejsregulativ var af stor betydning. Vejene passerede jo flere landsbyer, sogne og sogneforstanderskaber, og de forskellige holdninger, der var i sogneforstanderskaberne og landsbyerne, måtte bøjes mod hinanden, så man fik nogenlunde ensartede veje at køre på, også selv om man passerede en sognegrænse. For der var stor forskel på, hvordan man forholdt sig til anlæggelsen og vedligeholdelsen af vejene. De lokale forhold adskilte sig i sagens natur: Nogle steder var der stor enighed om, at en vej var vigtig af den ene eller den anden grund, og dermed var der også enighed om at udføre arbejdet. Andre steder kunne der f.eks. være uenighed om linieføringen af en ny vej, eller om det nu var nødvendigt at grundforbedre en vej, som ikke ret mange havde brug for. I bogen fremlægges en lang række gode eksempler på sager, hvor sogneboerne vægrede sig ved at udføre et bestemt arbejde på en vej, og hvor de både henvendte sig til sogneforstanderskab og amtsråd, ja, helt op i Rentekammeret, for at sikre deres ret. Sogneboerne anvendte altså fra begyndelsen de demokratiske forsamlinger, hvis det var muligt, og de var parate til at gå helt til tops.

Sogneforstanderskaberne havde en stor rolle i at få vejene vedligeholdt, men det var dog stadig sognefogden, der havde ansvaret for, at arbejdet rent faktisk blev udført. Det viste sig lettest at gøre de steder, hvor arbejdet var delt ud på den måde, at hver mand havde sit vejstykke at opretholde, hvorimod der var bryderier nogle af de steder, hvor man arbejdede i fællesskab. Der gøres detaljeret rede for de forskellige parters arbejde i forhold til bivejene: amtsrådet

og amtmanden, sogneforstanderskaberne, herredsfoged og sognefoged, vejbetjentene og udskrevet arbejdskraft.

Annette Østergaard Schultz har i bogen på overbevisende måde demonstreret, hvor vigtigt et område vejsagen var. Vigtigt, ikke blot for den politiske proces, men helt ned på det jævne, dagligdags plan, hvor landsbyboere skulle udføre et arbejde, som de kollektivt havde gavn af. Schultz understreger med baggrund i kildegennemgangen i især amtsarkiverne, at beboerne som regel godt kunne se deres egen fordel i, at arbejdet blev udført. Man skal ikke tro, at der evig og altid var protester mod arbejdet, tværtimod var det undtagelsen, når der var modstand. Schultz kan dog også afslutte med at påpege, at naturalarbejdet sang på sit sidste vers. Alt pegede i retning af afløsning, altså at arbejdet blev klaret med betalt arbejdskraft. Det gav større smidighed set fra amtsrådets side, der hermed kunne gøre sig uafhængig af de forskellige holdninger til vejarbejdet, og, skønt det kom til at koste nogle rigsdaler, så gav det større frihed til bønderne, der var fri for at skulle stille til vejarbejde i tide og utide.

Annette Østergaard Schultz har gjort en god gerning ved at drage denne historie frem fra det mørke, der har været sænket over den. I forhold til f.eks. jernbanehistorien er vejsagen totalt underbelyst, men her overbevises man om, at de mindre landeveje og bivejene udgjorde et vigtigt led både i den udvikling af infrastrukturen, som fandt sted i 1800-årene, og i demokratiseringen af landet i samme periode. Og hun får demonstreret, at der er noget at komme efter, hvis man ulejliger sig med at gennemgå de store og ofte uoverskuelige amtsarkiver. Her ligger fortsat mange afhandlinger og undersøgelser gemt.

*Poul Porskær Poulsen*