

Sydsamsøs vejnetværk før udskiftningen o. 1800

En kulturgeografisk analyse med afsæt i et unikt kartografisk kildegrundlag

Dette bidrag analyserer for første gang landbosamfundets lokale vejnet i Danmark. Der tages udgangspunkt i nogle abstrakte modeller, hvorefter der foretages et empirisk studie af vejnetværket på Sydsamsø. Dette område er udvalgt, fordi kildegrundlaget tillader at nærstudere bebyggelsernes udformning såvel som deres vejnet fra perioden før udskiftningen. Herved kan de abstrakte modeller sammenlignes med det konkrete vejnet og der kan herudfra udledes motiver til deres udformning og uddrages slutninger om både bebyggelse, infrastruktur og deres indbyrdes sammenhæng.

Indledning

Dansk vejhistorie har fokuseret på studiet af det overordnede vejnet.¹ Kildegrundlaget har naturligt været historiske kort, men også retslige forordninger og lovgivning har spillet en stor rolle.² Studierne har senest været revitaliseret med anvendelsen af digitale teknologier og studier af netværk.³ Studiet af trafikken til havs har typisk været knyttet til itinerarier (oversigter over vejforløb) og oplysninger om færgenhavne og overfartssteder.⁴

Studiet af bivejene, der velsagtens var det væsentligste transportnetværk for landbosamfundet, har dog været et overset forskningsområde, hvilket det foreliggende arbejde vil forsøge på at starte en diskussion af. I enkelte oversigter er emnet blevet berørt,⁵ og en indgående behandling af transportmidlerne

1 Møller, "Kommunikationsstrukturer i Vendsyssel i 1600- og 1700-tallet"; Wittendorf, *Alvej og Kongevej*.

2 F.eks. hos Hoff, *Lov og landskab*.

3 Andersen & Maring, *Viabundus*; Isaksen, "Network Analysis of Transport Vectors in Roman Baetica".

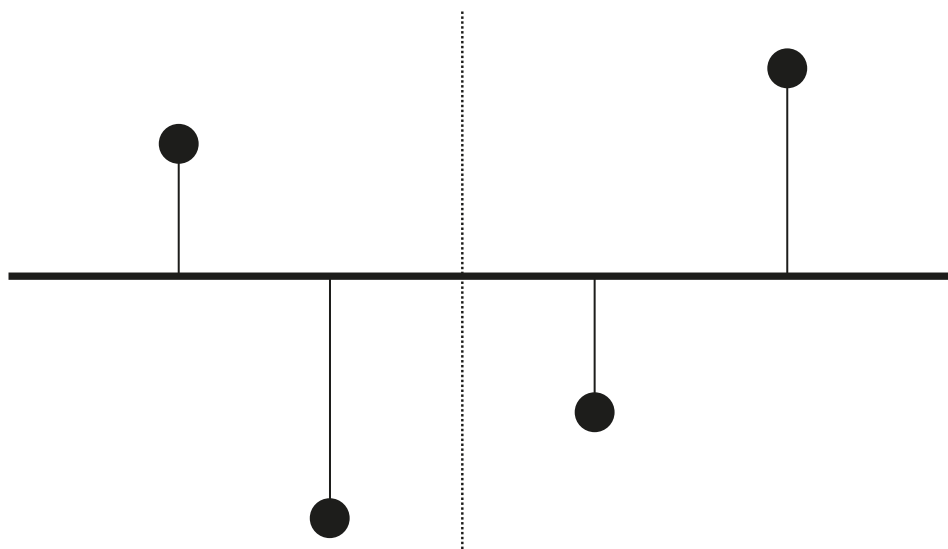
4 Breide, *Sjövägen till Estland*; Westerdahl, "The maritime itinerary of the tax register of King Valdemar Sejr of Denmark".

5 Steensberg, "Befordring"; Troels-Lund, *Dagligt liv i Norden i det sekstende Århundrede*; Witt, "Rejsens besværligheder".

er foretaget af Schovsbo,⁶ hvorimod vi skal uden for landets grænser for at finde kulturgeografiske studier af de lokale veje, hvor jeg vil fremhæve et studie fra Gotland som noget særligt.

Vejmodeller

Den historiske bebyggelse på Gotland kan ifølge Måhl kort beskrives således, at Visby er den centrale by, mens bebyggelsen på landet består af enestegårde.⁷ Disse kan danne mere eller mindre store koncentrationer, såkaldte “bygder”, med centrum hvor den lokale kirke befinder sig. Visby er således samlingspunktet for hovedvejsnettet, der stråler i alle retninger ud over øen. Gårdene findes placeret langs disse veje, hver gård med sin stikvej, de såkaldte “kalve”. Den enkelte bygd har ansvaret for vedligehold af en strækning af hovedvejnettet, og den enkelte gård har ansvaret for sin “kalv” (se figur 1). Mens hovedvejnettet ligger fast, så kan den enkelte gård med kalv flyttes.

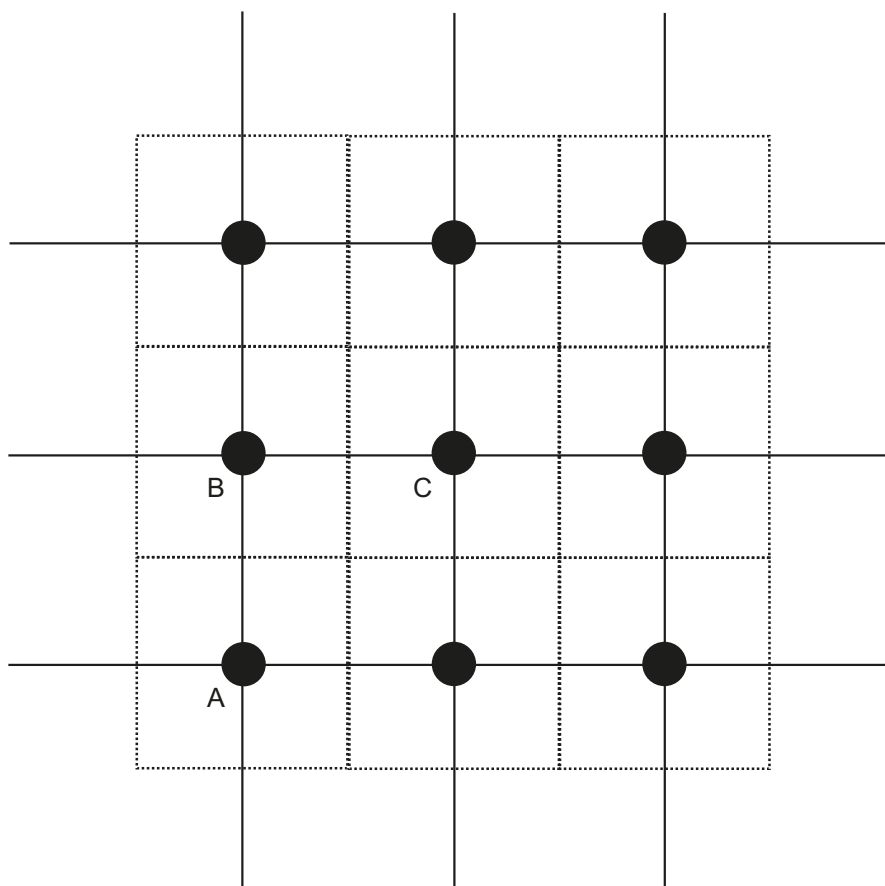


Figur 1. Model over landbebyggelsen på Gotland. Prikkerne er enkeltgårde, forbundet med “kalve” til hovedvejsnettet. Grænser mellem to bygder er angivet som stiplet streg. Efter Måhl, *Vägval*. Tilsvarende strukturer findes f.eks. i nutidens forsyningsnet (gas, vand, el etc.).

⁶ Schovsbo, *Landtransport i Danmark*.

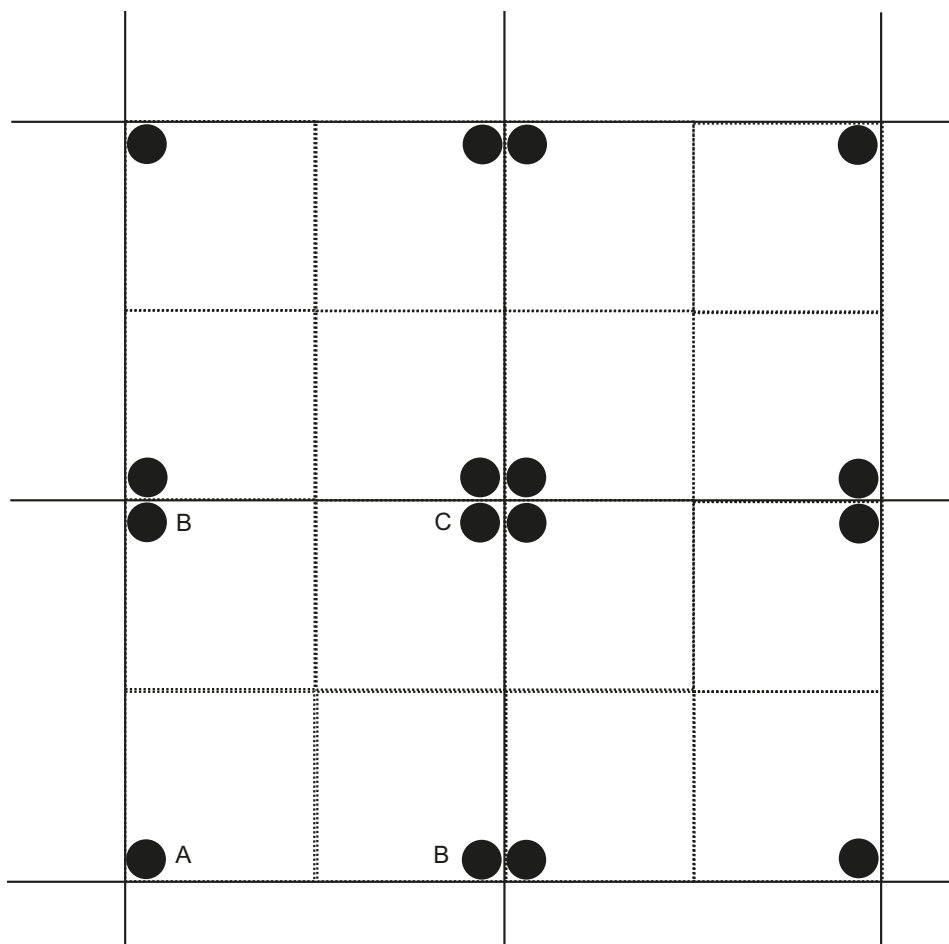
⁷ Måhl, *Vägval*.

Herefter vendes blikket mod Danmark. Tager vi Jyske Lov (I-56) for pålydende,⁸ så skulle hver by være forbundet til omverdenen med fire veje. Går vi ud fra, at enhver by er beliggende i et ejerlav (bymarken), hvori det – alt andet lige – af naturlige grunde er mest hensigtsmæssigt at placere byen centralt, fører det til en model som afbildet i figur 2. Byerne bliver således placeret som brikkerne på et skakbræt og forbundet med nabobyerne i alle verdenshjørner.



Figur 2. Model over landbebyggelsen ud fra Jyske Lov's princip om, at fire veje fører til hver by.

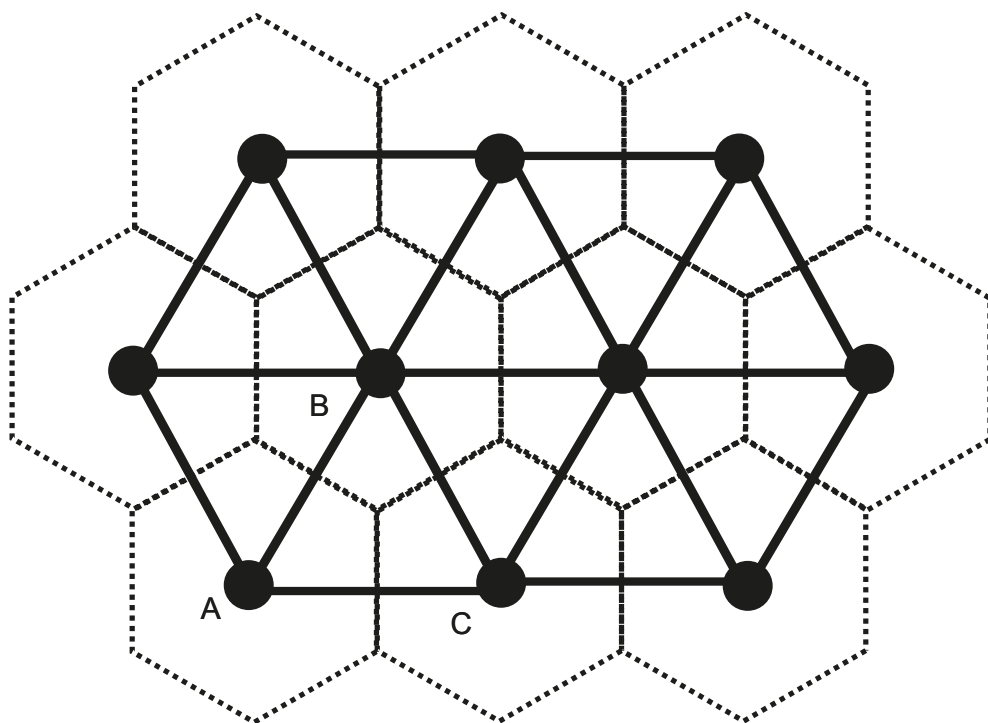
8 Kroman og Iuul, *Danmarks Gamle Love paa Nutidsdansk*, s. 159.



Figur 3. Model over det græsk/romerske centurierings-system, som også fandt anvendelse ved koloniseringen af USA.

En variation over “skakbræt-modellen” er den græsk/romerske centuriering.⁹ Her anlægges enkeltgårdene (villaerne) i vejkrydset og placeres i et hjørne af det tilhørende jordtilligende (se figur 3). Fælles for de to “skakbræt-modeller” er, at afstandene mellem bebyggelser/vejkryds beregnes i såkaldte “city block distances”, nemlig summen af forskellen mellem afstandene vandret og lodret.

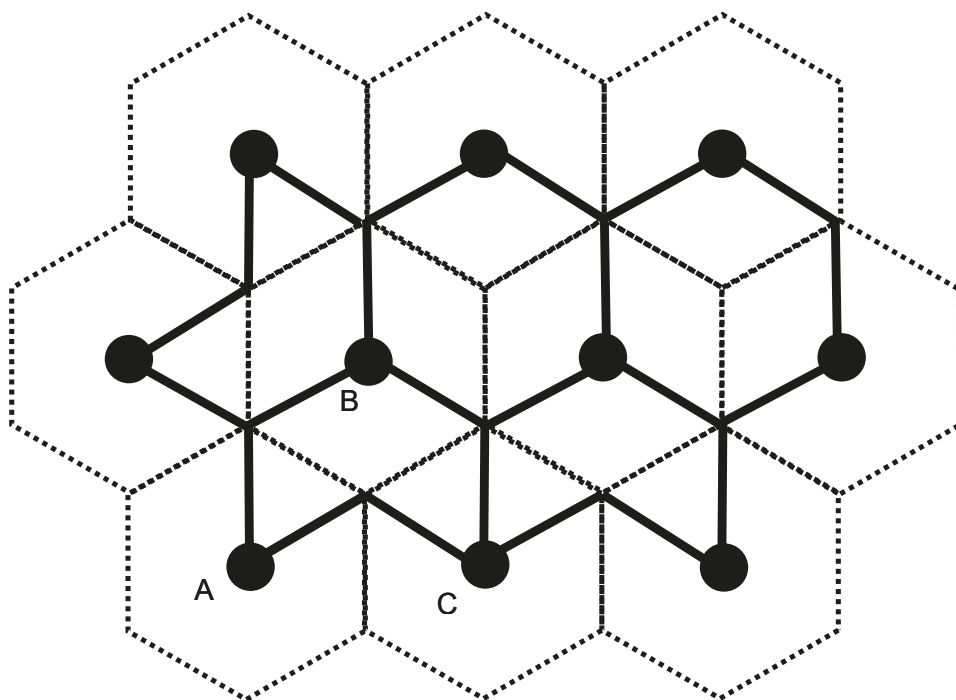
⁹ Se f.eks. Dilke, *The Roman Land Surveyors*.



Figur 4. Walter Christaller's centralplads-system tilføjet et "user-cost-minimized" vejnet.

"Bikubemønstreet" blev udviklet af Walter Christaller som den mest effektive måde at organisere arealer på.¹⁰ Ethvert punkt inden for hexagonet ("bymar-ken"/"ejerlavet") er tættest på dets centroide (bebyggelsen) (se figur 4). Hvis vi kræver, at enhver bebyggelse har en direkte vejforbindelse til sine naboer, så skal der for hver bebyggelse anlægges seks veje. Dette princip minimerer tids-omkostningerne til transport mellem bebyggelserne.

10 Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*.



Figur 5. Walter Christaller's centralplads-system tilføjet et "builder-cost-minimized" vejnet. Begreber og principper for vejnettet på figur 4 og figur 5 efter Abler et al., *Spatial Organization*, s. 273, figur 8-40.

Hvis man i stedet prioriterer at reducere den samlede længde af vejnettet (dvs. minimerer anlægs- og vedligeholdelsesomkostninger og øger arealet af potentiel agerjord), samtidig med at kravet om at enhver bebyggelse har en forbindelse til sine naboer bibeholdes, så reduceres antallet af veje til enhver bebyggelse til maksimalt tre, men til gengæld vil det tidsmæssige forbrug til transport øges.

Ovennævnte modeller er abstraktioner, der i varierende grad afspejler bebyggelse og vejsystemer i et konkret område. Modellerne tager hverken højde for topografi, bevoksning eller andre modifikationer af fremkommeligheden og ignorerer tilstedeværelsen af tidligere vejsystemer og bebyggelser, ej heller tager det hensyn til videre udviklinger. Endeligt tager modellerne ikke hensyn til hierarkiske opbygninger i vejnet og bebyggelser.

Samsø

Et konkret, empirisk studie kan derfor give et mere differentieret indblik i landbosamfundets vejnet, dets relation til topografien og dets tidsmæssige dybde. Af tre grunde er valget faldet på øen Samsø, nærmere bestemt Sydsamsø. Den første grund er, at Samsø ingen købstæder har. Det betyder, at et egentligt hovedvejnet er fraværende, hvorfor diskussionen om relationen mellem hoved- og biveje kan undgås. For det andet gælder, at Samsø besidder de for danske forhold så væsentlige marine forbindelser, altså punkter, der knytter færdslen over land og vand sammen. Endeligt tæller det som en tredje fordel for valget af Samsø, at kildegrundlaget for at udtale sig om vejforholdene før udskiftningen omkring 1800 her er ekstraordinært godt.¹¹ Med en enkelt mindre undtagelse (ejerlavet Agerup) har hele øens økonomiske kortgrundlag fra før udskiftningen været tilgængelig for forfatteren både i original (kopi), i georefereret raster og i vektoriseret form.¹² Årsagen til at kildegrundlaget spiller så stor en rolle er, at vejsystemerne – i lighed med gårdenes jordtilligende – i forbindelse med udskiftningen blev søgt forenklet: “Ved Udskiftningen ere ved mange Byer flere unødvendige Veie aflagte”.¹³

Ifølge Måhl kan man skelne mellem veje der tjener den enkelte bebyggelse – i Samsøs tilfælde enkeltgård, gods og landsby – og de veje, der knytter disse bebyggelser sammen.¹⁴ Ved landsbyerne må man forvente et større behov for modkørende trafik end ved enkeltgårdene. Dette forhold ses da også tydeligt markeret på kortmaterialet fra Samsø, idet veje mellem bebyggelser på de økonomiske kort typisk er angivet som værende af 12 alens bredde, mens de mindre veje inden for ejerlavet typisk angives som værende af 6 alens bredde. Endelig tegnes på de økonomiske kort i målestokken 1:4000 også stier, men da jeg ikke er sikker på, at disse er medtaget i alle tilfælde, skal de kun i enkelte tilfælde nævnes. Analogt til vejene skal de enkelte bebyggelser også kategoriseres – ikke kun på grund af deres type, der allerede er nævnt, men med fokus på deres rolle i vejnetværket.

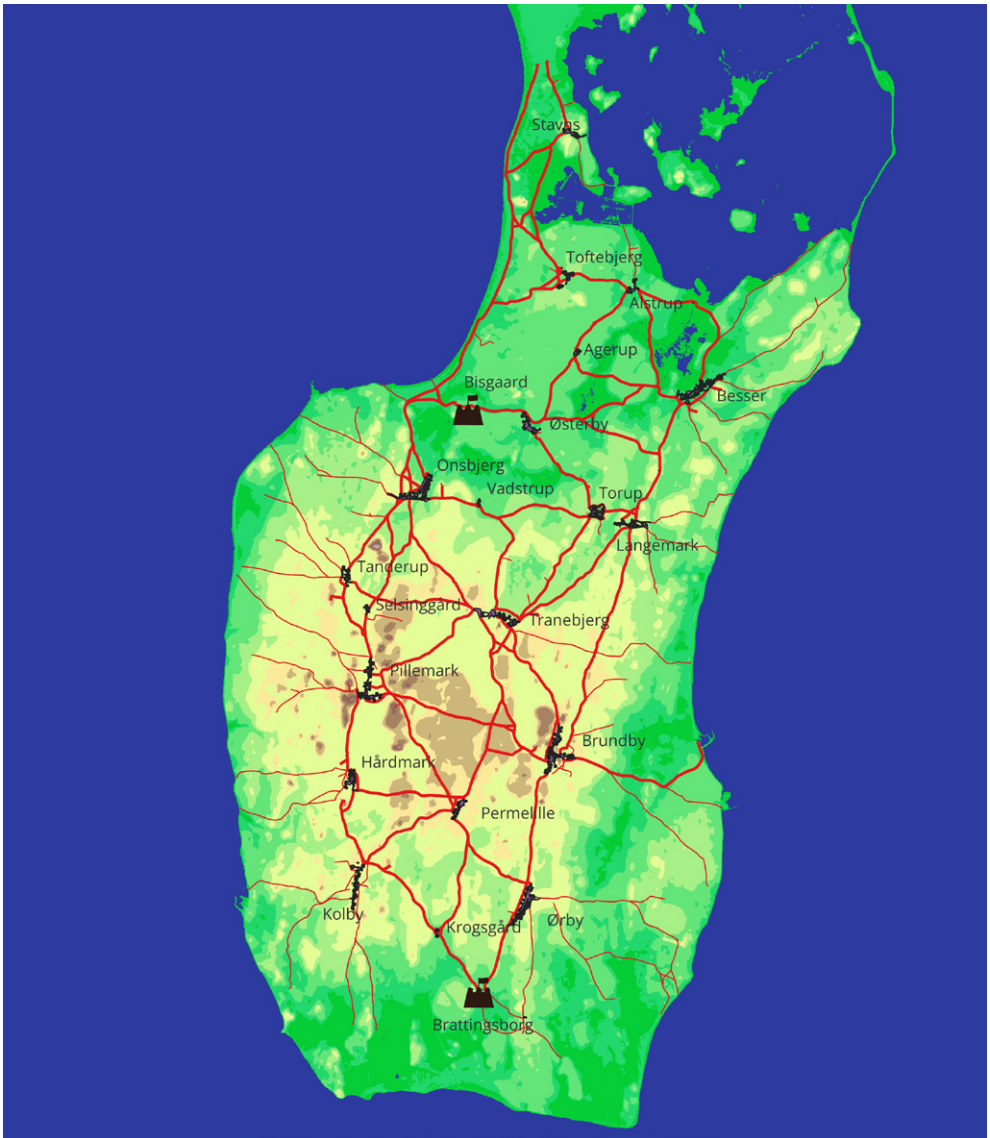
Vi lægger ud med øens to mest magtfulde bebyggelser, godset Brattingsborg sydligst på øen og Bisgård nær Sælvig Bugt. Brattingsborg ligger for enden af to vejforløb, hvor de nærmeste større bebyggelser er Kolby og Ørby. Godsets

11 Se afsnittet “Tak” i slutningen af bidraget.

12 Vektorisering ved Dorthe Haahr Kristiansen med temaerne: veje, forter, bygninger. Sidstnævnte på grundlag af skabelonen fra Møller *et al.*, *Foranderlige Landskaber*. Ejerlavsgrenser: Dam, *De danske landbebyggelser*. Terrænhøjder: DK's digitale terrænmodel. Forfatteren har foretaget samling af veje på tværs af ejerlav og videre bearbejdning i QGIS. Modeller fig.1 – fig.5 er lavet med Inkscape.

13 Olufsen, *Bidrag til Oplysning om Danmarks indvortes Forfatning i de ældre Tider*, s. 87.

14 Måhl, *Vägval*.



Figur 6. Sydsamsøs vejnetværk før udskiftningen. Tykke røde streger markerer veje mellem bebyggelser og færgehavnen ved Ballen, tynde røde streger markerer veje, der kun har relevans for den enkelte bebyggelse. Godser er markeret som borge med flag.

egne veje er begrænset til forbindelser til henholdsvis forvalterboligen og skovridderboligen. Gennemgående trafik er således udelukket. Man må heller ikke formode gennemgående trafik for Bisgårds vedkommende, idet gården er trukket en smule tilbage fra "landevejen" mellem Nord- og Sydsamsø, men tæt på det formodede landingssted i Sælvig, hvilket var bekvemt for gårdens tidligste ejer, bispestolen i Aarhus.

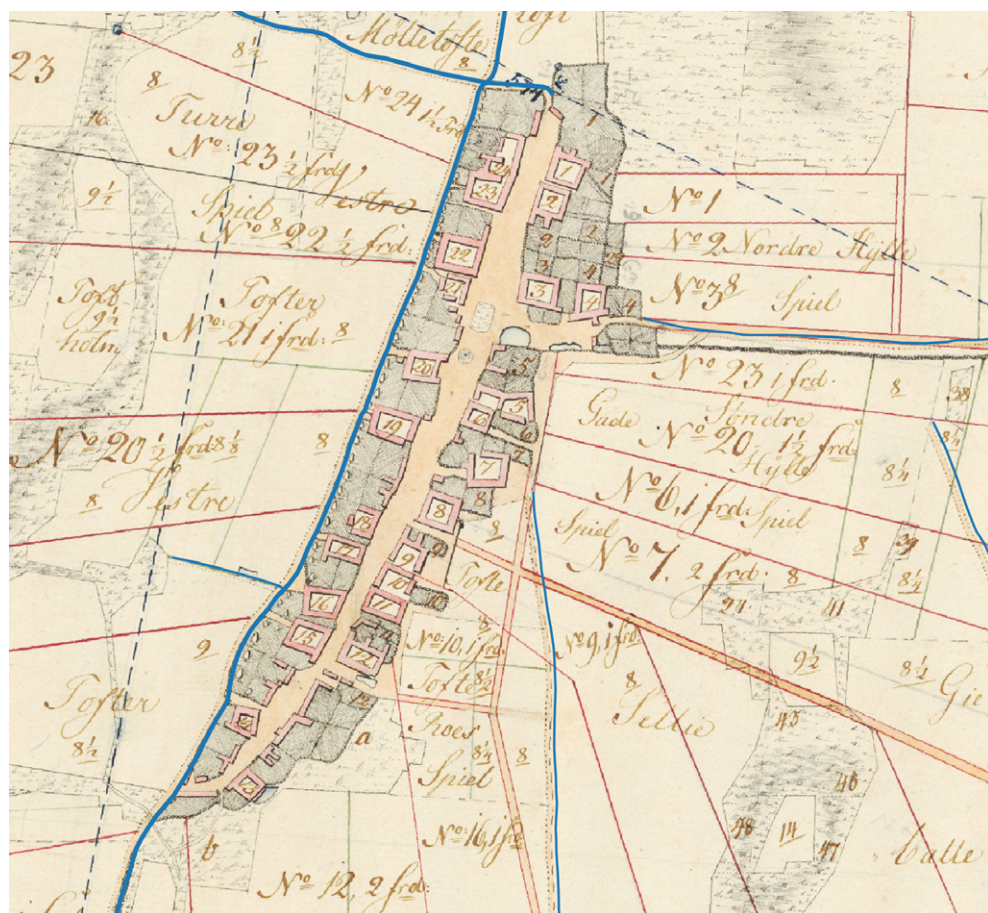
De større landsbyer på Sydsamsø ligger i en indbyrdes afstand på 1,5 – 2,5 km fra hinanden (luftlinje) og med enkelte undtagelser med tilsvarende afstand fra kysten. Der ser ud til at være en præference for de højereliggende arealer, men ikke de højeste og ikke de laveste. Ikke overraskende er vejnetværket fikseret om disse knudepunkter, der i nogle tilfælde er gensidigt knyttet sammen med nabolandsbyen i to forbindelser, i andre tilfælde kun med en enkelt. I nogle tilfælde er de knyttet direkte sammen, i andre via en vejforgrening eller en mindre bebyggelse. Der er i øvrigt ofte en sammenhæng mellem vejforgrening og mindre bebyggelse, et forhold vi vender tilbage til.

Et nærmere studie af de større landsbyer viser store forskelle før og efter udskiftningen. Dette gælder ikke blot den allerede nævnte reduktion i vejforbindelserne, men også den rolle som bebyggelsen kunne påtage sig i det samlede netværk. Et par eksempler kan illustrere disse forskelle.

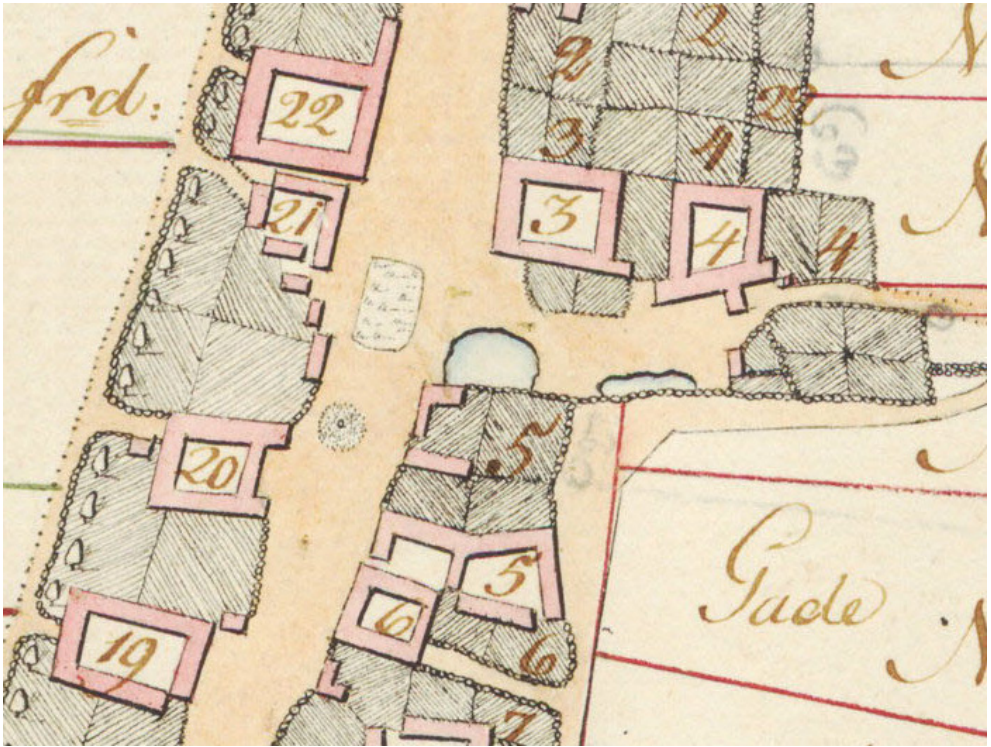
På figur 7 ses (en kopi af) det originale udskiftningskort for Ørby. Ørby er hos Hastrup klassificeret som "Rektangulær, reguleret vej- og vejforteby".¹⁵ Denne kategorisering er en smule tvivlsom, idet Hastrup ikke tager hensyn til ældre og yngre kortlag på original-1-kortene i sine analyser. Hvad byens forbindelser angår, så findes lige uden for det nordvestre hjørne vejen mod nord til Brundby og mod nordvest til Permelille-Pillemark. Mod syd findes vejen til Brattingsborg og en smal vej leder til forvalterboligen, gående fra østre udkant af landsbyen i sydlig retning. Bemærkelsesværdigt er det, at hovedvejforløbet ikke løber gennem fortens, men langs byens vestre udkant, som en slags omkørselsvej. Dette ændres efter udskiftningen, hvor den vestlige omkørselsvej blev nedlagt og vejforløbet lagdes ind gennem fortens. Bemærk i øvrigt også den cirkulære struktur i fortens. Det er bystævnet, med det centrale "majtræ".¹⁶ Grunden til at vi kan være så sikre på dette, er at Uldall skriver "*I Ørby paa Samsø voksede indtil 1857 et 'Majtræ', en stor Ask, paa Gadejorden. Under dette Træ laa en Del store Sten, paa hvilke Bymændene sad, naar de samledes og forhandlede ... og kaldtes ogsaa der Majstenene.*"

15 Hastrup, *Danske landsbytyper*.

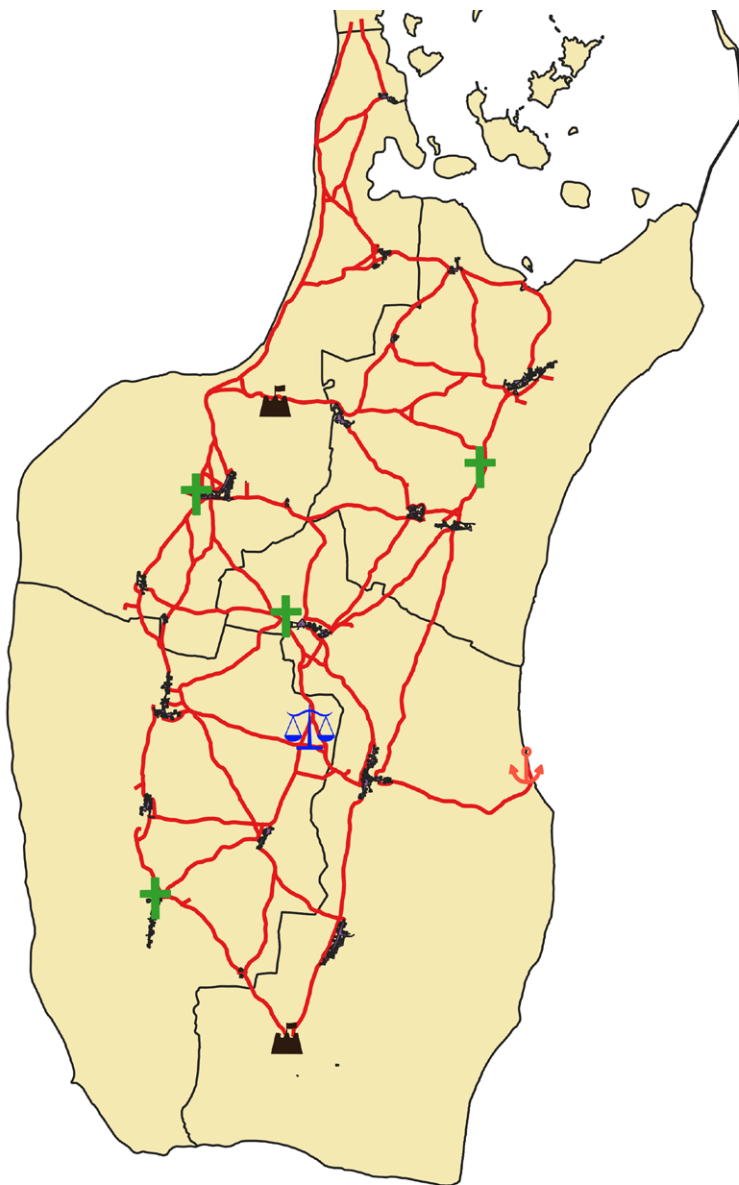
16 Uldall, "Dansehøj, Pinsebod og Gildesvold".



Figur 7. Ørby, "Ældste Original", Stockfleth 1783. Matrikuleringen og det yngre vejnet ses tegnet med rette, røde streger, for vejenes vedkommende med dobbeltstreg omkring mørkere orange. De tykke blå streger er 12 alens veje og tynde blå er 6 alens veje - begge signaturer fra vektoriseringen af det ældre kortlag (slynget, lys orange afgrænset af stiplet dobbeltstreg).



Figur 8. Detalje af kortet i figur 7. Nord for bystævnet (cirkulær struktur) ses en parcel, der på senere kortversioner ses bebygget med et gadehus. Yderligere ses to gadekær ved den østlige forte-åbning mod overdrevene i øens kystzone.



Figur 10. Sydsamsø. Bebyggelser og overordnet vejnet før udskiftningen. Det røde anker markerer havnen i Brundby-Ballen; den blå vægtskål markerer Samsø Birketing og grønne kors markerer sognekirker. Sognegrænser efter Dam, De danske landbebyggelser i 1680'erne.

lille og mod sydøst mod Brattingsborg. Ligesom i Ørby findes en omkørselsvej, dog her i den østre side og kun betjenende byens egne behov. For både Ørbys og Kolbys vedkommende kan vi således sammenfatte, at byernes forte primært tjener landsbyens egne behov, mens den gennemgående trafik undgås eller ledes udenom. Gennemgående trafik igennem fortene kunne forhindres – primært om natten – ved at leddene blev lukket. Byens hyrde passede kreaturerne kalve, der kunne færdes frit i fortene: "... paa det at der kan være Fredning for Agrene, imod Bøndernes smaae Creature, der i Almindelighed fødes paa Byens Gadeplads."¹⁸ Selv efter 1793 kunne landsbyerne opretholde deres gadeled.¹⁹

Pladsen her tillader ikke at behandle samtlige større landsbyer på Samsø.²⁰ I nogle tilfælde, som f.eks. Brundby, føres den gennemgående trafik fra syd mod vest (og vice versa) gennem byfortens sydligste del. Onsbjerg har tværgående passager for den nord-syd-gående trafik, med andre ord: enhver by fandt sin løsning i afvejningen af at balancere egne anliggender og andres behov for gennemkørsel. Dette gælder også de mindre bebyggelser med to til fire gårde. Men før udskiftningen førtes i intet tilfælde al gennemgående trafik igennem byens forte, ej heller i de byer, som Hastrup klassificerer som "Slynget vejby", hvilket er flertallet af bebyggelserne på Sydsamsø.²¹ Udviklingen mod vejbyer i denne forstand sker først efter udskiftningen, hvor byhyrderne og de fælles overdrev forsvinder.²²

Centrale samlingspunkter

Når Jyske Lov (I:56) bestemmer, at ingen må lukke eller spærre svorne veje, der fører til købstad eller ting eller strand eller til skov, så er det primært adgangen til tinget, der er relevant for Samsøs vedkommende. Samsø ting var i lange perioder – både før og efter udskiftningen – ikke et herredsting, men et birketing. Dette retshistoriske forhold har dog for dets geografiske placering ingen betydning, idet birketetinget behandlede sager for hele øen. For placeringen i perioden op til udskiftningen findes to uafhængige kilder fra anden halv-

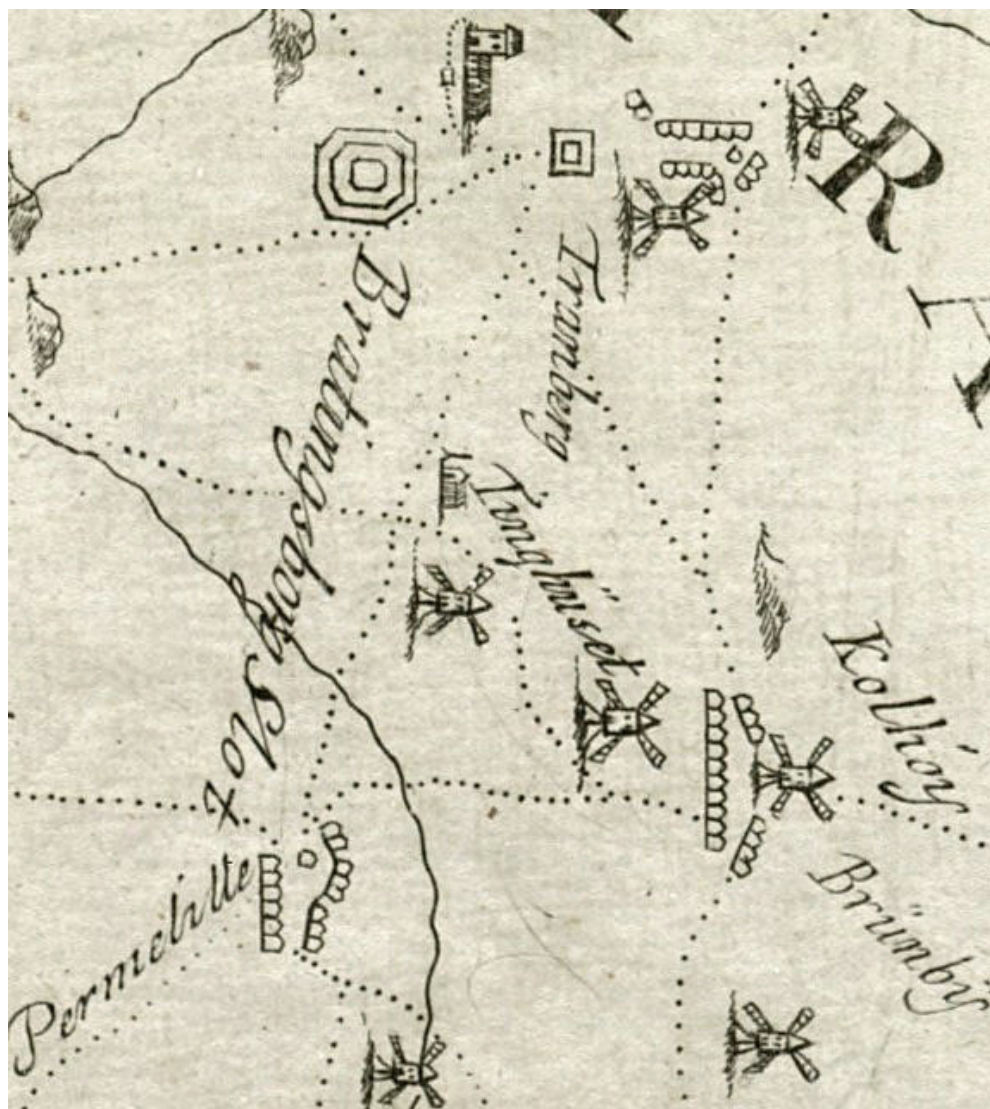
18 Meyer, *Danske bylag*, s. 150; Lauridsen, "Om gamle danske landsbyformer", s. 132; Schmidt, *Byhyrder*, s. 52, 62; KLN IV, s. 535 ("Forte").

19 Christiansen, "Vejforordningens kapitel 4", s. 20; Meyer, *Danske bylag*, s. 174.

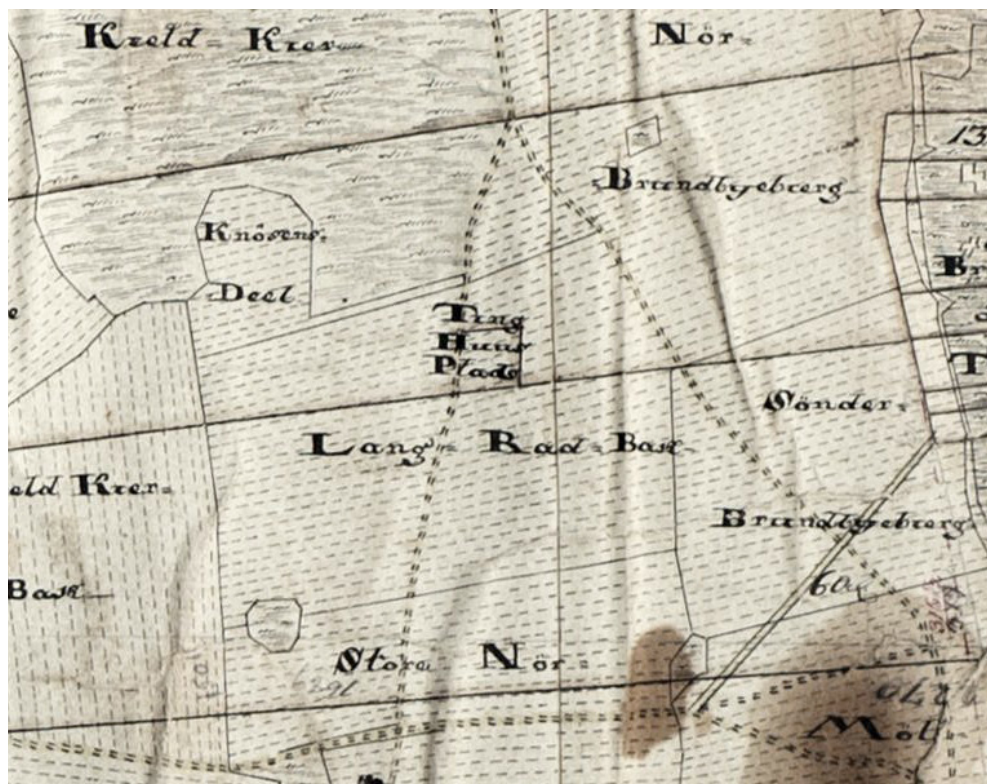
20 Flere byplaner kan studeres hos Kristiansen, "Stednavne på Samsø" (Bisgård og Besser); Kristiansen, "Gårdsted og Boremark" (Tranebjerg); Kristiansen, "De skjulte bymarker på Nord-samsø" (Nordby og Mårup); Kristiansen, "Tøfter fra landboreformernes kort fra 1700- og 1800-tallet" (Pillemark, Alstrup og Torup); Kristiansen, "Vandtekniske anlæg på Samsø" (Krogsgårde, Langemark, Besser og Østerby). Brundby, Onsbjerg og Tranebjerg vil blive omtalt nedenfor.

21 Hastrup, *Danske landsbytyper*.

22 Schmidt, "Bidrag til Oplysning om Danmarks indvortes Forfatning i de ældre Tider".



Figur 11. Udsnit af de Thurahs kort 1755 roteret 90 grader, så nord vender opad.

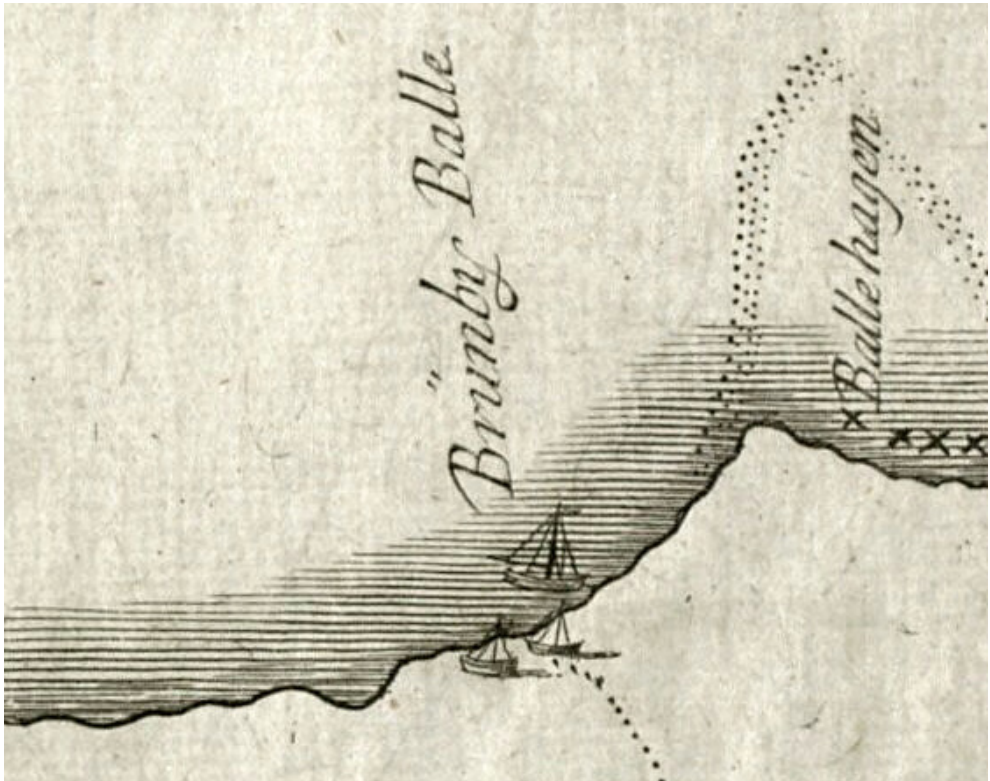


Figur 12. Udsnit af udskiftningskortet 1793, der viser "Ting Huus Plads".

del af det 18. århundrede: de Thurahs kort fra 1755 og udskiftningskortet 1793, tegnet af Schibsted. Begge kort peger omtrentligt på samme position: centralt og højt beliggende på Sydsamsø, tæt på sognegrænserne mellem Kolby og Tranbjerg sogn med ca. 1–2 km's afstand (i luftlinje) til de omkringliggende bebyggelser.²³

Næst efter de allerede nævnte to herregårde og tingstedet, så udgjorde kirkerne øens centrale punkter. Besser kirke er, ligesom tinghuset, fritliggende på vejstrækningen, i dette tilfælde mellem Besser og Langemark, og rent faktisk beliggende i bymarken for Langemark, ikke for Besser. Kolby kirkes placering for enden af Kolbys forte og den heraf afledte tilgængelighed i vejnettet

²³ KLM VI, s. 171 ("Handelsveie").



Figur 13. de Thurahs kort fra 1755. Flere skibe er indtegnet omkring Brundby-Ballen.

er ovenfor beskrevet. Tilbage bliver af Sydsamsøs fire kirkesogne at se nærmere på Onsbjerg og Tranebjerg kirkers beliggenhed.

Det er tidligere blevet nævnt, at Samsø savner købstæder og at de meget præcist tegnede økonomiske kort ikke angiver vejstrækninger på over 12 alens bredde. Videnskabernes Selskabs konceptkort fra 1777 angiver derimod strækningen fra Nordby til Brundby-Ballen havn som "landevej". Udskiftningskortet for Stavns i Sydsamsøs nordligste ende anfører kyststrækningen langs Sælvig mod Nordby ligeledes som "landevej". For at spare plads vil ruten (Nordby) Kanhave-Sælvig-Onsbjerg-Tranebjerg-Brundby-Ballen Havn derfor nærmere blive analyseret, hvilket således indbefatter de resterende to kirkebyer.



Figur 16. Udskiftningskort for Tranebjerg, tegnet af Schibsted 1793. "Landevejen" fra Brundby løber ind på Tranebjergs sydøstlige ende, krydser forten i dens vestligste ende og fortsætter mod Onsbjerg i nordvest. Tranebjergs omkørselsveje ses tydeligt og lige så tydelig er kirkens beliggenhed imødekomme for besøgende fra sognets øvrige dele (sml. figur 10), uden at forstyrre landsbyens interne behov.

Samsøs første faste færgeforbindelse blev oprettet i 1682 og forbandt Brundby-Ballen med Kalundborg (se figur 13).²⁴ Den første havn blev bygget i 1764,²⁵ og ses tydeligt både på Videnskabernes Selskabs konceptkort fra 1777 (figur 14) og på udskiftningskortet for Brundby – tegnet af Schibsted 1793 (figur 15). Al trafik til og fra Ballen ledes gennem Brundbys fortens østlige og sydlige del, mens den nordlige del er beskyttet af to omfartsveje.

Fra Onsbjerg er der fri bane mod Nordby på Nordsamsø. Landevejen følger stranden mod nord, passerer Kanhave, fortsætter over Nordby Hede, passerer forbi Mårup og ender endeligt i Nordby. Landevejens eneste prop er Brundby, hvilket måske hænger sammen med, at det var folk herfra der bemandede færgetrafikken til Kalundborg. Hvad de øvrige havneanlæg angår, så er kåsen ved

²⁴ Rasmussen, "Samsø Trafikvæsen, s. 311.

²⁵ Rasmussen, "Samsø Trafikvæsen, s. 312.



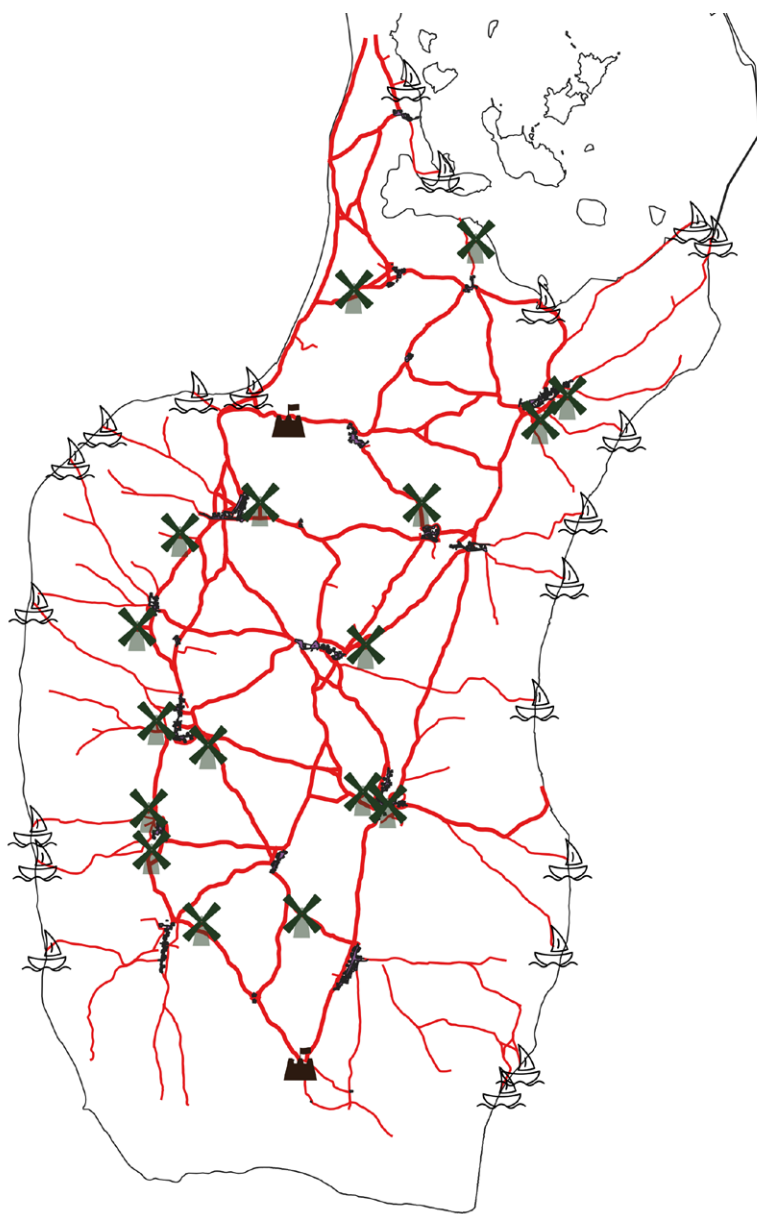
Figur 18. Udsnit af Videnskabernes Selskabs konceptkort tegnet af Cimber 1777. Kåsen ved Kolby ses tydeligt markeret, men kan ikke ses på udskiftningskortet 1794.

Lokale veje og ressourcer

Fordelingen af de mindre veje (6 alen) leverer det interessante billede, at vejene ligesom små blodårer bevæger sig ud mod Samsøs kyst, mens de nærmest er fraværende midt på øen. En nævneværdig undtagelse er de små stikveje til vindmøllerne, som naturligt er anlagt på mindre bakker og knyttet til det overordnede vejnet, oftest tæt på eller i selve byerne (se figur 19). Disse små stikveje til møllerne er overvejende af 12 alens bredde. En del af de mindre veje strækker sig helt ud til stranden, hvorfor disse positioner kan anses som mulige ladepladser for hver bebyggelse. Disse ladepladser var af forskellige grunde vigtige for landbefolkningen. Det drejede sig om tilførsel af brændsel, bygningstømmer og andre produkter, som kunne skibes ind her.²⁷ Omvendt kunne samsingerne udskibe korn og andre egne produkter.²⁸ Den udbredte søfart ses også som forklaringen på samsingernes rolle i det sømilitære forsvar, da man slap for at stille landsoldater. Derimod synes Brattingsborg og Bisgård ikke at have haft behov for særegne ladepladser. Brattingsborg var åbenbart selvfor-

27 Ulriksen, *Anløbspladser*, s. 13, 20, 194.

28 Se f.eks. Ogilvie, "Samsinger i krig", s. 146.



Figur 19. Kort over placeringen af bebyggelser, vindmøller, vejnet og mulige ladepladser før udskiftningen. Kort af forfatteren.

synende med brændsel og tømmer og im- og eksport af produkter må været foretaget fra andre havneanlæg, som f.eks. fra Ballen.

Nærstuderer man vejenes forløb over bymarken (sammenlign f.eks. med figur 16 og 17), så gælder det både for de veje, der kun tjente den enkelte bebyggelse samt for det overordnede vejnet, at disse synes at krydse agrene, og dermed gå på tværs af pløjeretninger og ikke langs agerskel. Pladsen her tillader ikke at foretage en detaljeret analyse af dette forhold, men der kan henvises til en rekonstruktion af 1683-markinddelingen på Hårdmark.²⁹ Vejforløbene følger her i det mindste delvist agerskellene.

Sammenlignes vejforløbene med den moderne topografi (se figur 21), så synes vejene kun delvist at tage særlig hensyn til højdeforhold. Bakketoppe undgås ikke, men derimod synes de lavestliggende, potentielt fugtige områder at være uegnede til vejanlæg. Sammenfattende må man blot konstatere, at vejforløbet må være bestemt af en anden logik end de her nævnte, hvilket det følgende afsnit vil søge årsagerne til.

Ejerlavsgrenser og vejnet

At anlægge og vedligeholde veje koster arbejde. Og arbejdet kræver organisation; hvem skal gøre hvad, hvornår og hvorfor? Før udskiftningen, i dyrkningsfællesskabets tid, var anlæggelse og vedligeholdelse af veje et fælles anliggende, der var reguleret ved lovgivning – og af magt. Konge- og hovedlandeveje skulle anlægges og vedligeholdes af herredets bønder i de forløb, der krydsede det enkelte herreds grænser.³⁰ Men bønderne måtte kun benytte sig af disse veje, hvis de udførte opgaver for herskabet, der krævede dette, ellers ikke. I modsætning hertil var det åbenbart, at de veje, der kun tjente den enkelte bebyggelse, var det op til ejerlavets bønder selv at anlægge og passe.

For vejforbindelserne til og fra kirke var sognemændene ansvarlige,³¹ men præcist hvordan disse opgaver blev fordelt, hersker der vistnok ikke klarhed over. Ej heller hvem der stod for sognets øvrige forbindende veje. Et gæt er derfor, at det var beboerne i de enkelte ejerlav, der var ansvarlige for hvert ejerlavs del af vejstrækningen.³²

En sådan uddelegering af opgaverne har dog konsekvenser: en konsekvens kan være, at man i et valg mellem modellerne i figur 4 og figur 5 beslutter sig for en “builder costs minimized”-løsning, hvis altså placeringen af bebyggel-

29 Rømer, *En undersøgelse af historiske marksystemer*, s. 216-279; Frandsen, *Vang og tægt*, s. 94; Rømer, “1600-tallets landskab og landbrug i Haarmark på Samsø”, s. 28-29.

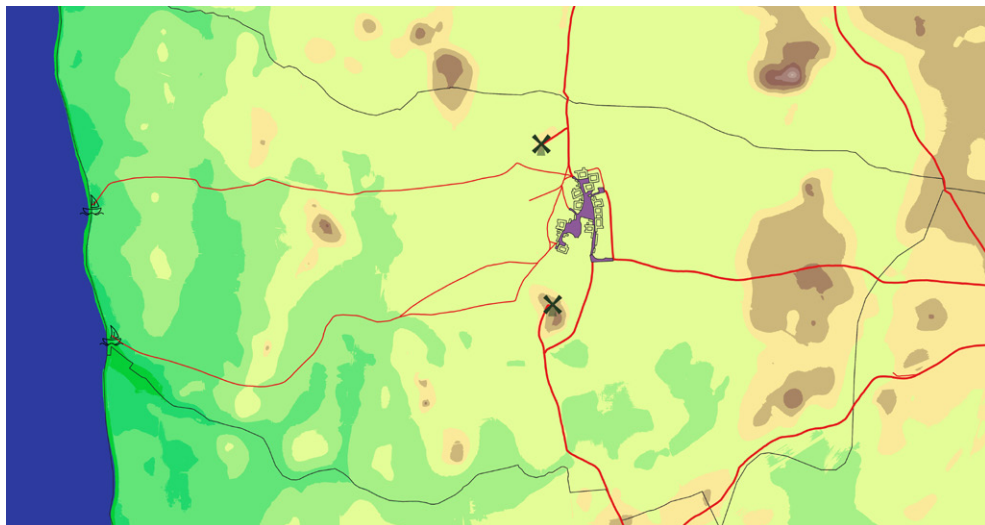
30 Witt, “Rejsens besværligheder”, s. 666-667.

31 Witt, “Rejsens besværligheder”, s. 666.

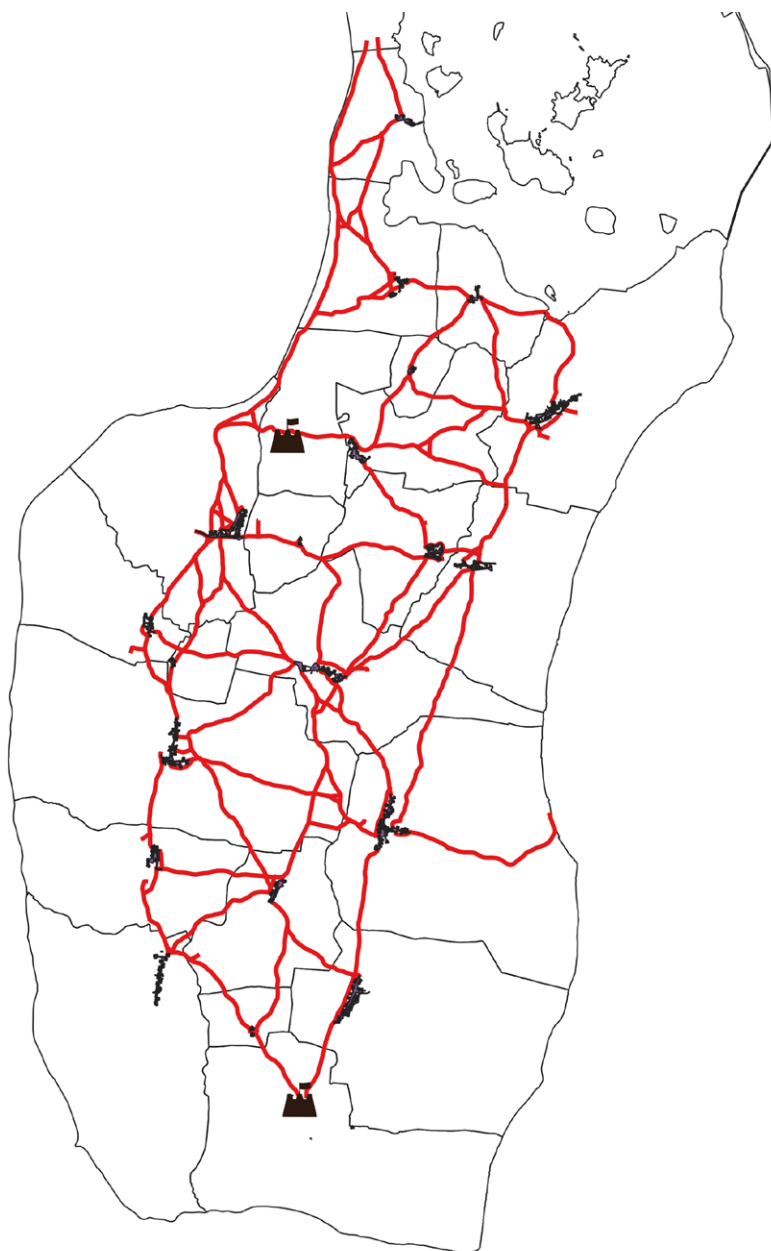
32 Hoff, *Lov og landskab*, s. 290.



Figur 20. Udsnit af J. R. Rømers rekonstruktion af Hårdmark bymarks agerinddeling 1683.



Figur 21. Kort over ejerlavet Hårdmark med forte, bygninger, vindmøller, ladepladser og vejforløb projiceret ind på et moderne digitalt terrænkort.



Figur 22. Kort over Sydsamsøs ejerlausgrænser, bebyggelser og forbindende vejnet.

serne tillader det. Hvis bebyggelserne ligger i et “skakbræt-mønster” som figur 2, ja, så er det også den løsning, der minimerer bygge- og anlægsomkostninger. Under alle omstændigheder vil en ændring af en bebyggelses placering medføre ændringer i vejforløbene, hvilket fremprovokerer spørgsmålet om, hvad der kommer først: bebyggelsen eller vejnettet?

I enkelte tilfælde for Sydsamsøs vedkommende kan vi med rimelig sikkerhed sige, at vejnettet kom først: ved småbebyggelser som Selsingård, Krosgårde, Agerup og Vadstrup. Disse ligger alle steder, hvor tre veje mødes, hvorfor det – vejmessigt set – var billigt at anlægge en gård eller to her.³³ Hvad de større landsbyer angår, bliver det mere svært at afgøre, og ville i givet fald kræve en undersøgelse, der ligger uden for dette arbejdes rammer.

Konklusion

Studiet af Samsøs vejnetværk før udskiftningen har ført til nogle forventede og nogle overraskende resultater. Mindre overraskende er den økonomiske tilgang til anlæggelse og vedligehold af vejnettet. Som billedet tegner sig på det anvendte kortmateriale, så er vejnettet anlagt som en blanding mellem model 4 og 5, hvor det efter det foreliggende ikke er helt klart, hvad der har betinget direkte eller indirekte forbindelser mellem bebyggelserne. Man må betænke, at småbebyggelser i veikryds antageligt er af yngre dato end de større landsbyer, i lighed med torpdannelser. Sådanne kronologiske dynamikker må antageligt være foregået i et komplekst forhold til topografi og andre parametre. Vi kan se, at vejene undgår lavtliggende områder, men omvendt – og i modsætning til landevejsnettet på fastlandet og de større danske øer – ikke fulgte vandskel.³⁴ Kun yderligere analyser kan derfor nærme sig kvalificerede svar. Og det er således kun en formodning, at det var brugerne selv, der bestemte hvor og hvordan vejnettet skulle anlægges. Herfor taler, at eventuelle tvister inden for bebyggelsen og bebyggelserne imellem kunne afgøres lokalt, enten på by- eller herredstinget. Og herfor taler også, at man tilsyneladende havde forståelse for, at veje kunne krydse agrene – og endda ikke tog hensyn til pløjeretningen.

Overraskende er den uniforme placering af kirkerne i landsbyerne, med Besser Kirke som eneste undtagelse. Det er helt åbenlyst, at adgangen til kirken skulle være så uhindret som muligt og ligger helt i forlængelse af de “omkørselsveje”, som kan iagttages i større landsbyer. Landsbyens forte skulle dermed beskyttes for gennemgående trafik, hvilket støtter den etymologiske tolk-

33 Poulsen-Hansen, “Middelalderens veje – set fra et arkæologisk synspunkt”.

34 Böcher, “Træk af vejudviklingen i Danmark belyst”; Bredsdorff, *Kortlægning og historiske studier*.

ning af fortens som en "fægang", fællesområde for landsbyen og muligheden for lukning typisk om natten. Dette er i radikal modsætning til forholdene efter udskiftningen, hvor landsbyhyrden, fællede og "omfartsveje" forsvinder og fortens ændres til et vejforløb.

Det store spørgsmål er nu, om Samsø kan ses som repræsentativ for landbosamfundets vejnetværk før udskiftningen? Man kan have sine tvivl, idet de samske bønder selv ejede deres toft, bygningerne herpå m.m., mens agerjorden var fæstet. Jorden kunne handles i bestemte forholdstal ("fjerdinger") – eller rettere overdrages fra en bruger til en anden. Denne frihed kunne næppe findes i mange andre egne af Danmark. Som vi så ved omtalen af ladepladserne, så nød samsingerne på lignende vis store frihedsgrader med handelsrelationer.³⁵ Andre steder, som f.eks. på Langeland og i det sydfynske øhav, blev brugt af "ulovlige ladepladser" forfulgt, grundet risikoen for smugleri og omgåelse af købstadsrettigheder.³⁶ Vejforbindelsen til øens eneste regulære havn i anden halvdel af det 18. århundrede følger derimod helt det generelle mønster.³⁷

For at nærme sig spørgsmålet om repræsentativitet har forfatteren ikke kunnet modstå fristelsen til at foretage et kig på Johannes Mejers kort for Åbenrå Amt, tegnet ca. 1641.³⁸ Forholdene her afviger af forskellige grunde fra Samsø, men f.eks. kirkernes placering i landsbyerne i 1600-tallets Åbenrå Amt og vejene hertil er i langt de fleste tilfælde analogt med Sydsamsø, og i mange tilfælde kan der konstateres "omfartsveje" omkring landsbyerne.

Det er således oplagt at foretage både kursoriske såvel som mere dybdegående analyser af landbebyggelsens vejnet, først og fremmest hvor egnet kilde-materiale er til rådighed. Ved siden af det nævnte sønderjyske kortværk må man pege på rytterdistrikterne på Sjælland, "Flurkarten" fra Sydslesvig og kortmaterialet fra Skåne. Studier af enkelte ejerlav kan være interessante, men mest givende må være at se vejnettet i sin sammenhæng – jo større, jo bedre!

35 Rasmussen, *Rentegods og hovedgårdsdrift*, s. 15-26.

36 Jensen, "Smugleri i Det Sydfynske Øhav"; Thrane & Porsmose, "Handelspladser og købstæder", s. 197.

37 Westerdahl, "The Relationship between Land Roads and Sea Routes in the Past".

38 Nørlund, *Johannes Mejers Kort over det Danske Rige*.

Litteratur

- Abler, Ronald; Adams, John S. & Gould, Peter. *Spatial Organization. The Geographer's View of the World*. Prentice/Hall International, 1971.
- Andersen, Kasper H. & Maring, Peter Jensen. "Viabundus. En ny digital indgang til vejhistorien ca. 1350-1650". I *Vejhistorie* 40, 2022.
- Bredsdorff, Peter. *Kortlægning og historiske studier. Et værktøj?* Lokalhistorisk Afdeling, Historisk Institut ved Københavns Universitet, 1973.
- Breide, Henrik. *Sjövägen till Estland. En medeltida färdbeskrivning från Ut-längen till Reval*. SMAR – Stockholm Marine Archaeology Reports No. 5, 2006.
- Böcher, Steen B. "Træk af vejudviklingen i Danmark belyst gennem beliggenheden af vigtige vadesteder og broer". I *Geografisk Tidsskrift* 65, 1966.
- Christaller, Walter. *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung*. WBG Academic in Herder, 1933.
- Christiansen, Georg. "Vejforordningens kapitel 4". I *Dansk Vejtidskrift* nr. 4, 1993.
- Dam, Peder. *De danske landbebyggelser i 1680'erne*. Kildeskriftselskabet, 2022.
- Dilke, Oswald A. W. *The Roman Land Surveyors. An Introduction to the Agrimensores*. David & Charles, 1971.
- Foged, Erik K.; Nymark, Lis & Nymark, Andreas. "Pest eller kolera. Når betydning bliver en plage – Kyholm som eksempel". I: Andreas Nymark (red.). *Samsø – et sted af betydning*. Studier i Samsøs Historie og Arkæologi vol. 1. Samsø Museumsforening, 2021.
- Frandsen, Karl-Erik. *Vang og tægt. Studier over dyrkningssystemer og agrarstrukturer i Danmarks landsbyer 1682-83*. Bygd, 1983.
- Hastrup, Frits. *Danske landsbytyper. En geografisk analyse*. Skrifter fra Geografisk Institut ved Aarhus Universitet, 1964.
- Hoff, Annette. *Lov og landskab. Landskabslovenes bidrag til forståelsen af landbrugs- og landskabsudviklingen i Danmark ca. 900-1250*. Aarhus Universitetsforlag, 1998.
- Isaksen, Leif. "Network Analysis of Transport Vectors in Roman Baetica". I Jeffrey Clark & Emily M. Hagemester (red.) *Digital discovery: exploring new frontiers in human heritage: CAA 2006 : computer applications and quantitative methods in archaeology*. Archaeolingua, 2007.
- Jensen, Niels Valdersdorf. "Smugleri i Det Sydfynske Øhav". I *Gefjon* 1, 2016.
- KLNM = John Danstrup & Allan Karker (red.) *Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder: fra vikingetid til reformationstid*. Rosenkilde og Bagger, 1956-78.

- Kristiansen, Dorte Haahr. "Stednavne på Samsø". I Jette Linæa & Lars Krantz Larsen (red.). *Bebyggelse på Samsø i vikingetid og Middelalder*. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 110. Højbjerg: Moesgaard Museum, 2020.
- Kristiansen, Dorte Haahr. "Gårdsted og Boremark – om en forsvunden hovedgård ved Tranebjerg på Samsø". I Andreas Nymark (red.). *Samsø – et sted af betydning*. Studier i Samsøs Historie og Arkæologi vol. 1. Samsø: Samsø Museumsforening, 2021.
- Kristiansen, Dorte Haahr. "De skjulte bymarker på Nordsamsø. Et bebyggelseslandskab fra vikingetid og middelalder i agrarhistoriske kilder". I: Mette Svart Kristiansen & Lars Christian Bentsen (red.). *Landbebyggelsens struktur*. Middelalderens rurale Danmark 2. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 120. Højbjerg: Jysk Arkæologisk Selskab, 2021.
- Kristiansen, Dorte Haahr. "Tofter fra landboreformernes kort fra 1700- og 1800-tallet. Konturer af middelalderbondens særjord". I Mette Svart Kristiansen & Lars Christian Bentsen (red.). *Landbebyggelsens struktur*. Middelalderens rurale Danmark 2. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 120. Højbjerg: Jysk Arkæologisk Selskab, 2021.
- Kristiansen, Dorte Haahr. "Vandtekniske anlæg på Samsø fra middelalderen til 1800-tallets midte". I Mette Svart Kristiansen, Morten Søvsø & Anders Hartvig (red.). *Landskaber og Strategier. Sociale miljøer og identitet*. Middelalderens rurale Danmark 3. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 124. Højbjerg: Jysk Arkæologisk Selskab, 2022.
- Kroman, Erik & Iuul, Stig. *Danmarks Gamle Love paa Nutidsdansk*. Andet Bind. Gads Forlag, 1945.
- Lauridsen, Peter. 1896. "Om gamle danske landsbyformer". *Aarbøger for nordisk oldkyndighed og historie* Ser. 2, vol. 11, 1896.
- Meyer, Poul. *Danske bylag. En fremstilling af det danske landsbystyre paa baggrund af retshistoriske studier over jordfællesskabets hovedproblemer*. Nyt Nordisk Forlag, 1949.
- Møller, Per Grau. "Kommunikationsstrukturer i Vendsyssel i 1600- og 1700-tallet". *Vejhistorie* 10, 2005.
- Møller, Per Grau; Ejrnæs, Rasmus, Höll, Andreas; Krogh, Lars & Madsen, Jesper (red.). *Foranderlige Landskaber: Integration af natur og kultur i forvaltning og forskning*. Syddansk Universitetsforlag, 2002.
- Måhl, Kalle. *Vägval. Vägar och samhällan på Gotland under 1500 år*. Calidris, 2002.
- Nørlund, Niels Erik. *Johannes Mejers Kort over det Danske Rige. Tredje Bind. Aabenraa Amt*. Ejnar Munksgaard, 1942.

- Ogilvie, Sune Buur. "Samsinger i krig. Udskrivning af båds mænd fra Samsø i 1500-årene". I Andreas Nymark (red.). *Samsø – et sted af betydning*. Studier i Samsøs Historie og Arkæologi vol. 1. Samsø: Samsø Museumsforening, 2021.
- Olufsen, Christian. *Bidrag til Oplysning om Danmarks indvortes Forfatning i de ældre Tider, især i det trettende Aarhundrede*. Vid. Sel. Hist. og philosoph. Skr. I Deel, 1821.
- Porsmose, Erland & Thrane, Henrik. "Handelspladser og købstæder". I Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (red.) *Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder*. Odense Universitetsforlag, 1996.
- Poulsen-Hansen, Kamma Marie. "Middelalderens veje – set fra et arkæologisk synspunkt". *Vejhistorie* 19, 2011.
- Rasmussen, Bent. 1948. Samsø Trafikvæsen. I Bent Rasmussen (red.) *Samsø. Danmarks midtpunkt*, 1948.
- Rasmussen, Carsten Porskrog. *Rentegods og hovedgårdsdrift. Godsstrukturer og godsøkonomi i hertugdømmet Slesvig 1524-1770*. Institut for grænseregionsforskning, 2003.
- Rømer, Jørgen Rydén. *En undersøgelse af historiske marksystemer i Centraljylland omkring slutningen i 1600-tallet – på grundlag af Christian V's matrikel*. Speciale fra Geografisk Institut, Aarhus Universitet, 1976.
- Rømer, Jørgen Rydén. "1600-tallets landskab og landbrug i Haarmark på Samsø". I *Bol og By* 12,1 1996.
- Schmidt, August F. *Byhyrder. Et stykke Bondehistorie*. Schultz, 1928.
- Schovsbo, Per Ole. *Landtransport i Danmark. Vogne og vej fra 1100-1800*. Museum Sønderjylland, 2018.
- Steensberg, Axel. "Befordring". I Axel Steensberg (red.) *Dagligliv i Danmark i det syttende og attende århundrede*. Nyt Nordisk Forlag, 1971
- de Thurah, Laurids. *Omstændelig og tilforladelig Beskrivelse af Øen Samsø, og de derunder hørende smaae Øer, med hosføiede accurate Charte over Samsø og andre til dens Histories Oplysning fornødne Kobber-Stykker*. København, 1758
- Troels-Lund, Troels. *Dagligt liv i Norden i det sekstende Århundrede*. 6. udgave. Gyldendal, 1968.
- Uldall, Kai. "Dansehøj, Pinsebod og Gildesvold". I *Fortid og Nutid* VIII, 1929-30.
- Ulriksen, Jens. *Anløbspladser. Besejling og bebyggelse I Damark mellem 200 og 1100 e.Kr. Et studie af søfartens pladser på baggrund af undersøgelser I Roskilde Fjord*. Vikingeskibshallen i Roskilde, 1998.

- Westerdahl, Christer. "The maritime itinerary of the tax register of King Valdemar Sejr of Denmark (1202-1241)". *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 13, 1990.
- Westerdahl, Christer. "The Relationship between Land Roads and Sea Routes in the Past – Some Reflections". *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 29, 2006.
- Witt, Torben. "Rejsens besværligheder". I Axel Steensberg (red.). *Dagligliv i Danmark i det syttende og attende århundrede*. Nyt Nordisk Forlag, 1969.
- Wittendorf, Alex. *Alvej og Kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*. Akademisk Forlag, 1973.

Tak til

Anders Aage Schau Danneskiold Lassen for adgang til Brattingsborg Godsarkiv.
Rógvi Johansen for affotografering af kort opbevaret i Brattingsborg Godsarkiv.
Dorthe Haahr Kristiansen og Ib Radoor for adgang til georefererede kort og vektorisering af selvsamme.

Jørgen R. Rømer for diskussion af Hårdmark ejerlav.

En anonym reviewer og redaktionen for dette hæfte takkes for rettelser og forslag til forbedringer.

Summary

This paper is an analysis of the structure of the by-ways before the great agricultural reforms of late 18th-century Denmark. Hitherto have only the high-ways been object of study and the by-ways been neglected. One of the reasons for the lack of research on this topic is scarcity of adequate sources; sources, which cover a larger area than the single hamlet or village. Due to access to a manorial archive, the preserved specimen in the state archives could be completed forming an almost seamless coverage of the island of Samsø. The island possesses further obvious advantages, since the nature of an island also makes it possible to study relationships between land-transportation networks and both petty as well as regular sea-faring. Last but not least, does the island not host market towns – which always are linked to the high-way system.

The analysis demonstrated that rural by-ways can be subdivided into two groups: one serving inter-connecting traffic amongst the settlements and one serving one settlement only. Whereas the latter typically are "dead-ends" leading to commons or coastal landing places, the former can either constitute a direct link between two settlements or act as an indirect link via intersections to nearest neighbours.

The rural settlements on the island can be subdivided into manors, hamlets and villages which again have distinctive properties and positions in the network: manors avoiding trespassing, hamlets placed at or nearby intersections and villages forming the main nodes of the network.

The biggest surprise of the investigation was the discovery that villages – like manors – try to avoid trespassing too, protecting the common area in the centre of the village for internal cohesion purposes. Means for doing so are by-passes leading around the village and in the case of hosting a church by placing this a bit outside the village. This discovery leads to at least two questions, of which one is the transformation of the common areas in the village after the reforms and another if the island constitutes an anomaly in general. Whereas the first is easy to answer – the common area was re-defined as a pass-through road – answering the second has to await further studies.

Forfatterpræsentation

Jens Andresen, født 1957. Han er cand.phil. i forhistorisk arkæologi (AU 1982), ph.d. i forhistorisk arkæologi (AU 1994) og blev ansat som lektor i kulturhistorisk informatik ved Aarhus Universitet i år 2000. Hans interesseområder spænder vidt både kronologisk, geografisk og tematisk, men involverer ofte udviklingen af IT-baserede metoder – indtil videre dog uden brug af GAI.