

# Træk af Gjesings historie (13)

## Veje og transportforhold i lokalområdet gennem tiden

Af Poul Højbak

### De tidligste tider

De første veje på egnen har formentlig været rensdyrenes trækru-ter (efter istiden, ca. 11000 f. Kr.), som vestpå har fulgt ådalene. Rensdyrene har haft følgeskab af de første beboere, nemlig småflokke af jægere, som var afhængige af rensdyrene.

Omkring Kristi fødsel har man haft studetrukne køretøjer, og der har været en vis trafik af handelsmænd fra romerriget.

### Vikingetiden

I vikingetiden har der været markedspladser, hvor land- og vandveje mødtes. Bønderne strømmede til med deres varer og mødtes med vandrehandlere og handelsfolk. Unge mænd har samlet sig i bådelaug, som drog på vikingetog. Der er tegn på, at der har været vikingeskibe i den nuværende Vognsbølsparken, som på den tid var en havbugt.

Mange af vore ældste landsbyer - heriblandt Gjesing, Kjersing og Bryndum - har eksisteret i vikingetiden, men vejene imellem dem var dårlige og kun markeret som spor.

### Middelalderen

I middelalderens landsbyer har man haft bygader. Spangsbjerg har sikkert fået sit navn efter den spang (smal bro), der førte over bækken ved Spangsbjerg Mølle. Møllen er omtalt første gang i 1427, og hertil har omegnens bønder kørt deres korn for at få det malet. Ellers har hver landsby dannet et lille samfund for sig. Gårde-

ne lå tæt sammen, og jorden blev dyrket i fællesskab.

### Den nyere tid

Ryttervejen, der også kaldtes den gamle Kongevej, gik gennem Bryndum sogn. Som nævnt i en tidligere artikel rejste Chr. III. to gange (1536 og 1539) ad denne vej. Bryndums beliggenhed ved Ryttervejen forårsagede, at sognet led meget under svenskekrigene. Svenskerne drog gennem sognet og brændte og skændede. Præstegården og en mængde bøndergårde blev brændt ned til grunden.

En anden vej, som har haft stor betydning, er vejen fra Varde gennem Bryndum og Gjesing. Vejen blev brugt til postdilignen, som besørgede post fra Varde til Strandby Kro og Fanø samt brev-samlingsstedet i Kjersing. Vejen benyttedes også af kræmmere, smuglere og andet godtfolk. Ligeledes fungerede vejen som kirkevej til Bryndum og til folks indkøbsture til Varde. Vejen gik også under navnet Gl. Kjersing Kirkevej.

I slutningen af 1700-tallet var der problemer med manglende skoler og derfor alt for lange skoleveje.

### Åer og sejlads

Det menes, at byggematerialer til Bryndum kirke (omkring 1240) blev sejlet hertil gennem Alslev-Forum å (landet lå lavere den-gang!).

Evertsejladsen i Vadehavet og åerne falder i to perioder, nemlig ca. 1770-1830 samt omkring 1870, hvor everten blev anvendt i forbin-

delse med opbygningen af Esbjerg havn.

Transport af varer over land var besværliggjort af, at vejene var få og dårlige. Transport med stude og vogn gik langsomt. Som handelsvej var søvejen vigtigere. Den lokale transport i Vadehavsregionen skete med små fladbundede lægtere eller everter. På grund af deres flade bund kunne de ligge på vaden ved lavvande, og bøndernes vogne kunne køre ud til dem og laste og losse.

Lægterne benyttede bl.a. Hjerting og Varde Å og de andre sydvestjyske åer. Skipperne, der desuden ofte medvirkede til smuglertrafik, kunne hyre pramdragere til at trække båden.

Der var dog kun et fåtal lægtere beskæftiget samtidig i Vadehavsregionen, så de kunne ikke kompensere for de dårlige vestjyske veje. Lægternes rolle udspillede, da markedsøkonomien slog igennem. Fremtiden var ikke evertens, men dampskibets og jernbanens.

Åløbene var en hindring for transport over land. Der fandtes fx en trækfærge over Varde å (ved Tarphage). Det var nærmest en slags tømmerflåde, der kunne transportere bøndernes køretøjer.

Diagonalvejen ("Tingvejen", påbegyndt i 1930) følger en beskedent højderyg, der samtidig danner vandskellet mellem de små vandløb, der søger sydøstpå mod Sneum å og dem, der søger mod nordvest til Varde å.

## Udskiftningen

I Bryndum fandt udskiftningen sted 1784, og der blev bl.a. nedfældet bestemmelser om vejenes anlæggelse, istandsættelse og vedligeholdelse.

På samme tid hedder det: "Christen Smed Klager at Hand skal fare igennem Niels Sørensens Enkes lod, og at til denne vej ikke er aflagt meere end en Een- spor Vei, saa Tvende vogne ikke kand kiøre hverandre forbie."

Gjesing bestod før udskiftningen i 1788 af 16 gårde og 10 huse.

Det gamle landsbyfællesskab ophørte, og mange flyttede gården bort fra landsbyen og ud i deres nye markområder.

## Vejforordningen 1793

Vejnettet blev inddelt i tre klasser: 1) Hovedlandevejene, som bandt landsdelene sammen, 2) De mindre landeveje, som gik fra købstad til købstad, havn eller ladeplads, og 3) biveje eller sogneveje.

Vejanlæg blev betragtet som en militær opgave.

Den gamle vestjyske hovedvej kom nordfra og gik over Skjern å ved Tarm. Her delte den sig mod henholdsvis Vejle og Varde.

## Post- og persontransport

Tidligere tog postvæsenet sig både af brev- og persontransport. Fra ca. 1840 skete der forbedringer, så posten kom hyppigere frem, og der tilstræbtes persontransport i lukkede vogne. Der var ingen postudbringning. Man måtte selv hente posten ved en poststation (Kjersing eller Strandby Kro). Det var almindelig brugt, at man gav en person "bærepeng" for at hente posten og foretage andre ærinde.

1849 blev der for første gang sendt post fra Hjerting til England.

Omkring samme tidspunkt drøftedes det i amtsrådet at udbedre vejen mellem Hjerting og Kolding. Dalgas havde understreget betydningen af, at "en sådan vej ville på en vis måde have sat Vesterhavet i forbindelse med Østersøen."

Der var også på dette tidspunkt mange klager over vejene, som fx: "Man kan dårligt nok køre en tom vogn igennem for ikke aldeles at forslæbe trækdyrene."

Amtets vej mænd havde nok at se til. De skulle inspicere vejen og "samle fra vejbanen de løse sten, som måtte findes på samme, samt ituslå på stedet de enkelte større sten, som måtte rage frem på banen."

Fra Postvæsenets køreplan ved man, at det i 1863 tog 11 timer i åben vogn at rejse fra Varde over Grindsted til Vejle.

I 1906 blev der ombæring af post alle hverdage overalt i landet. Der var postkontorer i Ribe og Varde helt fra før 1700.

## Sognets veje

De fleste biveje var gamle markveje der ved udskiftningen omkring 1800 blev til sogneveje. De lokale veje skulle sognet selv vedligeholde. Sognerådene måtte udkommandere folk til at oprense grøfterne og udbedre skader. Sogneboerne måtte ofte afgive vogn og hest samt en karl til arbejdet. På grund af forsømmeligheder måtte man nogle steder pålign udgifterne til vedligeholdelsen på beboerne.

## Landbrugets ændrede driftsformer

I det gamle bondesamfund havde der ikke været stort behov for veje. Det var den økonomiske udvikling indenfor landbruget, der for alvor

skabte et behov for bedre vejforbindelser.

Fra omkring midten af 1800-tallet fik bønderne brug for at transportere flere varer til byerne, og de købte mere efterhånden som hjemmeproduktionen af en række dagligvarer ophørte.

Loven om næringsfrihed fra 1857 fik også indflydelse på handel og trafik.

De ændrede driftsformer i landbruget betød ligeledes mere transport over længere afstande. Der skulle være farbar vej til mælkekusken. Mejerierne skulle bruge kul. Da jernbanerne blev anlagt, blev der hurtigt livlig trafik til og fra stationsbyerne (foderstoffer og kunstgødning til gårdene).

## Andelsbevægelsen

Andelsmejeriet i Tarp blev indviet i 1884.

Den forøgede transport på grund af andelsbevægelsens foretagender (og teglværker) stillede større krav til vejene og deres beskaffenhed. Man kunne ikke længere nøjes med grusbælgning.

## Vejlov 1867

Skellet mellem hovedveje og landeveje blev ophævet. Lokale råd fik større indflydelse på anlægsarbejder og tilsyn med vejene.

I slutningen af 1800-tallet anvendtes sommetider mere end halvdelen af amtets budgetter til vejanlæg.

Kun vejen Ribe-Varde var regnet som en hovedvej. Selv om amtet ikke var tilstrækkeligt forsynet med veje, måtte planerne vente, til man fik afklaret jernbaners og stationers beliggenhed.

## Esbjerg havn

Efter loven om Esbjerg havn i 1868, var der det problem, at alle

oplandets veje pegede mod enten Ribe eller Varde. Man måtte indføre en ny infrastruktur vedrørende veje, jernbaner og havne.

## Jernbanerne

I 1868 forelagde indenrigsminister Estrup forslag om jernbaneanlæg i Jylland. Det var samtidig med forslaget om Esbjerg havn, så både den sydjyske tværbane og Vestbanen blev inddraget i forhandlingerne.

I 1874 åbnedes jernbanen i Esbjerg, og det bevirkede bl.a. forbedringer i post- og persontransporten samt behov for veje til de nye stationsbyer.

## Dagvognen

Foruden diligencerne og postvæsenets dagvogne, der kørte på de officielle postruter, opstod der også sidst i 1800-tallet private dagvogne, der kørte mellem byerne og landsbyerne.

Dagvognene blev især forbindelsesled fra de nye stationsbyer til omegnen. Mange fortsatte langt ind i 1900-tallet indtil de blev slået ud af rutebilerne.

Karl Riber, der omkring 1900 kørte fra Hjerting til Esbjerg fortæller:

"I førstningen kørte jeg med en charabanc (åben vogn med to bænke langs siderne), så købte jeg en gammel hotelvogn fra Hotel Spangsberg, den første lukkede vogn Esbjerg ejede. Jeg skulle give to læs hø for den. Jeg fik den malet og gjort i stand. Det var en stærk vogn. Jeg havde tit 2000 pund ovenpå den, mens passagererne i ro og mag tog sig et spil kort inde i vognen."

## Cykler og kollektiv transport

Cykler (og bydreng) blev almindelige i 1920'erne. Samtidig fik Esbjerg sin første bybus, og der oprettedes rutebilforbindelser.

## Lastbiltransport

Efterhånden som vejnettet blev udbygget, fik Esbjerg større muligheder for kontakt med oplandet gennem lastbiltransport.

Den nye forbindelse fra Esbjerg til områderne nord for Varde å (Tarpbagevejen, påbegyndt 1938) var ikke velset i Varde.

Der har været en strid mellem de to byer om oplandet. Varde var jo bøndernes gamle handelsby, hvorfra mindre veje strålede ud til de små ladepladser.

## Gjesing

Fra omkring 1950 mistede Gjesing sit præg af landsby med landbrug som hovederhverv. Området var ved at blive del af et storbysamfund.

Der blev et samarbejde mellem Esbjerg og omegnskommunerne om byplanlægning.

## Ændringer i familiemønsteret

På samme tidspunkt fik familien et stigende transportbehov på grund af, at også gifte kvinder i stigende grad kom ud på arbejdsmarkedet. Der blev altså nu tale om transport (udover til arbejdsplads og skole) til dagsinstitutioner, fritidsordninger og familiens forskellige fritidsbeskæftigelser samt ferier.

Den voksende privatbilisme stillede også krav om bedre og bredere veje samt parkeringspladser.

## Esbjerg storkommune

Omkring 1970 blev Esbjerg storkommune realiseret.

Det nedsatte egnsplanudvalg pegede bl.a. på, at Esbjerg skulle udbygges til et trafikalt center for den sydvestlige del af Jylland, og at det kollektive trafiknet blev udbygget med bybusser mellem bydelene.

Radialvejene var anlagt: Hjerting-Sædding Strandvej, Tarpbagevej, Stormgade, Hovedvej 1 (Storegade) og Darumvej.

Der fulgte nye veje, stisystemer og grønne områder, og de nye boligområder i Gjesing og Sædding-Fovrfeldt skulle sættes i forbindelse med hinanden.

|  |
|--|
| <p>Serien</p> <p>"Træk af Gjesings historie"</p> <p>fortsætter.</p> <p>Eventuelle bidrag</p> <p>eller henvendelser</p> <p>til</p> <p>Poul Højbak</p> <p>Ulvevej 62, 1. th.</p> <p>Tlf. 7515 8945</p> |
|--|