

Eske Sørensen

Landene og Beboerne 1815

med indledning og noter

ved *Laust Kristensen*

Publikation nr. 4

Lokalhistorisk Arkiv Ejby 1974

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Indledning	s.3
Tekst	s.4-10
Noter	s.11
Sagregister	s.11

Dette hefte er udgivet af Det Lokalhistoriske Arkiv i Ejby Kommune.

Tekst og noter ved Laust Kristensen.

Forsiden tegnet af Günther Hansen.

Xeroxkopiering - "sat" på skrivemaskine.

Fremstillet i 250 eksemplarer.

Heftet kan købes for 5.- kr.

INDLEDNING.

ESKEL SØRRENSEN er født på Gelbjerg i Balslev sogn i 1771 og hjemmedøbt den 8. december. Han var ældste søn i selvejergårdmand Søren Steensens ægteskab med Anna Eskildsdatter. Eskel Sørensen døde ugift på Gelbjerg den 11. april 1835, 63 år gammel.

Eskel Sørensen skrev blandt meget andet en serie, han kaldte: "Skik og sæder hos bønderne sidst i det 18de og først i det 19de århundrede". Denne serie bestod måske af 26 hæfter hver med 64 sider i lille oktav, men tæt beskrevet. Landevej og vejvæsen er en del af denne series hefte 8. I dette hefte nr 8 var der både en fortsættelse af hefte 7 og et stykke om Tiggeri og Fattigvæsen.

De fleste af Eskel Sørensens håndskrifter er forsvundet i tidens løb, eller ligger gemt et sted, der er ukendt. Hefte 8, som vi altså her har et uddrag af, var et af 9 hæfter, som i sin tid blev fundet hos gdr Karl Mortensen, Ejby Østergård. Den kendte forsker og lokalhistoriker Frydendal lånte i sin tid alle hæfterne og beholdt dem. Ved hans død blev de på en eller anden måde delt mellem Odense Museum og Dansk Folkemindesamling. Desværre er hefte 8 blevet væk, ingen ved, hvor det er.

Når det alligevel er muligt her at gengive en del af dette heftes indhold skyldes det, at den også her på egnen kendte Fr. Rasmussen fra Indslev i sin tid har taget en afskrift af det i det følgende gengivne afsnit af hefte 8.

Fr. Rasmussens afskrift er ikke nøjagtig med hensyn til stavemåde, tegnsætning og lille eller stor begyndelsesbogstav, men sikkert ret ordret.

Ordstillingen her i denne udgivelse er ord for ord en gengivelse af Fr. Rasmussens afskrift, men tegnsætning, bolle å og lille eller stor begyndelsesbogstav er udgiverens.

Med næsten 160 års forsinkelse udgives da dette lille hefte.

Ejby præstegård den 26. marts 1974
Laust Kristensen.

LANDEVEY OG VEJVÆSEN.

Medens fællesskabet endnu var til, da kunne man med vejen, såsom man kunne¹. Når vejene om vinteren blev alt for moradsige, så kørte man uden om; men da fællesskabet blev ophævet, så i anledning af hvis jorder kom til at støde på de alfare veje og ville ikke have deres jord overkjørt, så blev gyder afsatte². Nu forstår det sig selv, at de vejfarende måtte nu følge den udviste vej. Når det nu indfaldt med en våd vinter, så lå vejene i et græsset og søel og plemmer. Med byvej ene gik det endnu som det kunne. Ingen ville være den værste at give klagemål til øvrigheden, omendskjønt mange kunne havt villie dertil; men med landevejen var det en ganske anden sag. Ingen landevej var slemmere end den fra Indslev til Middelfart og den såkaldte Vissenbjerggyde³. Den første med morads og den sidste med morads og hulninger og stene, som en vej gennem en ørken. Foermændene⁴ og de rejsende, som skulle afsted, kørte stundom i stå, så hestene næppe kunne trække den tomme vogn, stundom væltede de og passagererne måtte gå til fods og foermændene have hjælp. Disse gav nu en klage over vejene til herredsfogden, der nemlig havde opsiget med vejen og gav mindelser om dens vedligeholdelse; men når der nu kom klage over de slette veje, så blev vedkommende byer eller sogne, hvis veje var uforsvarlige, mulkteret. Således blev et mig bekjendt sogn i 1785 mulkteret for 40 rdl⁵. Dette var den bedste drivfjeder til vejenes vedligeholdelse. Sognet oprettede nu en lov indbyrdes imellem dem selv, såsom hvem der udeblev den dag de skulle fylde på landevejen, skulle betale derfor. Dagen, som de skulle fylde, skulle alle vognene om morgenen møde på en plads og synes af sognefogden⁶ og 3 andre mænd. De hvis vogn ikke var lang, dyb eller vid nok måtte og betale. De skulle nu kjøre lige mange læs. Disse blev og synede og de hvis læs var for liden, skulle betale derfor. Man hørte nu aldrig mere dette sogn at blive mulkteret for deres landevej.

Imidlertid gik et rygte, at den ny landevejs anlægning skulle gå her igjennem Fyns land. Nogle sagde, at den gamle kun skulle sættes tilbørlig i stand,

så skulle det blive derved. Man gik imellem håb og frygt af disse rygter, man troede og man troede ikke? Man hørte så megen tale om den ny landevejs anlægning i Sjælland, hvor bebyrdet den sjællandske bonde var dermed - der måtte tage stenbroen op af deres gårde og sled deres vogne og ruinerte deres heste. Således snakkede man om denne landevej i mange år. Tilsidst troede man, at man blev rent fri derfor; men man lagde mærke til, at der gik nogle landmålere og satte viske⁸ på adskillige steder ikke langt fra den gamle landevej. I begyndelsen af 1795 hørte man tale om, at der et steds i landet blev forfærdiget en stor mængde hjulbarrer til landevejsarbejdet, og hen i sommeren samme år begyndtes på dette arbejde og det på mange forskellige steder, såsom ved den vestre side tæt ved Kauslunde, på Indslev hede, ved Gribsvad, ved den nordre side på Vissenbjerg kirke, ved Odense og flere steder.

Med denne landevej gik det således til, såmeget som jeg ved deraf. Landevejen var 18 alen bred og var der især taget til regel ved dens afsættelse, at den skulle tage sin retning efter de betydeligste privilegerede værtshuse, såsom Gribsvad og Indslev kro, der forhen lå ved den søndre side på kirken, måtte nu dens ejer flytte til den nordre til den ny vej⁹. Så skulle og vejlinien så meget som muligt gå udenom de vanskeligste situationer, såsom moser og moradser og forbi de betydeligste skove. Forresten skulle den så meget som muligt gå i lige retning.

Til at bestyre dette vejvæsen var vejetaten. En obervejmester af karakter en major eller anden høj officer, denne stod for det hele, han fik kun befaling fra vej-kommissionen i Kjøbenhavn. Under ham nogle leutenanter, hver havde sine distrikter at kommandere over, og under dem igjen var vejpikørerne. Disse sidste var for det meste bankerotspillere og liderlige mennesker, der for at få noget at leve af søgte om at blive vejpikører. Disse var egentlig sat til at have vågent øje med arbejdet ved jords afgravning og fyldning, samt stenopsætning o.s.v. og var der gjerne to af dem på hvert stykke vejanlæg.

De byer og gårde, der havde mere end 2 mil til landevejen, var aldeles fri for landevejsarbejdet, men skulle de og give dramme i vejskat. Herremænd og forpagtere, som havde hovedgårdsjord og sognefogder var og fri, så og kjøbstadsfolk, men alle de andre af gårde og huse skulle arbejde derpå, dog var præster og degne fri. Gårdmændene skulle gjøre al kørselen og husmændene gå tilhånde med at grave, dog efter omgang i sognet. Flere sogne arbejdede tilsammen på et vejstykke, men for ikke at kjøre hverandre i vejen, så var der kun gjerne 1 eller 2 sogne tilsagt på gangen, når de skulle gjøre jordarbejde eller sætte sten. Efter vejforordningen skulle bønderne kun arbejde på landevejen 2^{de} tider om året. Den første tid var mellem at sæden om foråret var lagt og til slet¹⁰, dog stundom og en dags tid i slet, i høsten var man aldeles fri. Den anden tid var, når høsten var indsamlet til oktober måneds udgang. Dog var det ikke sagt, at man i disse 2^{de} tider om året skulle bestandig arbejde på landevejen, nej, det kun på de tider, man måtte tage bonden fra sine håndteringer. Thi på den slette¹¹ plan imod Middelfart kunne et sogn ende sit jordarbejde i 1 a 2 til 3 dage. Når der nu kom ordre fra vejpikørerne, som og kaldte sig "vejopsigtsførere", til sognefogden, at på den eller den dag skulle så mange vogne og så mange arbejdere møde for at gjøre jordarbejde. Sognefogden tilsagde nu efter given ordre og møder så selv med sine sognefolk for ligesom at anføre dem til arbejdet; thi som sagt, så blev han selv fri. Den jord som blev afgravet skulle kjøres til de lave steder og fyldes op efter nedslåede pæle. For at jorden kunne ligge fast, skulle den stødes med et redskab lig en moststøder. Men nu for at få den øverste flade jævn og lige, havde man et redskab kaldet "Mirer", det var en firkantet fjæl, midt i denne stod en oprejst 4 kantet stok af omtrent 2 alens højde, når de nu opstillede flere af disse i rad og så ud over enderne af dem, så kunne man se om vejen var lige eller ikke. Foruden skulle der graves en grøft på hver side, omtrent $1\frac{1}{2}$ alen dyb, 1 alen i bunden og 3 alen vid foroven, og skulle de være til vandledninger for den nye vej

Når nu jordarbejdet var, som det skulle være, var planeret og kjøn at se på - den ligesom klappede ny vej og de skjønne grøfter ved siden - skulle den ligge vinteren over for at blive des fastere. Det værste var at skaffe så mange sten til vejen; man sagde, at havde man blot stenene, så kunne landevejen ikke trykke så meget. Ingen steder i landet havde værre ved at bekomme stenene som eggen fra Fjelsted til Middelfart. Man samlede de sten, som lå på agerjorden, når den var besæet, men da disse var kun små rallestene, gode nok til at kaste oven på vejen, men til bardyrestene¹² skulle man skaffe nogle større, som store brosten eller små fodstene. Man måtte skaffe dem, hvor de så kom fra. Nogle optog unyttige brønde, stenbroer eller kløvede store sten i stykker. Nogle købte sten af husfolk, som ingen skulle levere, eller fra egne, hvor der var sten nok. Et par sogne talte meget i førstningen om at ansøge vedkommende om at få lov til at optage deres kirkegårdsmure og opsætte en anden af mursten, men det blev ikke noget af, man talte kun derom.

De fleste sten, man brugte til landevejen på bemeldte egn, hentede man fra strandkanterne. En mand med sin vogn og karle drog ud til stranden, når det var lavvande, og opkjørte en del sten, satte dem i stak ved stranden eller ved et i nærheden liggende hus eller gård for at have dem i sikkerhed til ved en anden lejlighed at hente dem til deres bestemte sted. Nogle ved strandkanten boende gårdmænd købte sten af nogle i Middelfart, der hentede dem i Vejle fjord. Derimod i Rørup, Vissenbjerg og Ubberud sogne var sten i overflødighed. Hvor nu landevejen traf over et bækløb eller et sidt sted, eller hvor vedkommende anså, at vandet ville have tilhold om vinteren, der skulle anlægges en stenkiste¹³ og der skulle da graves en dyb rende tværs over vejen af de vedkommende bønder, eller stundom af de krigsfolk, som var ansat til vejarbejde. Den mængde store kløvede sten, som hertil skulle bruges lod vejbetjentene anskaffe for kongens regning, lod dem oplede og kløve af stenpikkerne. De tage dem, hvor de fandt dem, ved strandkanten end og i en mands lykke, men når de

var kløvet eller omgravet, så måtte de ikke tage dem. Stundom blev det tillyst, om nogen ville sælge disse sten. Det var der og gjerne. En murmester skulle sætte stenkisten, og de krigsfolk, der var ansat ved vejarbejdet, skulle hjælpe med at vælte og lægge stenene.

På den ny vej måtte ingen alfare kjørsel være. Ved enderne var afvist ved en bom eller en grøft.

Når vejen nu skulle belægges med sten, så fik vedkommende sognefoged ordre at møde for at modtage deres bypart at sætte med sten. Ligeså mange favne vej, ligeså mange $\frac{1}{2}$ favne sten. Hvert sogn fik sin anpart efter hartkorn. En dag blev bestemt til at kjøre med sten, men kun 1 eller 2 sogne ad gangen for ikke at være hinanden i vejen. Hvert sogn fik ordre på hvormange læs store sten, der skulle leveres til bardyresten og til at mure under i vejen; de andre måtte gerne være små rallesten. Denne stenleveranse kunne et år være næsten 3 læs a tdr hrtk. et andet 2 læs, et andet $1\frac{1}{2}$ eller 1 læs. I førstningen satte hvert sogn sit stenstykke i samling, men det gik på bedrag, thi man tog så små læs, man kunne. Den ene led på den anden. Rigtig nok stod sognefogeden og en anden mand ved vejstykket for at syne hvert læs sten. 2 til 4 mand skulle sætte dem i favn. Men da dette arbejde gik så langsomt, så inddelte nogle sogne deres vejstykker i mandsparter, men dertil udfordredes en stor regning, som enhver sognefoged ikke kunne udregne, så tilbød vejpikørerne denne tjeneste for betaling, 4 sk. a hrtk. for at dele det af med pæle. Nu kunne enhver læsse og stræbe, som han selv ville; men man måtte for alt ikke komme med brændte sten eller teglsten.

Når nu alle sognene havde leveret deres sten og opsat dem i favn, skulle de lægges i vejen. Der blev da gravet en hulning midt i vejen, som man kaldte kassen. Den var omtrent 10 alen bred og et spadeslag dyb. Nu blev alle de største sten muret ved udkanterne, bardyresten. Siden blev der langs ud i vejen lagt ligesom en stenbro. Til dette arbejde lejede vedkommende nogle håndlangere af husmænd eller brolægere. Når nu dette var færdigt, blev til en bestemt dag tilsagt karle, som skulle kaste

sten ud på vejen eller kassen, og bagefter kom der nogle krigskarle til at slå stenene i stykker; de havde store jernkøller og slog alle de værste i stykker for fode til små bitte rallesten og puttede dem med fingrene ned imellem hverandre, så at de kunne ligge ganske jævnt. De sten, som ikke kunne lade sig slå i stykker, blev kastet ud på rabatten. Disse blev da vejpkørerne og deres kanner til fordel; thi man kunne og stundom få sten at købe af dem, skjønt de havde intet med disse sten at bestille. Man vidste det nok, men ingen ville have med dem at bestille. Stundom var der ikke sten nok, så der måtte lægges flere læs til efter at det en gang var kjendt gyldigt. Nu skulle der lægges grus - 14 til 16 tommer - ovenpå. Man regnede 15 læs til 1 favn sten. Dette skulle bønderne hente. Man tog det, hvor der nærmest var at få. Var det for fint, skulle det harpes, jo grovere det var, jo bedre. Denne grusning var gjerne det sidste arbejde om efteråret. Det var et romantisk syn at se de lange stolte stengærder afsatte i favn ude på rabatterne. Der kørte en mængde vogne med sten, læssede af og satte i favn. Hist gik krigskarle at knuse sten, stenhuggere huggede og dannede sten til til stenkisterne, her en vrimmel af vogne, heste og mennesker!¹⁴

Endelig er at tilføje, at næsten ved hvert stykke af den ny landevej, var bygget et materialskur med dør og lås for af norske fjelle, 4 kantet for neden, oventil endende sig med en spids. Det var til at forvare redskaber og andet i, når de ikke brugtes, især om vinteren.

Da krigen i sommeren 1807 udbrød mellem Danmark og England, blev alle materialierne i den vestre ende af landet¹⁵ bragt til Fredericia. 1808 da franskmændene og spaniolerne var herinde i landet, lå vej-arbejdet ganske stille. I juni måned 1809 kom et cirkulair brev om at arbejde på landevejen, men i betragtning af de mange kongeægter og estafetriden¹⁶, man endnu havde, så gaves dem til valg, at de måtte arbejde derpå og lade være, om de ville. Og nu var der ingen, som ville, dog nogle enkelte sogne mod Odense til arbejdede derpå, menende de

skulle til det en anden gang alligevel. Når der var lagt tilbørlig grus på vejen, så blev den straks givet til alfarvej. Men på rabatterne blev opkastet grøfter, fordi ingen måtte kjøre der, inden jorden var falden sammen.

Ud for de vigtigste værtshuse, som ved Indslev og Gribsvad kroer, blev lagt skjønne fortoug af mur eller kampesten. En brolægger af profession udførte dette arbejde og tjente mange penge derved, ligesom den øvrige vejetat, der blev overordentlig godt lønnet for blot at se til.

I førstningen gik det ord, at hver kjøbstad skulle gjøre landevejen færdig over deres egne marker, men det forholdt sig ikke således; thi 1804 arbejdede adskillige sogne tæt ind til Middelfart port, og i 1813 og 14 var 3 sogne ansat til at kjøre al kjørselen på Middelfart gade, ja, endog at skaffe sten og fyld dertil, da dennes hovedgade blev anlagt fra den ene ende til den anden, og de selv endnu ikke var færdige. Det var nemlig Kauslunde, Vejlby og Gamborg sogne.

På Voldbu og Roerslev Mark arbejdede Roerslev, Asperup, Åby, Føns, Balslev.

På nærværende tid 1815 er da omtrent disse vejstykker færdige. Fra Middelfart til den vesten side af Skrilling Mark; fra østen side af Skrilling Mark igjennem Kauslund til den vesten side på Roerslev Mark; fra den østen side på Roerslev Mark til Bubbøl Mark; fra Ormhøj til Assenbøl Mark.

Gelbjerg den 26. februar 1815.

NOTER.

1. Uden tvivl har rene tilfældigheder bestemt vejenes placering i tiden før udskiftningen.
2. Udskiftningen begyndte at tage form før 1790, men nogen egentlig lov om veje blev ikke givet.
3. Der kan have været mangfoldige veje, der var meget ringere, men horisonten var snæver.
4. Foermændene er kudskene.
5. Hvilket sogn får vi nok aldrig at vide.
6. Sognefogedembederne oprettes først ved lov af 11.11.1791, inden den tid var det herredsfogden og hans evt. hjælpere, der sørgede for ro og orden.
7. 13.12.1793 udstedes forordning om Vei-Væsenet i Danmark. Det første forsøg på at skabe et ordentligt vejnet i landet. Eskel Sørensen synes ikke at have haft et nøjere kendskab til denne lov, selv om "vejforordningen" nævnes s. 6.
8. Stokke ombundet med en tot halm foroven.
9. Nu ligger Indslev kro øst for kirken.
10. Slet = høhøst.
11. Slette plan = jævne flade.
12. Bardyresten = kantsten.
13. Stenkiste = bro af kampesten.
14. En situationsbeskrivelse som denne viser Eskel Sørensens "malende" evner.
15. Den vestre ende af landet = Vestfyn.
16. Estafetriden = bringe meddelelser frem ved ryttere fra de enkelte sogne, ride stafet. Det var før telegrafens og telefonens gennembrud.

SAGREGISTER.

Bardyresten	7	Moststøder	6
Distriktsleutenant	5	Obervejmaster	5
Herredsfoged	4	Stenkiste	7,8
Hjulbarrer	5	Sognefoged	4,6,8
Kassen	7,8	Vejetaten	5
Materialskur	9	Vejforordningen	6
Mirer	6	Vejkommissionen	5
		Vejpikører	5