



Vej udviklingen i Hobugtomraadet.

Geografisk Tidsskrift, Bind 49 (1948)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto_0049-PDF/gto_0049_69229.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=69229>

pdf genereret den : 22/5-2008

Vejudviklingen i Hobugtomraadet.

Af lektor, dr. phil. S. Bøcher.

Under mit arbejde med vandmøllerne og vandløbene i Ribe Amt stødte jeg gentagne gange på gamle vadesteder og vejspor, og det blev mig klart, at vandmøllerne havde en meget nær tilknytning til disse (Bøcher, 1942, 111.). Det er jo letforståeligt, at man fortrinsvis anlagde møllerne ved vadesteder, hvor der både var vej og naturligt fald. Møllen blev altså tiltrukket af vejen; det omvendte fandt kun undtagelsesvis sted (l. c. 117).

Af hensyn til bedømmelsen af vandmøllernes alder og andre forhold vedrørende disse var det af betydning at få klarlagt, hvilke veje der var særlig gamle, og jeg førtes derved ind på en undersøgelse af hele vejudviklingen i Sydvestjylland. For ikke at gøre sagen for uoverskuelig har jeg valgt at indskrænke min redegørelse for denne undersøgelse til kun at omhandle Hobugt-havnenes og Ribes nærmeste opland. I dette område ligger de forhold, der vedrører vejudviklingen, særlig klart, ligesom de også her er af særlig geografisk interesse.

Metodik.

Medens vejudviklingen i de sidste århundreder let lader sig påvise gennem kortmateriale og andre trykte og skriftlige kilder, stiller det sig naturligvis meget vanskeligere, når man vil undersøge forholdene i ældre tider; der er dog i de sidste 50 år foretaget en række undersøgelser over vore gamle veje, der gør det muligt og forsvarligt også at drage de fjernere tider ind i undersøgelsen. Det synes også sikkert, at vejene i forbavsende grad er „konservative“, således at forstå, at de kun forandres så lidt, som de ændrede mål måtte kræve det. Man kan, som det senere skal vises, påvise de ændringer i vejløbet, der fremkommer som følge af nye havnepladsers anvendelse, og netop her bliver det muligt i dette område

at få et meget klart billede af vejudviklingen. Særlig klart træder det naturligvis frem for Esbjergs og Hjertings vedkommende; men også for ældre tiders veje har havnene naturligvis haft betydning; undersøgelsen bygger her først og fremmest på *N. H. Jacobsen*: „Skibsfarten i det danske Vadehav“ (1937).

Selvom det jo er af afgørende betydning for klarlæggelsen af en vejs forløb, at man kender dens mål, må man også — og dette gælder særlig for oldtidsvejene — tage andre metoder i anvendelse, og en kort omtale af de vigtigste vil derfor være påkrævet.

1. Højrækkemetoden. Denne metode, der blev anvendt første gang af *Sophus Müller* i hans klassiske afhandling: „Vej og Bygd i Sten- og Bronzealderen“ (Aarb. 1904), har givet anledning til talrige lokalhistoriske arbejder, der dog ikke alle er lige pålidelige kilder. *Müller* fremhæver selv, at det for gennemførelsen af vejundersøgelser er uomgængelig nødvendigt at arbejde i marken og lægge vægt på de naturlige betingelser for vejene. Hovedvægten bliver imidlertid ofte lagt ensidigt på gravhøjene, der efter *Müllers* og andres mening fortrinsvis skulle være anlagt langs med vejene. *Müllers* egne resultater var så overbevisende, at man ikke kan fortænke hans efterfølgere i, at de blankt accepterede metoden; dette gælder således *Lundbye* (F.R.A., VI, 1923—27, s. 52), der i det væsentlige har bygget sine kort over oldtidsvejene på kort over højene. Anvendt på denne måde må „højmetoden“ nødvendigvis ofte give forkerte resultater, og det er vel bl. a. disse, der har givet næring for kritikken (*Overgaard* i *Jydske Samlinger*, V, 1923).

I øvrigt viser en sammenligning mellem *Lundbyes* kort og *Brøndsteds* (bilag til „Danmarks Oldtid“), at der har været mange flere høje end angivet på *Lundbyes* kort. Går man ud fra *Brøndsteds* kort (fig. 1) udviskes vejbilledet i høj grad.

Therkel Mathiassens undersøgelser (Studier over Vestjyllands oldtidsbebyggelse. Nationalmuseets skrifter, II. Række, 1948, s. 110 ff.) bekræfter til fulde, at højrækkerne virkelig har fulgt vejlinjerne.

For at denne metode skal kunne få geografisk betydning må den samarbejdes med geografiske synspunkter; der må tages hensyn både til terrænforhold og til vejens funktion. En vej er jo — geografisk defineret — en fast rute over land mellem to punkter, og de betydeligere veje, d. v. s. veje, der har mere end lokal interesse, må være anlagt af hensyn til transport af varer eller personer. Det er derfor naturligt, når man overvejer, hvor oldtidsvejene har gået, at tage hensyn til bopladser, hvor dette er muligt, tingsteder, helligdomme og naturlige havnepladser, således som *Lundbye* også har

gjort det (1. c.). Selv med et betydeligt lokalkendskab er det dog nødvendigt, at man anvender „højmetoden“ med største forsigtighed. Man behøver blot betragte Lundbyes kort (Oldtidsveje og Gravhøje. F.R.A. 1923) for at blive klar herover. I det store og hele er Lundbyes veje trukket langs med tydelige højrækker; men på ikke så få steder er højrækkerne ved „vejene“ meget utydelige, og

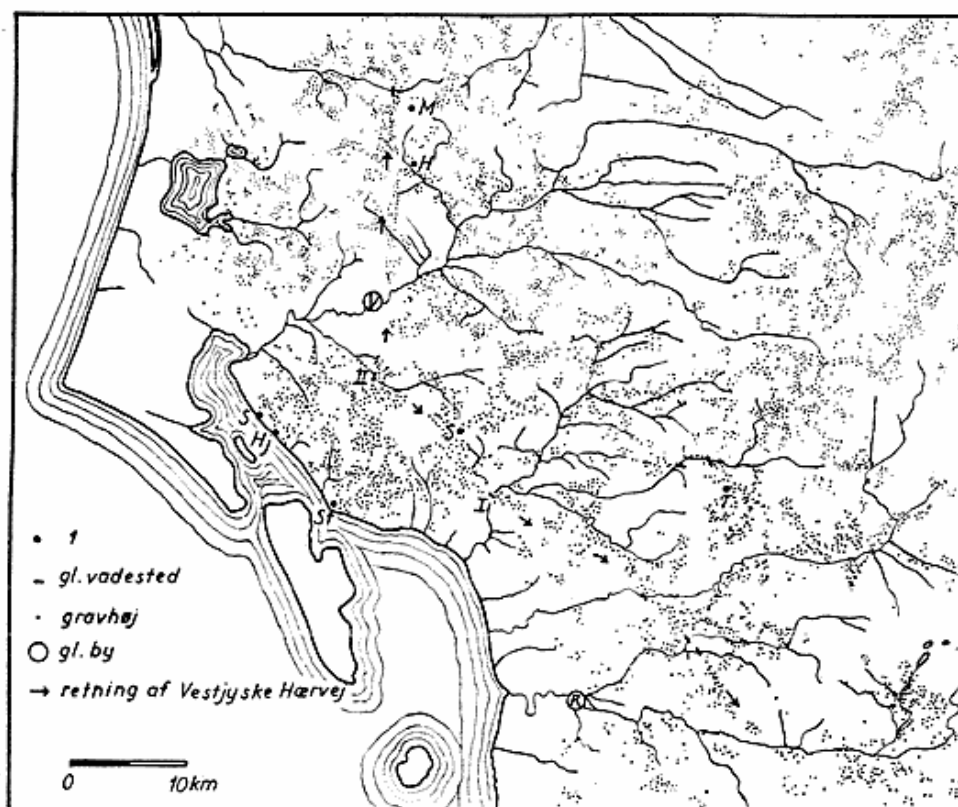


Fig. 1. Højkort over Sydvestjylland (efter J. Brøndsted: Danmarks Oldtid). t = tingsteder (M = Malle, S = Skast, H = Horne, T = Tirslund) og gamle havnepladser (S = Sjælborg, Hj = Hjerting, St = Strandby). De to vigtigste vadesteder er mærket med romertal; I = Sneumbro, II = Forum.

på andre steder er der tydelige højrækker, hvor der ingen „veje“ er indtegnet. Der er næppe tvivl om, at *Lundbye* har ret i, at højrækkernes vejlinjer peger ind mod Vardesyssels tre gamle centre. I Horne-herrederne, der tidligere udgjorde eet herred, er der et tydeligt højcenter og skæringspunkt for vejbanerne ved Malle. Byens navn skal sættes i forbindelse med det oldnordiske ord mål, som betyder ting (*H. V. Clausen*, 1917, 166). Skast herred har sit tydelige centrum i nærheden af Skast by ved Kors Kroen, hvor det gamle tingsted sikkert har ligget; her ligger Tinghøj og Torshøj.

Knap så tydeligt er centret for Malt herred (de nuværende Malt og Gørding herreder); men det er sikkert mest rimeligt at antage, at det har ligget ved Tirslund. Kortet fig. 1 viser disse forhold.

Vanskeligere bliver det derimod at følge *Lundbye* i hans udredning af forbindelsesvejene mellem de tre herreder. Nogle særlig tydelige højrækker findes egentlig ikke. Ejendommeligt er det også, at *Lundbye* (s. 55) gør rede for forbindelsen mellem Malle og Tirslund og mellem Skast og Tirslund (over Gistbro), medens han senere (s. 64) nærmest viser, at der ingen forbindelse var mellem Malle og Skast; vejen fra Malle til Skast kunne dog let tænkes fortsat i vejen, der fra Skast fører mod nordnordvest.

Ganske vist har der sikkert allerede i højtid været forbindelse mellem herrederne; men højrækkerne synes snarere at tyde på manglende forbindelse; thi medens man med lethed inden for herrederne finder højrækker, der tydeligt fortsættes på begge sider af en å, er dette meget vanskeligt ved Varde og Sneum Ås nedre løb. Disse to store åer var en betydelig naturlig hindring for samfærdselen og var derfor også de naturlige herredsskel. Kun på to steder viger herredsskellet i nutiden bort fra disse to vandløb, nemlig ved Varde og ved Tømmerby. Ved det sidstnævnte sted er herredsgrænsen dog først ret sent ændret (endnu på Videnskabernes Selskabs kort følger den åen); men der er dog grund til at antage, at de to afvigelser ligesom tilsvarende afvigelser i sogne- og herredsskel andre steder har sin forklaring i, at der her har været overgangssteder over åen.

2. Stednavnemethoden. Medens højrækkemetoden således kan anses for anvendelig, når den benyttes med forsigtighed, må man se med en vis skepsis på „stednavnemethoden“. *La Cour* (1921, s. 21 ff.) påviser med stor tydelighed den arkæo-filologiske metodes uholdbarhed. Angående denne metodes anvendelse på vejstudier skriver *la Cour* (l. c. s. 31): „Det arkæologiske stof lader os altså i stikken. Det gør forøvrigt det samme på et andet punkt. Man kunne nemlig tænke sig det muligt ikke alene at konstatere et gennemgående og lokalt samfald mellem f. eks. bronzealderveje og en bestemt stednavnetype, men tillige afgørende uoverensstemmelse mellem fordelingen af disse stednavne og jernalderens fund. I så fald ville meget tale for, at navnene var af samme ælde som vejene. Imidlertid er materialet fra jernalderen ganske utilstrækkeligt til en sådan prøve. I mange tilfælde kan vi sikkert gå ud fra, at de gamle veje har været holdt i hævd — delvis indtil vore dage — og så kan de altså intet oplyse om navnenes alder. Også hvor man i

jernalderen måtte have brudt nye veje, er vi ude af stand til at påvise dem. Altså kan vi heller ikke se, om *de* måtte karakteriseres af andre navnetyper end bronzealderens.“

De kort, *Lundbye* har tegnet (F.R.A., 1923) over vejforbindelserne mellem jævnaldrende landsbynavne, ser således i mine øjne meget fantasifulde ud. I nogle tilfælde kan der måske være noget rigtigt i disse kort; men mon det så ikke er *Lundbyes* kendskab til andre forhold i egnen, der har givet resultatet? Særlig uholdbar synes antagelsen af de nye hovedveje ved oldtidens slutning. *Marstrand* (1933, s. 45) går ganske vist ind for metoden; men han erkender dog, at den nødvendigvis må samarbejdes med andre metoder.

3. Vejføringens metode. *Marstrand* (l. c. s. 46) omtaler endnu nogle metoder, der kan anvendes til klarlæggelse af vejudviklingen. En af metoderne, der også i vid udstrækning kan anvendes inden for det område, der her skal behandles, går ud på at undersøge selve vejføringen. *Marstrand* skriver herom: „Støder en vej på fri mark mere eller mindre retvinklet op til en gennemgående vej, så vil denne vej som regel være yngre end den gennemgående, undtagen, hvor der er en ringe forskydning i den gennemgående vejlinje, thi så vil forholdet næsten altid være det omvendte: den forskudte fortsættelse er en yngre vej, som udmunder i et sving i den ældre vej.“ Også skarpe knæk på veje kan være udmærkede til at klarlægge forhold, der vedrører vejudviklingen, idet de meget ofte fremkommer, når en gammel vej får retning mod et nyt mål.

4. Terrænmetoden. Talrige undersøgelser over vore gamle veje viser med stor tydelighed, at de værste terrænhindringer for vejene var de store vandløb med vidtstrakte enge på siderne. De gamle veje var derfor i meget stor udstrækning vandskelsveje, og de naturlige vadesteder over de større åer blev af afgørende betydning for vejforløbet. Ved en undersøgelse af vejudviklingen må der derfor skaffes klarhed over, hvor de gamle overgangssteder lå. — I denne forbindelse må det også nævnes, at naturlige havnepladser må fremdrages som oprindelige vejsmål.

5. Endelig er det, som allerede berørt, klart, at man må kende endepunkterne for vejen og vigtige stationer på den. Er vejens mål en eksisterende by, vil man meget ofte af dennes nuværende eller tidligere gadeplan kunne få gode oplysninger om retningen af de veje, der førte til den (*Hugo Matthiessen*, 1937).

Ved at samarbejde de ovenfor omtalte arbejdsmetoder med et gennemført markarbejde synes det efter min overbevisning muligt

at nå til ganske gode resultater også for de ældre vejes vedkommende, selv om det naturligvis ikke er muligt at opnå en eksakthed, der kommer på højde med, hvad der kan nås for veje, der stammer fra historisk tid.

Oldtidsveje.

Da man antagelig kan tage gravhøjenes antal som mål for bebyggelsestætheden (*N. H. Jacobsen*, 1937, s. 9), kan man af et kort som fig. 1 direkte se, at flyvesandsområdet i vest har været så godt som ubeboet, ligesom også marskegnene mellem Ribe og Esbjerg har været uden nævneværdig bebyggelse. Kun på strækningen mellem Esbjerg og Varde Ås udmunding har en tæt bebyggelse ligget lige ud til havet. De øvrige områder med tættere bebyggelse inden for det nuværende Ribe Amt lå alle inde i landet; man fristes uvilkårligt til at tale om bygder, nemlig: Horne-Lydum bygden, Henne-Outrup bygden, Lindknud bygden, Tirslund bygden og så kystbygden: Hjerting-Guldager bygden. Højkortet (fig. 1) synes, som omtalt, at vise, at en række veje har strålet ud fra disse bygder; men hovedindtrykket af kortet er utvivlsomt det, at det for største delen har været lokalveje. Højene giver kun få holdepunkter for fastlæggelse af ruter for langvejstrafik, hvilket måske kan forklares ved, at en sådan ikke har haft større betydning; men det kan selvfølgelig ligeså godt tænkes, at det blot er, fordi man ikke ønskede at blive begravet alt for langt fra hjembygden.

Medens vejssystemerne omkring indlandsbygderne overvejende har stjerneform, stiller det sig lidt anderledes med hensyn til kystbygden. Ganske vist peger højrækker mod tingstedet i Skast; men man kan med lige så fuld ret sige, at de peger mod de gamle havnepladser ved Hjerting, Sjølborg, Strandby og Roborghus ved Tjærborg, og dette gælder bronzealderhøjene. Enkelte af højrækkerne synes dog også at kunne tyde på en langvejstrafik til dette område. *Müller* peger i denne forbindelse på, at ravhandelen muligvis kan have givet anledning til en sådan trafik (*S. Müller*, 1914), og hans kort over højene i det nordvestlige Sønderjylland viser en smuk række, der afgjort tyder på en vejforbindelse fra Åbenråegnen mod nordvest til Sneumbro. Herfra fortsætter højrækken tydeligt mod kystbygden. Sneumbro (fig. 1, I) synes således at være et meget gammelt overgangssted; bronzealderhøje ligger helt ud til åen, hvor man endnu tydeligt kan se de mange gamle hulvejsspor ved siden af den nuværende vej.

Sandsynligheden taler også for en anden vej ud over herreds-

grænsen, nemlig en vej fra kystbygden mod nordøst over Forum (fig. 1, II) og derfra videre mod et punkt ved Varde Å noget oven for Varde (måske, hvor Varde Mølle senere blev anlagt). Også langs denne vej findes høje i stort antal, og stedsnavnet Forum er rimeligvis identisk med Farum, der ifølge *la Cour* (1927) afledes af odet farð, der betyder overgang. Fig. 1 viser de to omtalte ruter for fjerntrafik indtegnede på højkortet.

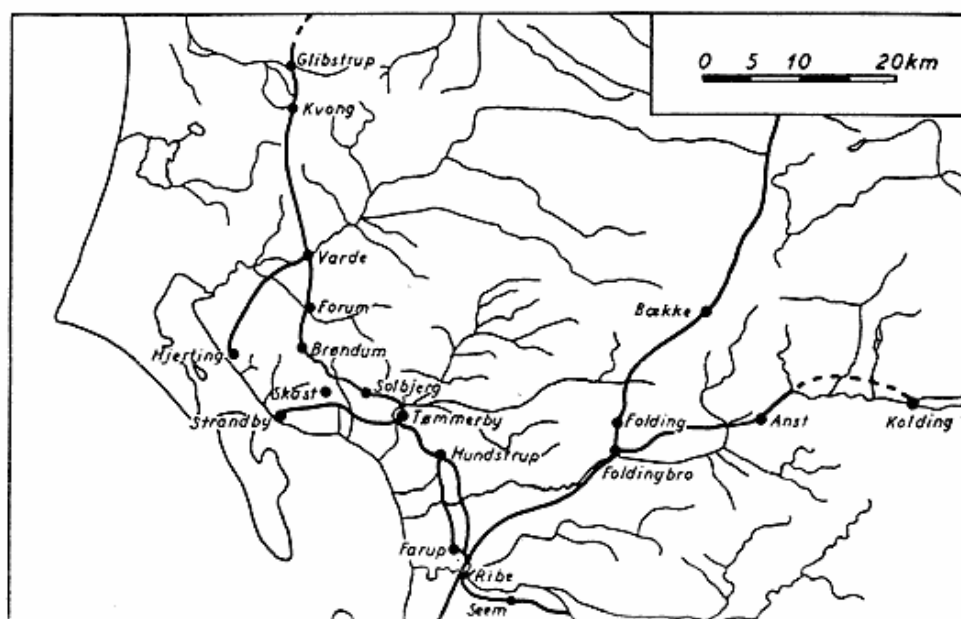


Fig. 2. Den vestjyske Hærvej gennem Sydvestjylland med de vigtigste forgreninger (væsentlig efter Johannes Mejers kort). De punkterede vejstykker findes ikke på Mejers kort.

Om forholdene i jernalderen i disse egne ved man kun lidt; men der er næppe grund til at tro, at der er sket nævneværdige forandringer i vejenes forløb. Derimod er der al mulig grund til at tro, at vikingetiden har medført så store forandringer i Hobugtlandets erhvervsforhold, at det nødvendigvis også må have givet sig udtryk i vejene. Egnens stedsnavne viser med stor tydelighed, at der i vikingetiden er sket en kraftig udvidelse af bebyggelsen. Der er en hel række torp-byer, og ingen af dem i forbindelse med kristne navne, hvorfor man vel tør slutte, at de i det væsentlige stammer fra før år 1000 og altså må henføres til vikingetiden. Også stedsnavne på -bøl, -by og -borg, der antages at stamme fra vikingetiden, forekommer i ret stort antal (*N. C. Sørensen*, 1936). Ganske vist er der i Vestjylland nogen forvirring med hensyn til endelserne -borg og -bjerg; men der er dog næppe grund til at tvivle om, at endelsen

-borg i Tjæreborg og Sjølborg og rimeligvis også i Fåborg (ved Sneum Å) refererer til befæstede bebyggelser fra vikingetiden. Det er naturligt at sætte denne kraftige forøgelse af bebyggelsen i forbindelse bl. a. med vikingetogene, der ganske særlig menes at være udgået fra Hjertingbugten (N. H. Jacobsen, 1937, s. 12).

Den øgede aktivitet omkring Hjertingbugten må naturligvis have medført en tilsvarende stigning i landtrafikken; det var jo ikke småting, der skulle skræbes sammen, når en vikingeflåde skulle stå til søs, og tomhændede kom de næppe hjem. I vikingetiden må der altså nødvendigvis have været et veludviklet system af veje, der satte kystegnene ved bugten i forbindelse med det øvrige land. For vikingerne må også en vej langs med kysten have været meget vigtig; der måtte skabes forbindelse mellem de forskellige havnepladser. Den ældste og vigtigste kystvej har vel været den fra Skast til Hjerting og Sjølborg, en anden har rimeligvis gået over Smørpøt, Solbjerg til Tjæreborg. — Fra Oksby og Ho kunne man tænke sig en rute mod nordøst til hærvejen; men meget tyder også på en rute parallel med denne over Oksbøl, Vrøgum, Lydum, Esbøl, Sdr. Vium, Bavnsbøl. — De østgående veje kan have benyttet overgangsstederne over Sneum Å ved Sneumbro og Fåborg. Den sidstnævnte overgang giver en vejretning mod Hovborg, herredstinget ved Slaug, Randbøl; her ville den så opnå forbindelse med den midtjyske hærvej og derigennem med Jelling.

Efter min overbevisning vil det næppe være forsvarligt at gå yderligere i enkeltheder angående oldtidsvejenes forløb, og selv det her anførte ville hvile på et temmelig løst grundlag, hvis ikke den senere vejudvikling, der virkelig kan følges, også syntes at bekræfte det.

Ribeveje.

Det må altså antages, at den vestjyske hærvej er umådelig gammel, rimeligvis ældre end Ribe; den er en direkte fortsættelse af den frisiske landevej i den vestlige del af Slesvig (*Mielck*, 1885). Ribe er antagelig den nordligste af de mange friserbyer langs Vadehavets kyst (N. H. Jacobsen, s. 13) og dens beliggenhed meget karakteristisk: et stykke oppe ad åen ved overgangen mellem marsken og den faste gest på det sted, hvor vejen passerer Ribe Å. Dette overgangssted er i øvrigt det eneste anvendelige på disse kanter.

Man ved naturligvis ikke med sikkerhed, hvornår Ribe er anlagt; men allerede 860 byggede Ansgar sin kirke i byen, hvilket blandt meget andet tyder på, at byen allerede da var en handelsplads af ikke ringe betydning. Få århundreder senere havde Ribe sin første

storhedstid, og med en kortere afbrydelse beholdt byen sin stilling som den danske vestkysts eneste betydelige havn lige til ind i det 17. årh. (N. H. Jacobsen, s. 13—27 og Hugo Matthiessen 1927). — Der skal ikke her gøres nærmere rede for årsagerne til byens handelsmæssige betydning; men blot understreges, at en mangfoldighed af varer passerede Ribes havn (ordet havn her taget i dets videste betydning). Af eksportvarer nævnes således: Heste, korn, flæsk, sild, smør, talg, læder, tømmer. *Helms* (1898) mener også, at der er blevet eksporteret kampesten. Senere blev som bekendt den vigtigste eksportvare *stude*. Af importvarer nævnes særlig klæde, silke, vin, øl, og af tungere varer kendes særlig forskellige stenarter og specielt den rhinske tufsten, der er anvendt i Ribe domkirke og en række landsbykirker (*Helms*, 1894, *Daniel Bruun*. Danmark, Land og Folk IV, s. 91 ff.) Se kortet s. 96.

Af denne kortfattede liste over varer, der passerede Ribe, vil man forstå, at byen ikke blot måtte have sine søforbindelser i orden; i lige så høj grad måtte veje fra alle kanter være til stede, således at varerne kunne føres til og fra byen. Rygraden i dette vejssystem var utvivlsomt den vestjyske hærvej. Vejen fulgte stranden op gennem Sønderjylland i store træk som hovedvej nr. 11 nu. Passagen ind i byen ad Sønderport var let nok; her skulle man kun over den lille kunstigt anlagte Stampemølleå. Værre var det at komme videre mod nord; her måtte man over vidtstrakte enge, der til tider var ganske ufremkommelige. Den næste hindring var Kongeåen. Den ældste vejføring har rimeligvis været over Farup, Jedsted, Vilslev til Hunderup; senere har man så lagt vejen over Gredstedbro, der i hvert fald var den almindelige rute på Valdemar Sejrs tid. Fra Hunderup gik vejen over Tømmerby til Sneumbro. Retningen af Tømmerby gade (fig. 3) viser endnu på matrikelkortet (1792) og for øvrigt stadig, at den var et stykke af Ribe-Sneum-vejen. Ved selve Sneumbro og i heden nord for broen ser man endnu de mange vejspor, som denne gamle vej har efterladt sig. Vejen gik dels som nu direkte mod Varde over Øllufvad, dels gik den i en bue ud mod Hjerting over Skast og Brøndum. Nord for Varde gik vejen direkte mod Tarm. (På Mejers kort ser det ud, som om vejen fra Sneumbro gik i en bue over Skast til Øllufvad. Det er dog ikke sandsynligt, at den virkelig har haft dette forløb; vejsporene peger tydeligt nok mod Kors Kroen, hvor jo også Tingstedet lå).

Betydningen af den vestjyske hærvej fremgår af mange ting; her skal blot fremhæves et par træk af dens historie, der tillige siger noget om dens forløb. — I det 12. årh. var det endnu for en stor

del kirken, der tog sig af vejene (*C. L. Paulsen*, p. 20 f.), og i Ribe stift sørgede bispnen for at have sikre støttepunkter langs vejen; særlig mange nævnes langs denne vej. På ruten mellem Varde og Ribe havde han „det faste Oksvang“ (*Hugo Matthiessen*, 1927, s. 117) vest for Skast, altså visende hen til en vejføring over Skast,

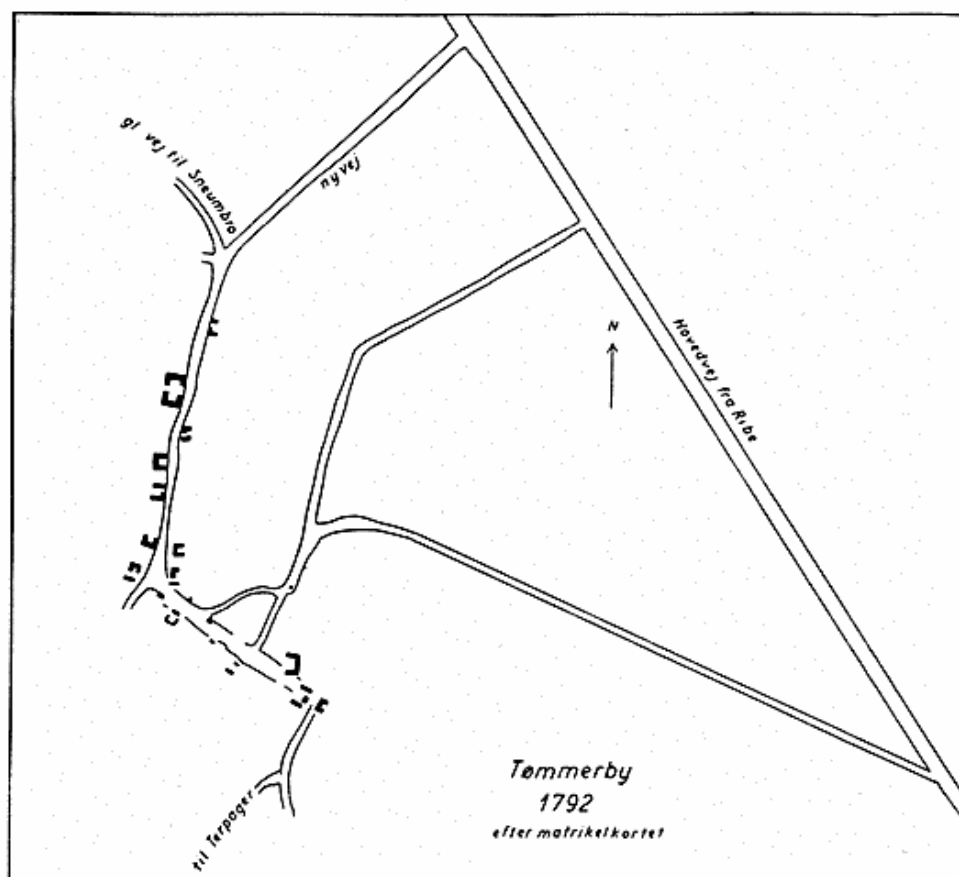


Fig. 3. Tømmerby gade. Retningen af bygaden viser, at den oprindelig har været et stykke af Ribe—Sneumbrø-vejen.

Brøndum. — Rimeligvis er den tufsten, der er benyttet i kirkerne i Farup, Vilslev, Hunderup og Brøndum ført frem ad denne vej.

„1652 blev postgangen mellem Ribe og Ringkøbing ordnet således, at man fra Ribe førte posten til Gredstedbro, derfra til Tømmerby, hvor postvæsenet ejede en gård, derfra ad Bryndum,¹⁾ Varde og Tarm til Ringkøbing“. (*J. Madsen*, 1911—14, s. 413). Ved Sneumbrø lå Emdrup posthus (det sidste posthus står endnu), der var et meget besøgt krosted. Der er næppe tvivl om, at en meget stor del

¹⁾ Af Hensyn til Fanø og Hjerting.

af trafikken har fulgt den vestlige rute, rimeligvis fordi den anden var en del dårligere. 1732 skriver herredsfogeden om dette vejstykke: „Fra Ribe og til Varde begynder den rette landevej ved enden af vasen på hin side af Sneumbro igennem Sadderup Vejle forbi Øllufgård og over Øllufvad, som i ret høje vandfloder er et farligt sted, der nøje bør iagttages ved storm at passere, for den vejfarendes sikkerhed forsvarlig reparerer, og vejen nord for vandet til Varde snart derfor opfyldes, så den rejsende ikke skal lide mangel eller ophold for vejens ubrugbar og onde vedligeholdelse, som ellers vil komme på vedkommende almues ansvar og afsavning efter loven og de kgl. allernådigste forordninger om vejenes reparation i Danmark“. Endnu så sent som i 1861 klages der over dette vejstykke; en fragtmand havde måttet spænde 14 heste for sin vogn for at komme over ved Øllufvad (Ribe Stiftstidende 29/1-1863). — Strækningen mellem Ribe og Gredstedbro fik sit nuværende forløb i begyndelsen af det 19. årh. Endnu 1792 berettes det, at 116 bøndervogne, der skulle levere fourage til en husareskadron i Ribe, måtte holde i 3—4 dage uden for byen, fordi de ikke kunne komme over de oversvømmede enge på Vestermade, Studemarken og St. Jørgens Mark. Stiftamtmand W. J. A. Moltke tog initiativet til den nye vej, der påbegyndtes 1800 og fuldendtes 1802. Til vejens fyldning medgik 42180 læs sand, grus og græstørv samt 422 læs sten. Til at begynde med fulgte man fra Moltkes vej Farupvejen nogle hundrede meter for så at dreje mod nord (vejen findes endnu). Den endelige udretning skete i årene 1820—40. På matrikulkortet 1838 (Kjærbøl By, Farup Sogn) ser man i det nordlige hjørne af matr. nr. 38, at den „nye Landevej til Ribe“ under en spids vinkel krydser en vej med „ubestemt Bredde“, der benævnes „Kreaturdrift“; overstreget står der: „Landevej fra Varde“. Det var denne vej, man benyttede i ældre tid, og som udgår fra Farupvejen. På Geodætisk Instituts kort 1:100000 ses den gamle vej tydeligt begyndende i plantagen nord for Ribe; den krydser så hovedvej nr. 11 i Kærbøl og går i en bue øst for hovedvejen mod Gredstedbro. — Vejarbejderne kan delvis følges gennem de sager i landmålerarkivet (M.K.), der omhandler hartkornsberegninger over de jorder, der blev afgivet til vejen. — Det skal endelig omtales, at en række markedspladser har været i brug langs denne vej. *Kragelund* og *N. Møller* (F.R.A., 1945) omtaler Endrup marked ved Lille Endrup nær Skast herredsfoged (omtalt 1783, 1819 flyttet til Holsted), Tømmerby marked (1847—1866) og Ålbæk marked ved Sneumbro (1885—1901).

Naturligvis måtte Ribe også have sine veje ind i landet og tværs

over halvøen. Hvilken af disse veje der er den ældste, er i denne sammenhæng mindre væsentligt; men det synes mest rimeligt, at diagonalvejen gennem Sønderjylland over Lustrup, Roager, Arrild, Hellevad til hærvejen ud for Åbenrå og dermed i forbindelse med Slesvig er den ældste; den følger i hovedsagen samme rute som den omtalte oldtidsvej (se s. 78). Mon ikke Ansgar kom ad denne vej, da han ca. 860 fik tilladelse til at bygge kirke i Ribe? Også ved denne vej havde ribebispen sin faste borg, nemlig Lustrup kort syd for Ribe (*Hugo Matthiessen*, 1927, s. 117). Over Lustrup gik i øvrigt også en anden meget gammel vej, nemlig den mod overfarten ved Årøund til Fyn (1. c. s. 79), der som en næsten ren vandskelvej gik fra Ribe mod sydøst mod et sted i nærheden af Toftlund og derfra langs sydsiden af Haderslev Fjord.

En anden vigtig vej måtte naturligvis føre mod nordøst mod Jelling og støde til hærvejen. Hvilken rute denne vej har fulgt i de ældste tider, tør jeg ikke afgøre. *Alkærsig* (F.R.A. 1944) hævder, at forbindelsen til hærvejen skulle gå fra Ribe over Gredstedbro, Jernved, Tobøl, Bobøl, Føvling, Hulvad til Læborg kirke. En hel række argumenter taler for, at denne vej i hvert fald er en af de ældste; bl. a. hæfter man sig ved en del gamle meddelelser om vejen. Særlig vægt lægger *Alkærsig* på, at det i visen om dronning Dagsmars død berettes, at kongen red over Gredstedbro; forbindelsen over Foldingbro skal ifølge *Alkærsig* ikke have eksisteret på dette tidspunkt. Det var jo også på et langt senere tidspunkt, at der kom toldsted i Foldingbro; til at begynde med var der kun toldsted ved Gredstedbro og i Kolding. Forbindelsesvejen mellem Ribe og hærvejen over Foldingbro synes således særlig udviklet i studehandelens tid. Der har utvivlsomt også været endnu en Ribe-Jelling-vej, nemlig fra Gredstedbro over Vejrup (tufstenskirke), Grenekrog (gammelt vadested med vandmølle tilhørende Ribe domkirke; omtalt 1459 (*S. Bøcher*, 1944, s. 42)), Hovborg (gammelt vadested) og videre med samme retning som oldtidsvejen omtalt s. 80 mod Jelling, hvorfra vejen fortsatte mod Skanderborg.

Da Kolding i tidlig middelalder groede op, fik Ribe naturligvis også forbindelse med denne by og dermed tillige med den nye tværvej gennem riget over Middelfart. Ribe-Kolding-vejen gik over Foldingbro, men passerede ikke åen her, den fortsatte over Københoved, Skodborg, altså syd for Kongeåen, til Kolding. Først senere udvikledes vejen nord for Kongeåen fra Foldingbro over Anst Bro.

Vardeveje.

Byen Varde er en udpræget broby, hvilket også den ene af de gamle navneformer — Warwath — viser. Den anden gamle navneform, Warwik, synes derimod at vise hen til åen som havneplads (*Lindberg-Nielsen*, 1942). Den vej, der gik over Varde Å ved Varde, var jo den vigtige vestjyske hærvej, og det er derfor såre naturligt, at der opstod en by. Den har antagelig haft betydning allerede i det 12. årh.; den nåede dog aldrig op på siden af Ribe, bl. a. fordi den ligefrem blev holdt nede af Ribe. I løbet af middelalderen udvikledes dog også veje, der særlig havde retning mod Varde, og ganske særlig betydning fik Kolding-Varde-vejen. Den følger den nuværende hovedvej nr. 1 til Endrup Mølle, hvorfra den går over Roust til Varde. Et skarpt knæk på vejen lige vest for Endrup Mølle synes at tyde på, at der har været et lidt nordligere overgangssted i gamle dage, hvilket stemmer godt med, at ældre kilder (f. eks. tingbogen 12/4-1732) siger, at den rette landevej fra Kolding til Varde går ind i Skast herred ved Gistbro. Dette stednavn findes ikke på eksisterende kort; men en lokalitet noget nord for Endrup Mølle kendes som Gist Mølle (den senere Tomp Mølle. *S. Bøcher*, 1944, s. 152).

Veje til Vardes udhavne (excl. Hjerting).

Da Vardes havn allerede meget tidligt måtte betegnes som ubrugelig, fik en række havnepladser ved Hobugt betydning som udhavne for byen; særlig vigtig blev Hjerting. *N. H. Jacobsen* (1937, s. 191 ff.) omtaler en række sådanne udhavne, og for dem alle gælder det, at veje fra dem fører direkte til Varde. Næsten alle disse veje eksisterer endnu, og de kan i alle tilfælde konstateres på matrikulkortene (original I), der i øvrigt giver nøjagtige oplysninger om udhavnenes beliggenhed i en række tilfælde, som selv *N. H. Jacobsen* synes at have overset.

Den betydeligste af Vardes udhavne var som nævnt Hjerting; men da denne by på et ret sent tidspunkt (omkring 1800) fik sit eget vejsystem, vil det være mest praktisk at tage den til sidst. De havnepladser, der er tale om, er følgende: Dødemandsbjerg ved Oksby, Ho, Kielst i bunden af Hobugt, Tarp og Janderup ved Varde Ås højre bred, Myrtue, Marbæk, Sjælborg, Hjerting og Strandby mellem Esbjerg og Varde Å. — Sydligere — snarere med tilknytning til Ribe — ligger så havnepladser ved Roborghus, ved Sneum Ås munding og Darum ladeplads. Skønt hørende til Ribe vil disse havnepladsers veje dog af praktiske grunde også blive behandlet i det følgende.

1) Dødemandsbjerg. Stedet er afsat på Videnskabernes Selskabs kort fra 1804 ved kysten vestsydvest for Oksby. Dette kort viser ingen vejforbindelse, men på kort over Vester Horne Herred 1867 ser man, at vejen fra Oksby kirke, der går mod sydvest, fortsættes direkte mod kysten, som nås netop ved Dødemandsbjerg.

2) Havnepladsen ved Ho lå ved den indskæring fra Ho Bugt, hvor nu Havnegrøften findes. På matrikulkortet 1819 står der på det sted, hvor vejen fra Ho til Skallingen når vandet — her kaldet

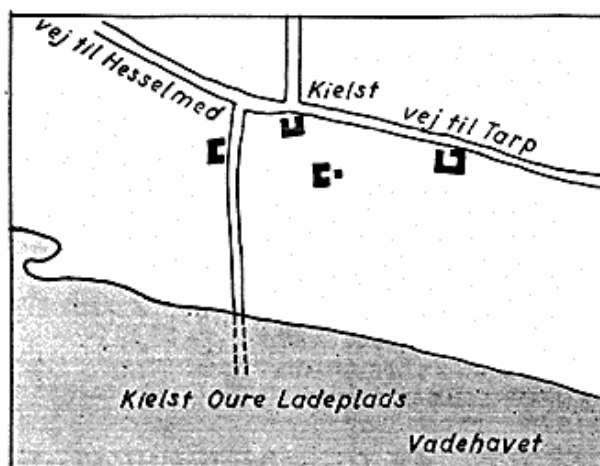


Fig. 4. Kielst Ladeplads i bunden af Ho Bugt (efter matrikulkort, original I.). Man bemærker navnet Kielst Oure. Oure skal ifølge P. Skautrup: Det danske sprogs historie (s. 60) være et yngre urnordisk ord og svare til tysk Ufer. Mellem Darum og Ribe Ås munding findes et højereliggende, strandvoldspræget marskområde, der endnu betegnes Ouret.

Hobo Dyb —: „til havnen“. Fra Ho fortsatte vejen til Varde omtrent som nu, idet den gik uden om marskengene ved bugten.

3) Kielst ladeplads (fig. 4). Den gamle vej mellem Oksbøl og Varde gik fra Billumvad til Billum kirke. Fra denne vej var der forbindelse fra Oksbøl over Gammel Hesselmed Mølle til Kielst ladeplads, ligesom der også var forbindelse hertil fra Billum kirke.

4) Tarp ladeplads (fig. 5), der lå på åens nordside, havde vejforbindelse som nu til Tarp og derfra videre til Billum oprindelig ad en enkelt vej, men senere ad to veje på hver sin side af den gamle vej (Orig. I. 1795). En vej førte også dengang fra Tarp til Janderup. Ved Tarp var der som bekendt også i lange tider færgested; det blev først nedlagt, da vejbroen kom.

5) Janderup ladeplads synes på matrikulkortets tid (1819) at have haft ret stor betydning (fig. 6). Den oprindelige vej fra ladepladsen til Varde synes efter matrikulkortet at have gået over Hyllerslev.

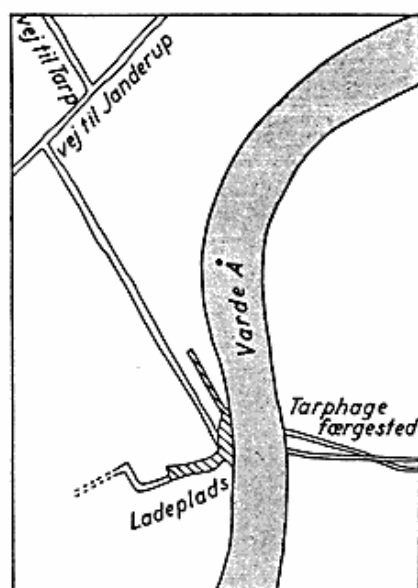


Fig. 5. Tarp Ladeplads ved Varde Å (efter matrikulkort original I).
Det skraverede område var udlagt til ladeplads.

6) Myrtue. Her fandtes vel ikke nogen egentlig ladeplads; men særlig som smuglerhavn har Myrtue vistnok haft betydning. Vejen herfra gik over Hostrup, Alslev, Toftnæs til Varde. På strækningen mellem Hostrup og Alslev findes der i heden gamle vejspor, der synes at høre til denne vej; de har retning ikke mod selve Hostrup, men mod Kravense og Myrtue.

7) Marbæk. Vejen førte herfra som nu til Myrtue-Hostrup-vejen. Ladepladsen har rimeligvis ligget der, hvor man endnu på stranden ser rester af en stendæmning med vej. Denne dæmning er dog næppe så forfærdelig gammel, men antagelig anlagt i forbindelse med den teglovn, der er angivet på Videnskabernes Selskabs kort, og som man for øvrigt stadig kan se resterne af.

8) Sjælborg. Denne plads havde for det første som omtalt sine gamle forbindelseslinjer mod øst og sydøst over Ravnshjerg; men desuden gik flere veje mod Varde bl. a. over Alslev by og over Alslev Mølle (se under Hjertingveje, s. 89).

9) Hjerting.

Andre mindre havnepladser.

10) Strandby. Herfra var der, i tiden før Eshjerg havn byggedes, overfart til Fanø, så det er jo rimeligvis en gammel havneplads. Den eneste af Eshjergs gader, der afviger fra det retvinklede system, er den gamle vej fra Strandby til Jerne kirke, Strandby Kirkevej.

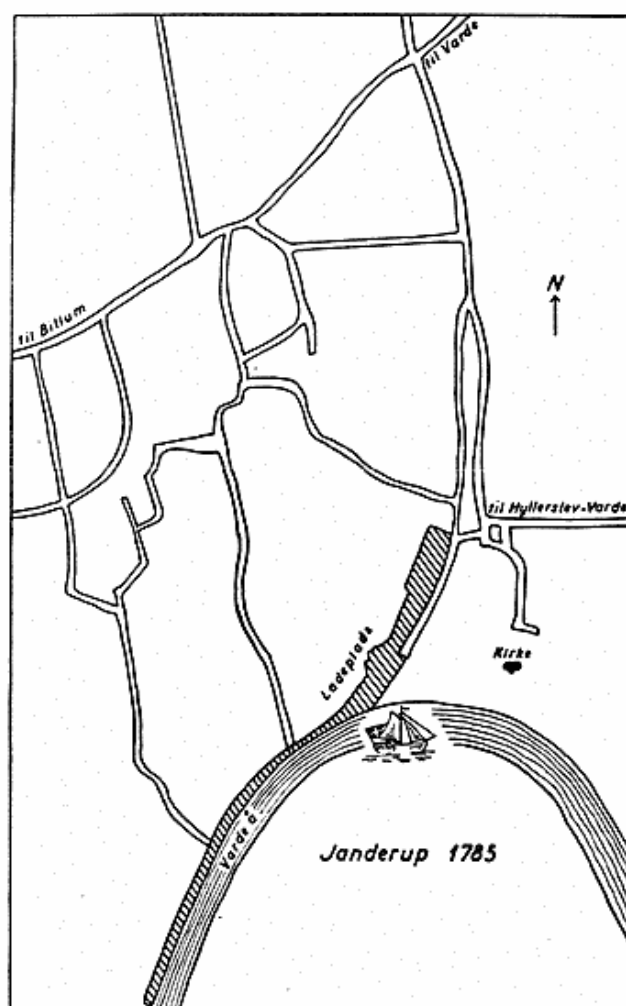


Fig. 6. Janderup Ladeplads ved Varde Å (efter matrikulkort, original I.). Det skraverede område var udlagt til ladeplads. Skibene har rimeligvis kunnet lægge til ved åbredden. Man lægger mærke til skibstypen. Skibets navn, „Victory“, synes at tyde på forbindelse med England.

Denne vej er jo tillige den gamle forbindelsesvej ind i landet til Skast og dermed videre mod Ribe, Kolding og Varde.

11) Roborghus ladeplads (fig. 7). Herfra var der også en tid færge til Fanø (før færgen flyttedes til Strandby). Vejforbindelsen gik over Tjæreborg og derfra mod Skast og Sneumbro.

12) Ladeplads ved Sneum (fig. 8). Ladepladsen fandtes på det sted, hvor nu Esbjerg-Darum-vejen går over åen. På matrikulkortet ses der kun at have været vejforbindelse mod Tjæreborg, medens der kun gik en sti til Darum.

13) Darum ladeplads. Måske hænger den manglende vejforbin-

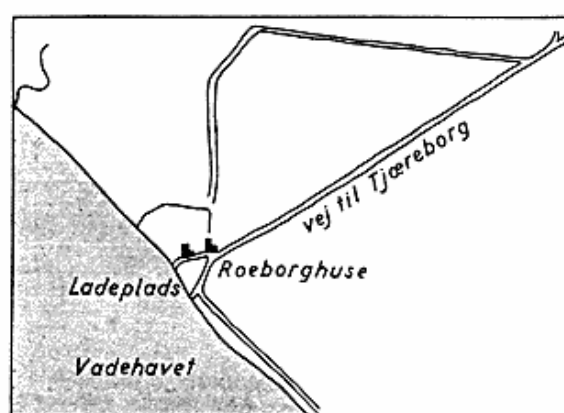


Fig. 7. Roeborghus Ladeplads ved Tjæreborg (efter matrikulkort, original I.).
Man har rimeligvis kørt ud til skibene. Vejen, der går mod sydøst langs stranden tjente som ladepladsareal.

delse til Sneum Å sammen med, at Darum ladeplads blev foretrukket.

Morsomt er det at lægge mærke til tufstenskirkernes åbenbare tilknytning til ladestederne. Der er næppe tvivl om, at de er blevet benyttet ved transporten af disse sten, da vejene næppe har fristet

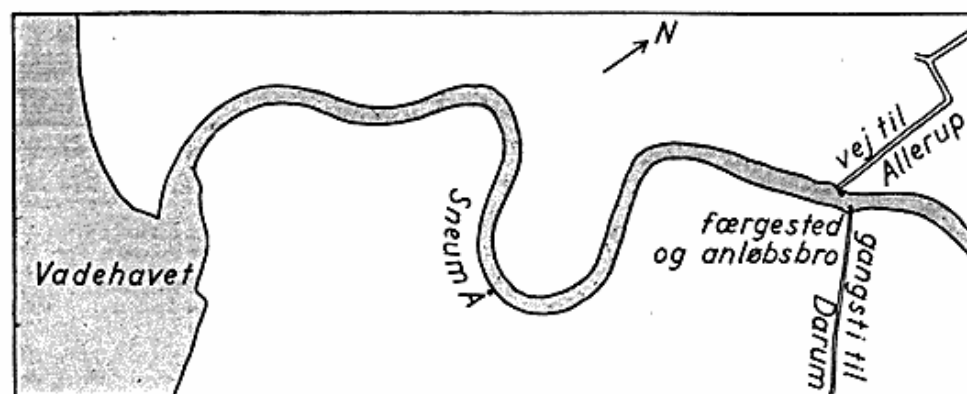


Fig. 8. Ladeplads ved Sneum Å (efter matrikulkort, original I.).

til særlig lange transporter af denne tunge vare. Man bemærker særlig forbindelserne Kielst-Ål kirke, Kielst, Tarp-Billum kirke, Tarp, Myrtue — Hostrup kirke, Janderup — Janderup og Alslev kirker, Roeborghus — Tjæreborg kirke og Darum kirke ved to ladepladser. Man har rimeligvis også kunnet sejle sten op ad Sneum Å til Bramminge kirke. Se kortet s. 96.

Hjertingveje.

Allerede tidligt var Hjerting blevet den foretrukne havneplads for Varde; men det var dog først efter 1600, at denne havn rigtig fik

betydning, og dens egentlige blomstringstid falder i tiden fra ca. 1700 til anlæggelsen af Esbjerg havn, altså netop i den tid, da de jyske hovedveje blev opmålt og udstukket. Det er således ganske naturligt, at Hjerting måske mere end nogen anden havneplads i området har sat sit præg på det nuværende vejssystem og specielt på hovedvejene.

Den vigtigste og ældste forbindelse var naturligvis den til Varde. Vejen fulgte her oprindeligt en anden rute end den nuværende amtsvej; den gik over Guldager, Alslev Mølle, en rute der sikkert også benyttedes længe efter, at amtsvejen var blevet anlagt, bl. a. fordi man skulle betale bompeng på amtsvejen; men sikkert også fordi man ad denne vej bedre kom uden om tolden. Meget oplysende er en sag om den nye vej fra Hjerting til Guldager, der blev planlagt 1789. Nogle Hjerting-boere klagede over det valgte forløb; men stiftamtmanden holdt med herredsfoged Warthoe, og i hans skrivelse til vejkommissionen slutter han således: „Til slutning kan jeg ej lade forbigå herved at anmærke, at det er mig bekendt, at købmændene i Varde, Holstebro, Viborg, Lemvig og undertiden Ringkøbing søger Hjerting losseplads og toldsted, men de ordentlige landeveje falder alle over Varde købstad samt gennem Alslev og Hostrup sogne og går norden ind til Hjerting by, følger står disse købsteders købmænd i aldeles ingen konnektion til vejen mellem Guldager og østen ind til Hjerting (det havde klagerne fremhævet), med mindre de befatter sig med sådanne varer, som kunne gøre det betænkeligt for dem at følge den rette offentlige landevej“. Vejen blev fuldført i 1790'erne, og dermed fuldendtes udretning og forandring af den gamle Kolding-Varde-vej til en Kolding-Hjerting-vej. Vejen eksisterer naturligvis i sin fulde udstrækning; men på stykket fra lidt vest for Kors Kroen til Tarp kro (Brøndum Sogn) har den nu bivejskarakter.

Også til Ribe fik Hjerting forbindelse; vejen fulgtes med Kolding-vejen til ca. 2 km sydøst for Tarp Kro for derfra at gå syd om Skast til Sneumbro. Også her har strækningen fra Tarp Kro til Briksbøl (ved Skast) bivejskarakter i vore dage.

Når den vejfarende i vore dage kommer fra Kolding ad hovedvej nr. 1, må han uvægerligt studse over hovedvejens skarpe knæk ved Kors Kroen og over den brede bivej, der fortsætter ligeud. I Briksbøl er hovedvej nr. 1 nu så dominerende, at man ikke lægger så meget mærke til Hjertingvejen.

Esbjergveje.

Vi har nu set, hvorledes vejnettet afpassedes efter de svundne tiders skiftende havnepladser. I de ældste tider bugtede vejene sig frem følgende terrænet, og de få anvendelige vadesteder og broer havde afgørende indflydelse på vejforløbet. Senere gik vejene noget mere lige mod målene, således som det ses med Hjertingvejene, idet de dog i stor udstrækning holdt sig til ældre eksisterende vejlinjer. Det samme gælder, omend i mindre grad, de veje, der i vore dage er opstået og opstår i tilknytning til Esbjerg, vore dages vestkysthavn.

Allerede 1874—75 fik Esbjerg sine jernbaneforbindelser til Kolding, Varde og Ribe (*Aagesen*, 1949); men der kom kun een vej til havnen, den nuværende hovedvej nr. 1, der knap 1 km vest for Korskroen højedes af fra den eksisterende Hjertingvej for over Skast, Jerne at nå Esbjerg havn. At der ikke kom flere veje til at begynde med, er forståeligt; man befandt sig jo endnu i hestevognens tidsalder. Først da bilerne rigtig begyndte at gøre sig gældende, måtte der naturligvis udvikles en række nye veje til Esbjerg. De egentlige Esbjergveje er således ikke ret gamle. Den første vej, der kom, efter at hovedvejen var anlagt, var Esbjerg-Hjerting-vejen, der afløste den gamle strandvej, der på visse strækninger gik ude i strandkanten. Først i 30'erne fuldendtes hovedvej nr. 12, Esbjerg-Varde. I lange tider havde man klaget over, at der kun var dårlige sogneveje på denne strækning (man måtte om ad Korskroen). 1939 fuldendtes Tarpbagevejen med broen over Varde Å, og under sidste verdenskrig arbejdedes der på strækninger af vejen Esbjerg-Darum-Ribe, der nu er fuldendt. Utvivlsomt vil der i fremtiden komme endnu flere nye veje til; det må i denne forbindelse nævnes, at Ribe Amtsråd allerede har vedtaget en fortsættelse af Tarpbagevejen mod nord, således at vor vestkysthavn kan få den fulde udnyttelse af sit store bagland.

Det havde længe været klart for de geografer, der arbejdede med Esbjerg, at man i meget høj grad savnede kendskab til landevejs-trafikkens betydning for byen, og det var derfor naturligt for mig at tage denne undersøgelse op, mens jeg boede i Esbjerg og kunne have det fulde udbytte af samarbejdet med Esbjerg Erhvervskontor, ligesom jeg let kunne komme i forbindelse med forretningsfolk i byen.²⁾ Undersøgelserne, der er udført i årene 1944—48 (publice-

2) Jeg benytter lejligheden til her at takke alle i Esbjerg, der har hjulpet mig med disse undersøgelser.

rede i Esbjerg By- og erhvervsøkonomiske Oversigter, 1944, nr. 2, 1946, nr. 1 og 1948, nr. 1), havde først og fremmest til formål at belyse landevejstrafikkens betydning for Esbjerg og for Esbjergs opland og derigennem tillige give den erhvervsmæssige forudsætning for vejudviklingen i vore dages Sydvestjylland.

Man havde længe haft kendskab til jernbanetransporterne takket være banernes statistik (Aagesen, 1949); langt vanskeligere var det at få klarhed over lastbilernes transportydelser. To undersøgelser klarede dette problem ret godt: 1936 udførtes på borgmesterkontoret en undersøgelse af Esbjergs handel med og trafik til og fra Tarpbagebroens opland; man indhentede oplysninger hos de større grossistfirmaer i Esbjerg og hos mejerier og brugsforeninger i oplandet om varernes art og mængde samt om transportmåden; der blev således taget hensyn både til jernbane- og automobiltrafik. — 1938 arbejdede man på Esbjerg erhvervskontor med spørgsmålet om returfragts betydning for de vognmænd, der kørte på Esbjerg. Undersøgelsen blev udført ved udsendelsen af spørgeskemaer dels til de større handelsfirmaer i byen dels til de respektive vognmænd og endelig ved i en uge at opnotere vognene og deres ladninger ved eksportbådene.

Det indsamlede materiale, der blev stillet til min rådighed, viste, at mindst 87500 t eksportvarer årlig kom til Esbjerg pr. bil. Dette tal er dog rimeligvis noget for lavt, bl. a. fordi en del vognmænd ikke besvarede henvendelsen fra erhvervskontoret. Antagelig må biltransporten på dette tidspunkt sættes til ca. 100000 t årlig eller ca. $\frac{1}{3}$ af den samlede eksport fra Esbjerg. En sammenligning med tallene fra landsfærdselstællingen 1939, der gennemsnitlig viser 888 lastbiler talt i 16 timer (kl. 6—22, 3-6/8 1939) på hovedlandevejene til og fra Esbjerg, tyder også på, at man roligt kan sætte automobiltransporten til 100000 t årlig. I samme retning peger også tallene fra den undersøgelse, borgmesterkontoret lod foretage 1936 for

Tabel I. Varemængder leveret til og fra Esbjerg 1929 og 1936.

	1929		1936	
	pr. bane	pr. bil	pr. bane	pr. bil
Kul og foderstoffer.....	5264 t	6507 t	137 t	6564 t
Svin	1090 stk.	1613 stk.	0 stk.	7101 stk.
	^{1, 4-1, 12} 1929			
Kreaturer og kalve.....	kan ikke opgives		133 stk.	8781 stk.
Søer, lam og heste.....	» » »		16 stk.	714 stk.

Tabel II. Varer ankommet til englandsbådene pr. bil 16—21/6 1938.

	Æg (kasser)	Flæsk (baller)	Smør (dritler)	Diverse	Antal vogn- ladn.
16/6			130	13 kss. automater	3
17/6	596	369	464	30 » ost	21
				45 bl. krølhår	
18/6	5350	645		8 kss. automater	
				4 kl. hestekød	55
20/6	310	187		85 kss. ost	6
21/6	307	507	165	18 kss. automater	
I alt	6563 = ca. 394 t	1708 = ca. 188 t	759 = ca. 42 t		85

Tarphagebroens opland (Oksby, Ho, Oksbøl, Billum, Janderup, Kærup, Vrøgum og Grærup), og hvis hovedresultat ses af tabel I.

Man må sikkert regne med, at en del svin er tilført eksportslagteriet i Esbjerg pr. bil. Tabel I viser desuden, at transporten til og fra det omhandlede område i stigende grad udførtes af lastbiler. I borgmesterkontorets bemærkninger til undersøgelsen understreges det, at oplysningerne ikke er fuldstændige, idet ikke enhver foregået varetransport er medtaget.

Angående arten af de varer, der transporterendes til Esbjerg pr. bil giver tællingen ved eksportbådene gode oplysninger (tabel II), og meddelelserne fra vognmændene om arten af de transportererede varer peger i samme retning som tællingsresultatet. Det synes i særlig grad at være æg, der transporteres pr. bil.

Sammenlagt giver tællingen 624 t eller 6,5 t pr. vognladning. Går man ud fra denne uge som en gennemsnitsuge, giver det ca. 32000 t årlig tilført direkte til bådene. Lægges dette sammen med det, der fremgår af vognmændenes besvarelser, nemlig 55000 t, får man de nævnte 87000 t. (Da bilernes numre er opgivet både ved tællingen på havnen og i vognmændenes svar, har man kunnet undgå at tælle en vogn flere gange.)

På basis af Aagesens og egne undersøgelser har kortet fig. 9 over transport af landbrugsvarer til Esbjerg kunnet tegnes (Aagesen, 1949, fig. 82). At biltransporten spiller en så forholdsvis stor rolle, hænger sikkert for en stor del sammen med varernes art, idet en hurtig transport af letfordærlige varer er af største betydning. Der, hvor jernbaneforbindelsen er dårlig — som f. eks. til Sønderjylland — overtages transporten af bilerne, medens andre områder, der har god jernbaneforbindelse — f. eks. Randers — betjenes af

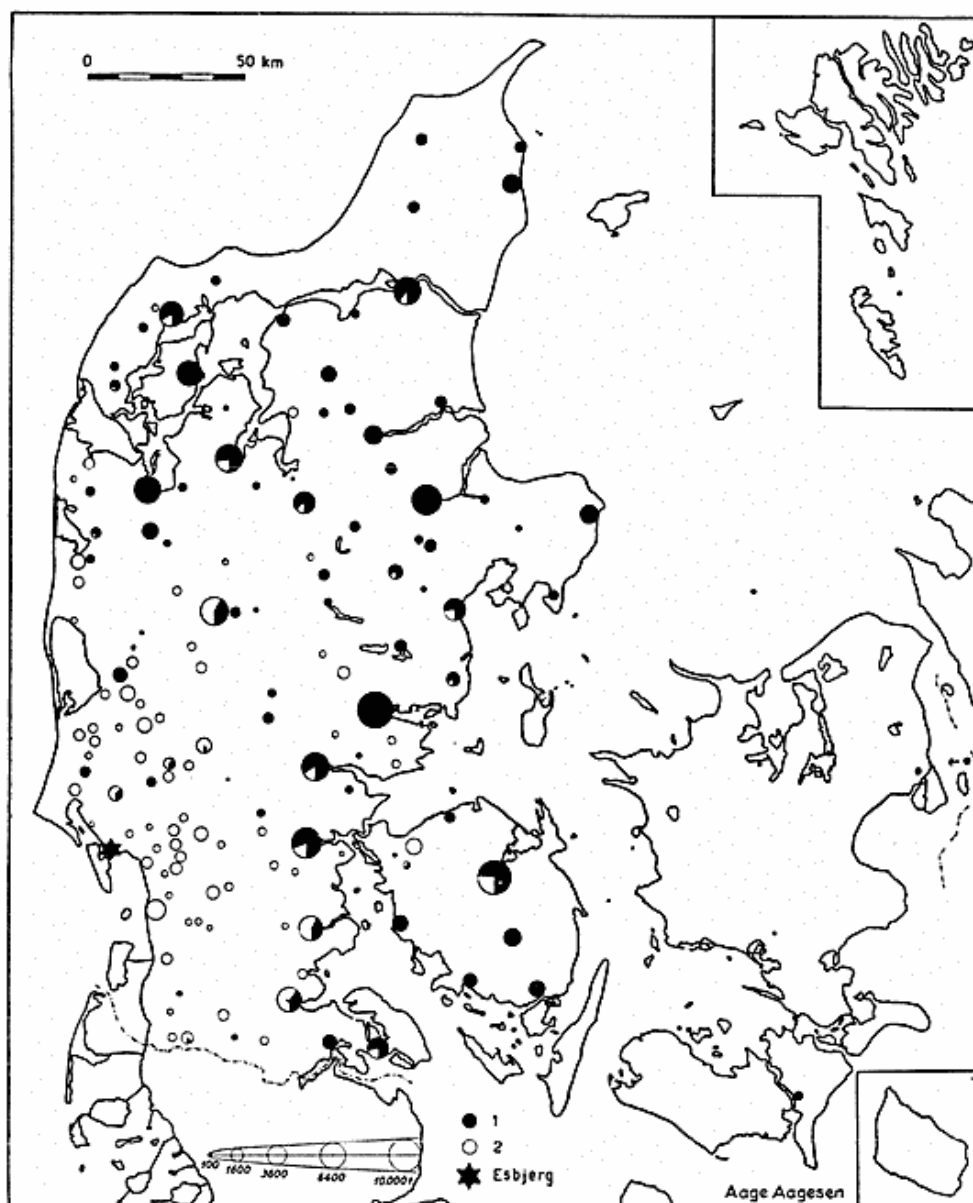


Fig. 9. Afsendelsessteder for landbrugsprodukter (kød og flæsk, smør, æg og svin) til Esbjerg i 1938—39. 1. Jernbanetransport. 2. Biltransport.
(Efter Aa. Aagesen, 1949, fig. 82).

banerne. Meget bemærkelsesværdigt er det, at biltransport ikke blot benyttes fra det nærmeste opland, men så langt borte fra som fra Ålborg, Thisted og Odense. At særlig ægtransporterne foregår pr. bil, har vel sin forklaring dels i æghandelens organisation, dels i at æg dårligt tåler omladningen.

For Esbjergs fiskeeksport blev en god og hurtig forbindelse sydpå af afgørende betydning, efter at man var begyndt at benytte de

store lastbiler til fisketransport. 1944 skriver sekretær *Albert Nielsen*, Vestjysk Fiskeriforening (Esbjerg, 1944, nr. 2) bl. a.: „En nøgtern beregning har godtgjort, at ca. 75 % af hele Danmarks fiskeeksport forsendes ved hjælp af de rundt regnet 130 lastbiler,

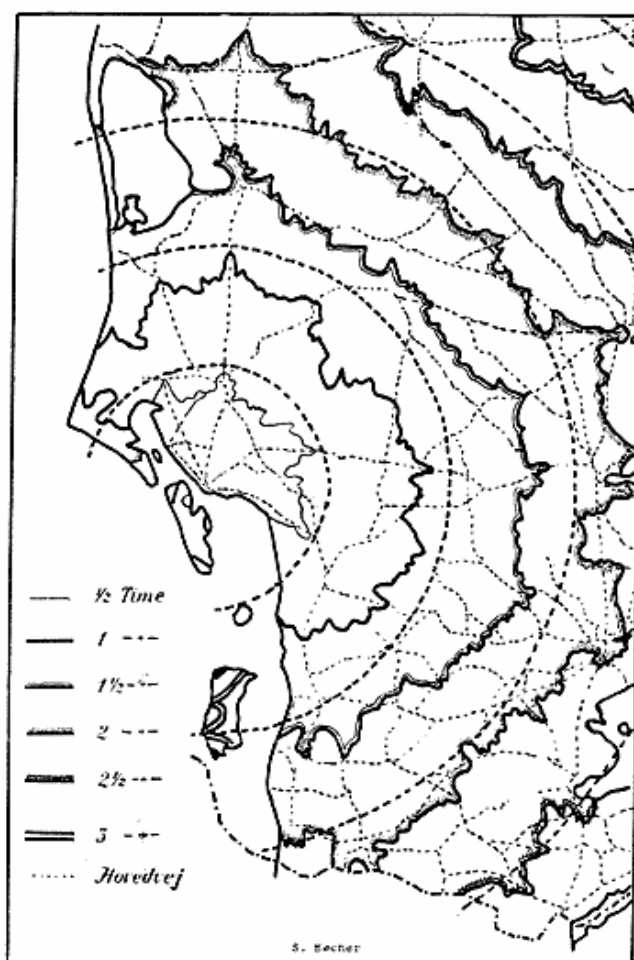


Fig. 10. Halvtimesisochroner for Esbjerg beregnet for landevejstrafik med en gennemsnitshastighed på 40 km i timen (lastbiler). De punkterede cirkler betegner de ideale halvtimesisochroner.

som er indgået i driften. Heraf er 40 lastbiler med en lasteevne på fra 10 til 20 tons — indbefattet tilkoblingsvogne — hjemmehørende i Esbjerg, — „I højsæsonen for rødspættefiskeriet, april og maj måned, transporteres hyppigt 1—2 mill. kg fisk daglig over grænsen, som i denne periode af året passerer af ca. 80 fiskebiler daglig, og med godt efterårsfiskeri, oktober og november måned, da der især indbringes store fangster af torsk til danske fiskerihavne, passerer grænsen jævnlig af det samme antal biler pr. dag. I perioder med enorme tilførsler af en fiskeart som sild tages transporten pr.

jernbane i brug, da det dagligt tilførte kvantum sild overstiger den kapacitet, som fiskebilerne kan stille til rådighed, når også andre fiskearter skal forsendes.“

Under krigen udvikledes denne fisketransport pr. bil betydeligt, og ved krigens afslutning, da de tyske baner svigtede totalt, blev fiskebilerne et vigtigt transportmiddel også for varer til Danmark.

De omtalte forhold viser klart landevejstrafikens betydning og forklarer fuldtud de nye vejes fremkomst. En isochronkortundersøgelse viser da også, at Esbjerg efterhånden har fået næsten ideale vejforbindelser, således som det fremgår af kortet fig. 10. Da det i særlig grad er lastbiltrafikken, der har interesse, er der ved kortets konstruktion regnet med en gennemsnitshastighed af 40 km i timen på hovedveje og 30 km i timen på biveje samt med nedsat hastighed gennem bymæssig bebyggelse, i sving, vejkryds o. l. Uden for veje er der regnet med gang, 6 km i timen. — Ved overfartsstederne er der foruden med selve overfartstiden regnet med en passende ekstratid, da man jo altid må være ved færgen lidt før afgangstiden. Denne ekstratid er for fanøfærgens vedkommende sat til 10 min. og for Rømøfærgen, der endnu var i gang, til $\frac{1}{2}$ time. På kortet er foruden de virkelige halvtimes isochroner indtegnet de ideale halvtimes-isochroner (de punkterede cirkler). Det ses tydeligt, at man på en time når længst ad hovedvejene nr. 12 og 11, hvor hastigheden kun behøver at blive nedsat gennem Esbjerg og Varde og i et enkelt sving. Knap så langt når man ad hovedvej nr. 1, der ikke er facadeløs før efter forstaden Jerne, og hvor man adskillige steder kommer gennem småbyer og passerer vejkryds og det berygtede Vejrup-sving.

En sammenligning mellem kortene fig. 9 og fig. 10 viser, at ca. halvdelen af lastbiltransporterne kommer fra et område, der ligger inden for $1\frac{1}{2}$ timesisochronen. Selvom isochronerne har et nogenlunde regelmæssigt forløb uden om Esbjerg, ser man dog tydeligt på kortet, at vejforbindelserne er dårligst mod nordøst og sydøst. Dette skyldes ikke særlig vanskelige terrænforhold o. l., som må omgås af vejene, men udelukkende det forhold, at vejene — særlig hovedvejene — ikke alle har retning mod Esbjerg. For at komme til egnen lige nordøst for Esbjerg omkring Roust, må man f. eks. køre om ad Varde eller Kors kroen, idet vejene i dette område næsten alle er orienterede mod Varde. Lignende betragtninger kan gøres gældende for området mod sydøst. Det er altså særlig på disse to steder, at det gamle vejnet ikke er blevet tilpasset til Esbjerg. Kortet viser også, at området omkring Filsø vil have stor fordel af

den projekterede forlængelse af Esbjerg-Billum-vejen (Tarpbage-vejen).

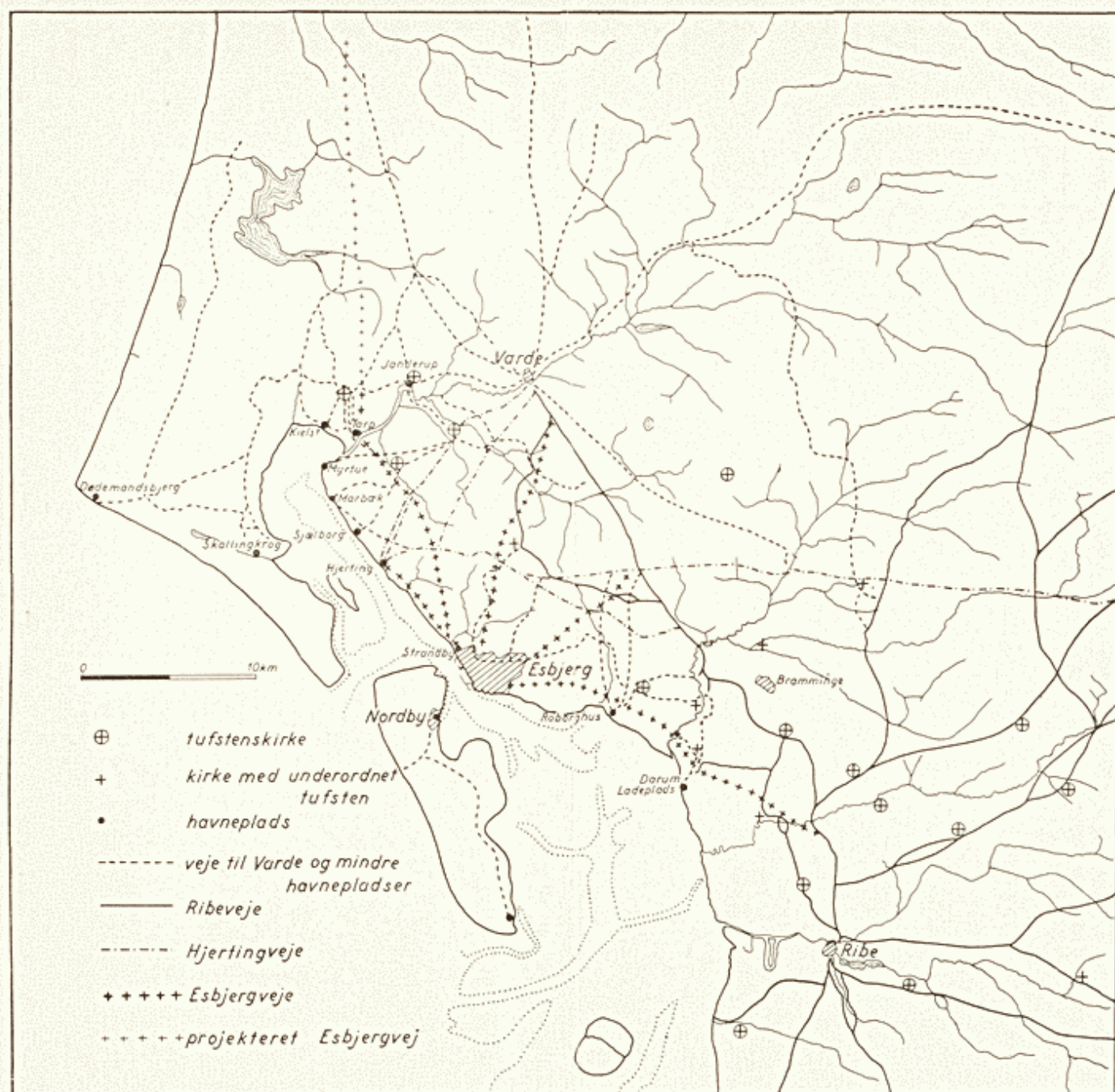
Det er naturligvis umuligt at spå noget om, hvorvidt der vil komme nye veje i Esbjergs nærmeste opland; men da det jo ikke er særlig tæt befolket, må det formodes, at det kun vil ske, såfremt der tillige eksisterer et ønske om en fjerntrafikrute i samme retning.

De her refererede undersøgelser af landevejstrafikkens betydning for Esbjerg viser, at det er varetransporterne, der ændrer vejen — personbefordringen kommer først i anden række, den må følge de ruter, der åbnes af lastbiltrafikken. Interessant er det også at iagttagelse, hvorledes byens gadeplan lidt efter lidt tilpasser sig til hovedruterne ud af byen; medens den oprindelige gadeplan var den for en stationsby karakteristiske, orienteret mod stationen, ser man nu en gadeplan, der er præget af havn og veje. Denne udvikling vil utvivlsomt fortsættes, og man ser således en nutidig bekræftelse på Hugo Matthiessens formodning om, at en bys gadeplan kan vise noget om trafikvejene.

En samlet oversigt over den vejudvikling i Sydvestjylland, som jeg her har søgt at fremstille, fås bedst gennem kortbilaget, der med forskellig signatur viser Ribeveje, Varde- og udhavnsveje, Hjerdingveje og Esbjergveje. Oldtidsvejene forekommer mig i det store og hele så problematiske, at jeg ikke har ment det forsvarligt at indtegne dem på dette kort; men en sammenligning mellem kortbilaget og kortet fig. 1 viser dog tydeligt, at adskillige af de nuværende veje sikkert kan føres tilbage til oldtidsvejene.

LITTERATUR:

- Alkærsig, S.*: En gammel vej. F.R.A. 1944.
Bruun, Daniel: Danmark, Land og Folk. IV. Kbhvn. 1922.
Brøndsted, J.: Danmarks Oldtid. Kbhvn. 1938—40.
Bøcher, S. B.: Vandkraftens udnyttelse i det sydlige Nørrejylland før og nu. Kbhvn. 1942.
Bøcher, S. B.: Vandmøller i Ribe Amt. Kbhvn. 1944.
Bøcher, S. B.: Esbjerg og lastbilerne. Esbjerg, 1944, nr. 2.
Bøcher, S. B.: Esbjerg og fiskebilerne. Esbjerg, 1946, nr. 1.
Bøcher, S. B.: Esbjergs forbindelse med sit opland. Esbjerg, 1948, nr. 1.
Clausen, H. V.: Studier over Danmarks Oldtidsbebyggelse. Kbhvn. 1917.
Helms, J.: Danske Tufstenskirker. Kbhvn. 1894.
Helms, J.: Et par Tillæg til Værket „Danske Tufstenskirker“. Årb. 1898.
Jacobsen, N. H.: Skibsfarten i det danske Vadehav. Kbhvn. 1937.
Kragelund og Møller, N.: Nogle vestjyske markeder. F.R.A. 1945.



Vejudviklingen i Sydvestjylland.

den projekterede forlængelse af Esbjerg-Billum-vejen (Tarpbage-vejen).

Det er naturligvis umuligt at spå noget om, hvorvidt der vil komme nye veje i Esbjergs nærmeste opland; men da det jo ikke er særlig tæt befolket, må det formodes, at det kun vil ske, såfremt der tillige eksisterer et ønske om en fjerntrafikrute i samme retning.

De her refererede undersøgelser af landevejstrafikkens betydning for Esbjerg viser, at det er varetransporterne, der ændrer vejen — personbefordringen kommer først i anden række, den må følge de ruter, der åbnes af lastbiltrafikken. Interessant er det også at iagttagelse, hvorledes byens gadeplan lidt efter lidt tilpasser sig til hovedruterne ud af byen; medens den oprindelige gadeplan var den for en stationsby karakteristiske, orienteret mod stationen, ser man nu en gadeplan, der er præget af havn og veje. Denne udvikling vil utvivlsomt fortsættes, og man ser således en nutidig bekræftelse på Hugo Matthiessens formodning om, at en bys gadeplan kan vise noget om trafikvejene.

En samlet oversigt over den vejudvikling i Sydvestjylland, som jeg her har søgt at fremstille, fås bedst gennem kortbilaget, der med forskellig signatur viser Ribeveje, Varde- og udhavnsveje, Hjerdingveje og Esbjergveje. Oldtidsvejene forekommer mig i det store og hele så problematiske, at jeg ikke har ment det forsvarligt at indtegne dem på dette kort; men en sammenligning mellem kortbilaget og kortet fig. 1 viser dog tydeligt, at adskillige af de nuværende veje sikkert kan føres tilbage til oldtidsvejene.

LITTERATUR:

- Alkærsig, S.*: En gammel vej. F.R.A. 1944.
Bruun, Daniel: Danmark, Land og Folk. IV. Kbhvn. 1922.
Brøndsted, J.: Danmarks Oldtid. Kbhvn. 1938—40.
Bøcher, S. B.: Vandkraftens udnyttelse i det sydlige Nørrejylland før og nu. Kbhvn. 1942.
Bøcher, S. B.: Vandmøller i Ribe Amt. Kbhvn. 1944.
Bøcher, S. B.: Esbjerg og lastbilerne. Esbjerg, 1944, nr. 2.
Bøcher, S. B.: Esbjerg og fiskebilerne. Esbjerg, 1946, nr. 1.
Bøcher, S. B.: Esbjergs forbindelse med sit opland. Esbjerg, 1948, nr. 1.
Clausen, H. V.: Studier over Danmarks Oldtidsbebyggelse. Kbhvn. 1917.
Helms, J.: Danske Tufstenskirker. Kbhvn. 1894.
Helms, J.: Et par Tillæg til Værket „Danske Tufstenskirker“. Årb. 1898.
Jacobsen, N. H.: Skibsfarten i det danske Vadehav. Kbhvn. 1937.
Kragelund og Møller, N.: Nogle vestjyske markeder. F.R.A. 1945.

- la Cour, V.*: Sjællands ældste Bebyggelse. Kbhvn. 1927.
Lindberg-Nielsen: Varde Bys Historie. Varde, 1942.
Lundbye, I. T.: Studier over Vejenes Udvikling i Vardesyssel. F.R.A., VI. 1923—27.
Madsen, J.: Sneum og Tjæreborg Sogne. F.R.A. III, 1911—14.
Marstrand, V.: Aabenraa. Kbhvn. 1933.
Mathiassen, Therkel: Studier over Vestjyllands oldtidsbebyggelse. Nationalmuseets skrifter, II Række, 1948.
Matthiessen, H.: Middelalderlige Byer. Kbhvn. 1927.
Mielck, E.: Die Entwicklung der Verkehrswege in Schleswig-Holstein. Schl.-Holst. Jahrb., II. Kiel, 1885.
Müller, S.: Vej og Bygd i Sten- og Broncealderen. Aarb. 1904.
Müller, S.: Sønderjyllands Broncealder. Aarb. 1914.
Nielsen, A.: Fiskebilerne. Esbjerg, 1944, nr. 2.
Overgaard, N.: Vestjyllands Oldtidsbebyggelse. Jyske Saml. 5. Rk. I, 1932—34.
Paulsen, C. L.: Forsøg til en historisk beretning om vejvæsenets udvikling i Danmark. Manuskript i Rigsarkivet.
Ribe Stiftstidende 29-1-1863.
Sørensen, N. C.: Landsbynavne i Skast Herred. Esbjerg Statsskole, 1936.
Aagesen, Aa.: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark. Kbhvn. 1949.
Desuden *Johannes Mejers* kort over Danmark, kort og arkivalier i *Matrikuldirektoratet* samt *Kromanns* optegnelser fra Landsarkivet i Viborg m. fl. st.
-