



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Sønderjysk Månedsskrift

3 · 2018



Historisk Samfund
for Sønderjylland



Sønderjysk Månedsskrift

Udgivet af Historisk
Samfund for Sønder-
jylland i samarbejde
med Museum
Sønderjylland
og Kulturfokus



Pris for medlemskab
325 kr. årligt inkl. moms
og forsendelse.

Kontakt

Tlf. 74 62 46 83
hssdj@hssdj.dk
www.hssdj.dk

Redaktion

Lisette Juhl Hansen (ansv.)
Museum Sønderjylland
ISL-Lokalhistorie

www.msj.dk
Tlf. 24 22 43 60
ljh@msj.dk

Lennart Madsen
Museum Sønderjylland
- Arkæologi Haderslev

Elsemarie Dam-Jensen
Museum Sønderjylland
- Kulturhistorie Tønder

© Sønderjysk Månedsskrift og forfatterne



Sønderjysk
KULTUR-
fællesskab

Omslagslayout
Headquarters

Layout
Tekst & Design

Tryk
Mohrdieck Tryk A/S
Aabenraa

I dette nummer

Sønderjysk Månedsskrift rummer sjældent artikler af topografisk art. I dette temanummer om historiske veje i Sønderjylland bevæger vi os ind på det topografiske område, men samtidig er der meget kulturhistorisk stof i artiklerne.

De omtalte veje er både oprindelige forbindelsesveje gennem det sønderjyske landskab og rekonstruerede eller nye vejforløb beregnet til moderne mennesker, der gerne vil tæt på naturen og samtidig opleve kulturhistorien i landskabet.

Redaktionen håber, at artiklerne i temanummet kan give lyst til at begive sig ud i det sønderjyske landskab og se nærmere på alle de smukke og interessante steder.

Der skal lyde en stor tak til forfatterne, der beredvilligt har skrevet artiklerne og leveret hovedparten af billedmaterialet dertil.

Hærvejen 83
Lennart S. Madsen.

Markvejenes kulturhistorie i Sønderjylland 90
Elsemarie Dam-Jensen.

Kongevejen fra Haderslev til Jelling. 96
Per Ole Schovsbo.

Klosterruten i Sønderjylland. 102
Jens Kristian Krarup.

Drivvejen 108
Henrik Møller.

Gendarmstien - en grænsesti 115
Hanne Næsberg-Andersen.

Camino Haderslev Næs. 121
Anne Harving, Peder Kristiansen og Jonas S. Thygesen.

Det sker i Museum Sønderjylland. 126
Ny udstilling om sønderjydernes liv i 1960'erne og 1970'erne - Kan du bidrage?

Bagsiden om forsiden 128
Kim Furdal.

Forsidebilledet
Anlæggelsen af Minutvejen syd for Aabenraa
i 1935. Foto: Ukendt fotograf, Museum Sønderjylland.

Hærvejen

Af Lennart S. Madsen

Vandskellet

I GENNEM ALLE PERIODER af historien har mennesket skulle færdes igennem landskabet, og denne færdsel er altid forsøgt foretaget der, hvor det har været lettest at bevæge sig mellem to mål. For den store færdsel, den trafik, der ikke kun havde lokale mål, har de store vandskel eller områderne mellem de store vandløb været langt

at foretrække. Ned igennem Jylland går den jyske højderyg, hvorfra vandløbene enten løber mod vest til Nordøen eller mod øst til Kattegat, Lillebælt og Østersøen. Ved at bevæge sig langs vandskellet kunne man undgå at krydse mange åer og vandløb, og man undgik også de store smeltvandskløfter, der præger det østjyske landskab.

Det er i dag almindeligt accepteret,



Landskabskort over Sønderjylland med istidslandskaber og de store vandløb, der var færdselens primære forhindringer.



Udgravningen af porten gennem Danevirke. Kampestensmuren er afbrudt på begge sider af porten. I de lyse undergrunds lag ses den mørke stribe, Hærvejen, der løber igennem porten.

at det vejforløb, der fra den nordlige del af Jylland løber langs vandskellet ned i mod Holsten og Elben, er opstået så langt tilbage som yngre stenalder og hænger sammen med overgangen fra en jæger/samler-kultur i ældre stenalder til den langt mere bofaste agerbrugskultur i yngre stenalder. Både yngre stenalderens gravhøje og de store høje, der blev bygget i ældre bronzealder, blev med forkærlighed lagt langs de eksisterende vejforløb, og i dag udgør disse lange rækker af gravhøje noget af dokumentationen for oldtidens vejforløb, hvad enten vejene var lokale eller førte læn- gere bort.

Hærvejsstrøget

Denne gamle rute ned gennem Jylland kaldes i dag for Hærvejen. Navnet hidrører til dels fra Jyske Lov, hvor større veje i landet kaldes for kongens hærvej (kunungs hærstrætæ). Oprindeligt betød ordet en større vej, og det er faktisk først med Hugo

Matthiessens bog *Hærvejen* fra 1930, at navnet blev knyttet til den store centrale landevej ned gennem Jylland. Blandt de rejsende i jernalderen, middelalderen og helt op til forrige århundrede havde vejen mange forskellige navne, men at det var hovedvejen ned gennem Jylland til Europa, var der aldrig tvivl om.

Der var dog ikke tale om én vej, men snarere et såkaldt hærvejsstrøg, hvor der parallelt med hinanden igennem århundrederne løb en række spor, som den rejsende kunne vælge at benytte. Kun der, hvor man skulle passere større vandløb og lignende, samledes sporene i forbindelse med passagen af forhindringen. Passagerne bliver derfor af afgørende betydning for kontrollen med færdslen på hærvejsstrøget. Det var ved broer og vadesteder, samt ved at opbygge voldanlæg på tværs af Hærvejen med en port, som vejen skulle løbe igennem, at forskellige herskere igennem tiden kunne udføre den vig-

tige kontrol af færdslen på vejen. Det var nemlig hovedsageligt ad Hærvejen, at fremmede hære bevægede sig over land, når de angreb. Vejens vigtigste funktion var dog som handelsvej. Enhver transport af varer ind og ud af landet, der ikke foregik på skib, måtte benytte Hærvejen.

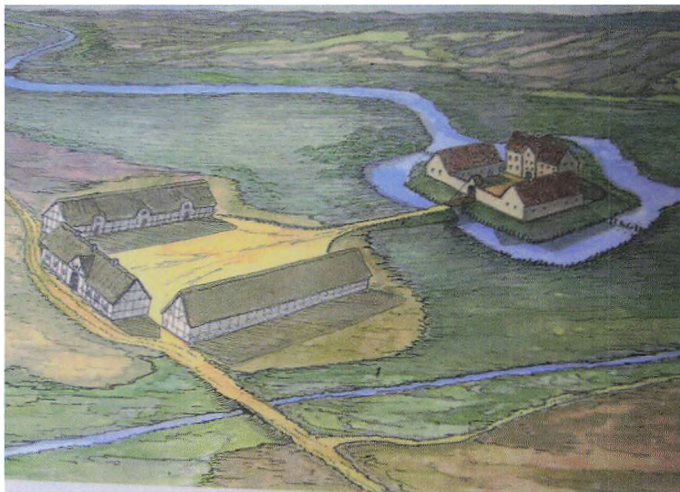
Hærvejsportene

Det ældste voldanlæg er Olgerdiget, en 16 km lang pælespærring på tværs af hærvejsstrøget mellem Urnehoved og Tinglev. Den første spærring er dateret til året 31 e.Kr., men Olgerdiget blev udbygget og fornyet flere gange. Den var anlagt som en grænse-spærring mellem anglerne mod syd og varinerne nord for diget, og da den er anlagt af anglerne, har de kunnet kontrollere trafikken fra nord på Hærvejen ned igennem deres stammeområde. Omkring 150 e.Kr. opførte anglerne endnu et voldanlæg - *Æ Vold* - på tværs af Hærvejen nord for Rødekro. Nogle århundreder senere, i 400-tallet e.Kr., var striden mellem de lokale stammer afsluttet, og opbygningen af det, der skulle blive til Danmark, begyndte. I stedet for de lokale vejspærringer anlagde jyderne (eller danerne) det sidste store voldanlæg på tværs af Hærvejen, Danevirke. Nu blev forsvarsværket vendt mod syd, og igennem den port, der fra starten blev etableret i det store voldanlæg, kunne man kontrollere trafikken ind i Jylland fra syd. Selvom Danmark formelt gik til Ejderen, blev Danevirke reelt til Danmarks sydgrænse. Op igennem vikingetiden og den tidlige middelalder blev "porten i Danevirke" den officielle adgang til Danmark ad landevejen, og med den stigende kontakt med Europa i middelalderen

tiltog Hærvejens betydning som hovedvejen ind i landet. Al vigtig kontakt med udlandet, der ikke foregik pr. skib, foregik ad Hærvejen. Hære på angreb eller på flugt, pilgrimme, sendebude, diplomater og ikke mindst handlende af alle slags rejste ad Hærvejen, og i nyere tid var Hærvejen den vigtigste postrute mellem Skandinavien og det store europæiske udland.

Kongeaen

Endnu i 1100-tallet blev volden forstærket med en teglstensmur, men Danevirkes rolle som grænse var snart udspillet. I løbet af 1200-tallets første halvdel blev Sønderjylland, området mellem Kongeaen (eller Skodborg Å, som den oprindeligt hed) og Ejderen, etableret som et selvstændigt hertugdømme, og kongeriget Danmarks sydgrænse rykkede nordpå - fra Danevirke til Kongeaen. Den vigtigste landevej ind i kongeriget var stadig Hærvejen, men kontrollen med færdslen på vejen lå nu ved den nybyggede borg Skodborghus. Her var hovedporten til Danmark en tid, indtil de nye købstæder ved østkysten, Kolding og Haderslev, tiltrak mere og mere af trafikken. I det nordlige Sønderjylland foregik det meste af færdslen ind og ud af Danmark efterhånden ikke længere ad Hærvejen, men ad veje, der forløb igennem købstæderne ved Lillebælt. Skodborghus mistede sin betydning som grænseport. Udviklingen tog ekstra fart i 1400-tallet, hvor oksetransporterne fra Nord- og Midtjylland begyndte. Okserne skulle enten drives igennem Ribe ved vestkysten eller Kolding og Haderslev ved østkysten for at betale told, og hermed mistede Hærvejen en hel del trafik i den nordlige



Skodborghus som den sandsynligvis så ud i 1600-tallet, set fra vest. Herregården ligger midt i Kongeåen. Nord for hovedbygningerne ligger ladegården, der er placeret ud til Hærvejen. I baggrunden slår Hærvejen et knæk mod syd og løber via en bro ind i Hertugdømmerne.

del af Sønderjylland. De officielle veje ind og ud af Kongeriget gik over Gredstedbro, Foldingbro, Skodborghus og Kolding (samt med færgen Årøund-Assens), og af disse spillede Skodborghus efterhånden den mindste rolle.

Hærvejens forløb

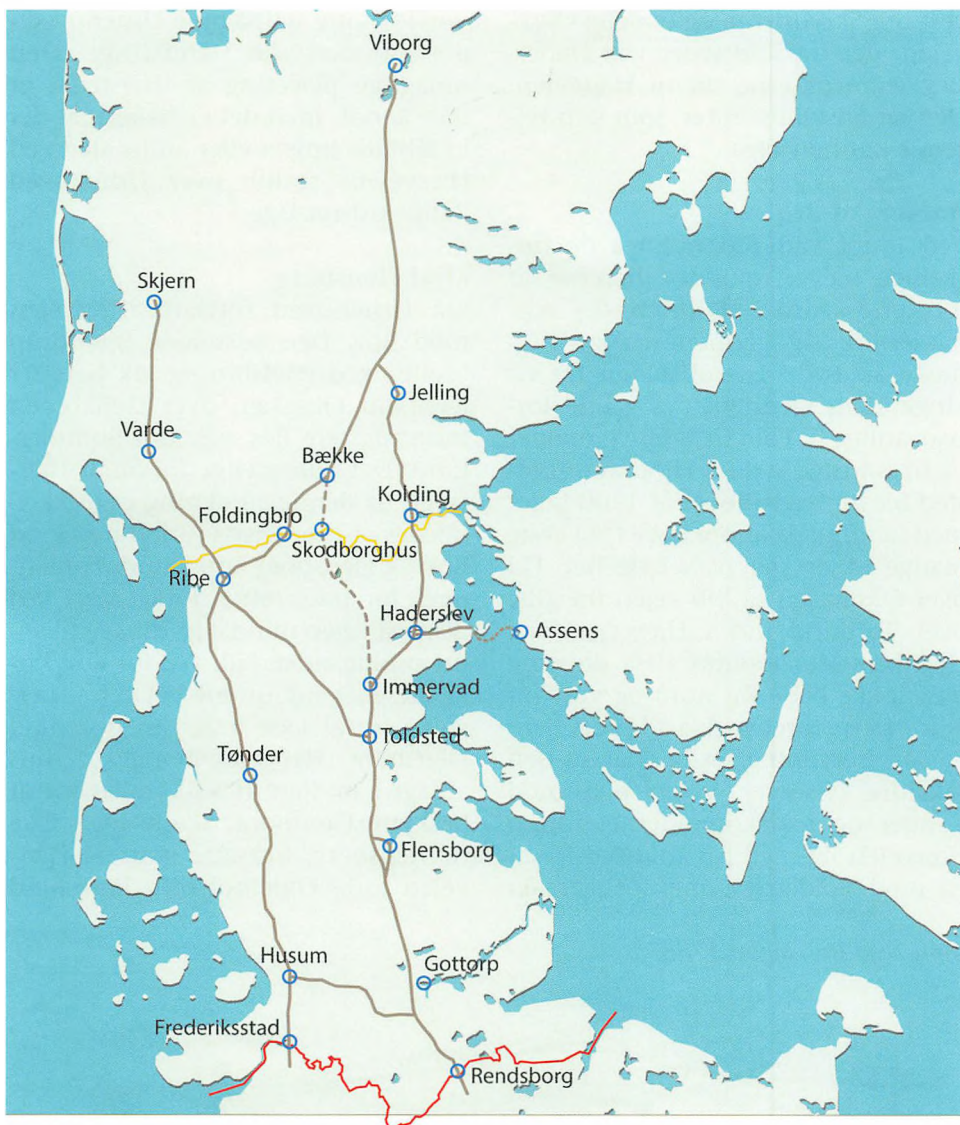
De mange oksetransporter, der marcherede mod syd fra begyndelsen af 1400-tallet til langt ind i 1700-tallet, betød også, at vejen kom til at hedde Oksevejen, der stadig er det mest benyttede navn syd for grænsen - Ochsenweg. Men kun i det nordlige Sønderjylland er der forskel på de to veje. Ned igennem det meste af hertugdømmet smeltede hærvej og oksevej sammen; det var den samme vej.

Oplysningerne om Hærvejens forløb kan udledes af flere forskellige kilder, herunder skriftlige omtaler og ældre kort. Særligt i Sønderjylland er det Johannes Mejers kort fra midten af 1600-tallet, der danner grundlaget. Men forløbet er i dag hovedsageligt fastlagt på baggrund af konkrete studier i landskabet. Kombinationen af

de gamle dokumenter, afsatte vejtraccer på de ældre kort og vejspor og -traccer i gennem skove og hedestrækninger har ført til det billede af Hærvejens forløb igennem landskabet, vi har i dag. Det passer ikke altid med turismebranchens kort over Hærvejen, da en del af de gamle strækninger i dag benyttes som befærdede landeveje og ikke er "turismeegnede".

Det nordlige Sønderjylland

Hærvejen startede officielt i Viborg. Herfra løb den langs med vandskellet ned til Nr. Snede og Bække, inden den krydsede Kongeåen enten ved Skodborghus eller ved Foldingbro. Syd for disse to overgange lå igennem vikingetiden og den ældre middelalder den store Farrisskov, der kun langsomt blev fældet og forsvandt. Da hovedparten af okserne desuden fra 1400-tallet spadserede over Kolding og Haderslev, eller fra Foldingbro tog vejen til Ribe, er det i dag meget vanskeligt at fastlægge Hærvejens forløb fra Kongeåen og ned til Immervad Bro syd for Vojens, hvor ve-



Hærvejens, oksevejenes og Drivvejenes forløb fra Midtjylland til grænsen mellem Slesvig og Holsten. Hærvejens forløb fra Bække til Immervad Bro er stiplede, da det mistede sin betydning i løbet af 1400-tallet.

jene igen samles. Adskillige ruter er blevet foreslået, og ingen kan siges at være den "officielle". Således er vejforløb over henholdsvis Jels og Sommersted dele af hærvejsstrøget. Det hele bliver ikke lettere af, at der ned

mod Immervad Bro også løber resterne af den såkaldte Pottervej, den vej over Foldingbro, som handelsfolkene fra Vestjylland benyttede for at bringe jydepotterne mod syd, Savsevejen (Sakserveden), et gammelt vejforløb

vest om Skrydstrup, og endelig Oksevejen, der fra toldstedet ved Haderslev ledte okserne ud til Hærvejen. Der var adskillige ruter, som den rejssende kunne vælge.

Immervad Bro

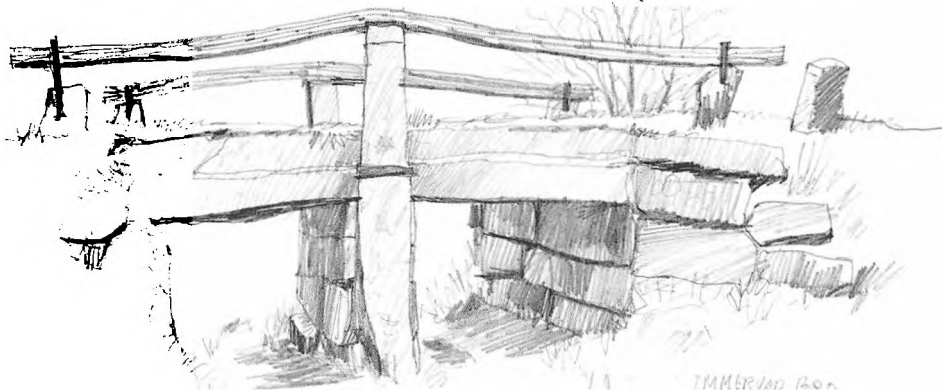
Ved Immervad Bro mødtes de forskellige hærvejsspor for herefter at fortsætte sydpå i et forløb, der ikke har ændret sig igennem mange hundrede år. Forbi Hærulfstenen fra vikingetiden, igennem det gamle forsvarsanlæg Æ Vold fra ældre jernalder og til Toldsted syd for Hjortkær. Toldsted blev anlagt i løbet af 1400-tallet med henblik på at opkræve told af de mange okser, der passerede her. Ud over Oksevejen så løb vejen fra Ribe over Toftlund ind i Hærvejen ved Hjortkær. Her mødtes altså de store okseflokkede både fra nord og vest for at fortsætte turen sydpå ad Hærvejen. Stedets betydning ses også af, at den såkaldte Friservej, vejen ned mod Tønder og marskområderne, forlod Hærvejen lige syd for Toldsted for at gå mod Bolderslev, mens Hærvejen

selv fortsatte sydpå mod Urnehoved - det sønderjyske landsting. Den nøjagtige placering af tingstedet er ikke kendt, men det er sikkert, at der er afholdt ting et eller andet sted ved Hærvejens forløb over Urnehoved Banke øst for Uge.

Mod Flensborg

Fra Urnehoved fortsatte Hærvejen mod Bov. Den passerede Bjerndrup Mølleå ved Povlsbro og gik herefter igennem Oksekær, over Gejlåbroen for at passere Bov vest om Bommerlund. Det oprindelige forløb af Hærvejen på denne strækning er usikker, således at Hærvejens forløb ned mod Bov og Flensborg kun kan dokumenteres for tiden efter 1500. Men ved Bov må vejen mindst gå tilbage til ældre middelalder. Lidt syd for Bov Kirke drejer Den krumme Vej af fra Hærvejen for at lede trafikken ned mod Flensborg. Her blev borgen Nyhus anlagt i midten af 1300-tallet for at beskytte Flensborg. Skulle man ikke til Flensborg, fortsatte man ad Hærvejen forbi Oldemorstoft, Jaruplund

Immervad Bro, opført 1786.



Ærkebiskop Karl af Lunds personlige rejsesegl, fundet ved Hærvejen nær Padborg. Karl var ærkebiskop 1325 til 1334 og var tæt knyttet til Grev Gert, Den kullede Greve. Ved to tilfælde var han i Sønderjylland for at forhandle med greven, i henholdsvis 1326 og 1329. Til disse rejser benyttede den høje gejstlige naturligvis Hærvejen, og måske har han tabt sit segl, da han er trådt af på naturens vegne under et lille hvil på vejen derned eller hjem.



foto: Museum Sønderjylland.

og videre til Oversø. Herfra gik Hærvejen vest om Tarp og øst om Siversted til Isted.

Hærvejen mod Holsten

Den sydligste del af Hærvejen i Sønderjylland gik som tidligere nævnt allerede fra tiden omkring 500 e.Kr. igennem Danevirkes port, en af de mest stabile strækninger af Hærvejen. Da oksetransporterne tog fart i løbet af 1400-tallet, blev der dog etableret et toldsted inde ved Gottorp, således at en del af okserne syd for Isted tog en rute over Gottorp på deres vej mod syd, mens andre tog hovedstrækningen til Røde Kro ved Danevirkeporten og fortoldede der. Syd for Slesvig og Danevirke gik Hærvejen til Rendsborg, hvor den passerede Ejderen og forsvandt ned i det store Tysk-Romerske Rige.

Hærvejen synger hen

Så længe oksetransporterne fra Jylland og Fyn fortsatte, spillede Hærvejen også en rolle, men da eksporten af okser fra begyndelsen af 1800-tallet i

stigende grad foregik med skib og efterhånden også med jernbaner, havde vejen udspillet sin rolle. Dele af Hærvejen blev inddraget i moderne vejforløb, men store dele forsvandt eller lå ubenyttet hen. Efter Hugo Matthiessen i 1930 nærmest havde "genopdaget" Hærvejen, kom den til at spille en rolle rent turistmæssigt, og det er da også som turist- og rekreationsrute, at Hærvejen i dag spiller en rolle. ■

Litteratur

Henrik Becker-Christensen: *Hærvejen i Sønderjylland*. 1981.

Mads Lidegaard: *Hærvejen fra Limfjorden til Dannevirke - en turfører*. 1992.

Hugo Matthiessen: *Hærvejen. En tusindårig Vej fra Viborg til Dannevirke*. 1930.

Markvejenes kulturhistorie i Sønderjylland

Af Elsemarie Dam-Jensen

LANGT DE FLESTE af de allerældste veje er i dag forsvundet, men alligevel er det overraskende, hvor mange steder selve vejnettet alligevel har overlevet til i dag på samme måde som ejerlavsgrenser og matrikelskel.

Landskabet i Sønderjylland, specielt i Vestslesvig, var i 16-1700-tallet præget af store, åbne, øde stræknin-ger. Der var ikke megen bebyggelse uden for landsbyerne, men store uopdyrkede områder bestående af overdrev, krat, moser og hedestrækninger, hvor vejene slyngede sig ud og ind på de mest farbare og tørre steder, ofte kun i form af hjulspor eller fodstier.

Markvejene før og efter udskiftningen

Før udskiftningen, det vil for Sønderjyllands vedkommende sige før ca. 1760'erne, var der fælles jord rundt om landsbyerne. Midt i landsbyen lå gadekæret omgivet af gadejorden, der blev brugt til fællesgræsning. Fra gadejorden førte veje ud til markerne og overdrevet, og ad disse veje drev hyrderne kreaturerne ud og hjem. Landsbyfællesskabet blev betragtet som en nødvendighed i forbindelse med dyrkningen af markerne, hvor de store hjulplove og træharver krævede megen arbejdskraft. Samtidig var fællesskabet også en betryg-gelse rent socialt. Men fællesskabet var også en hindring for fremskridt, og i løbet af 1700-tallet begyndte man så småt at løsne op. Først udskiftede man engene, og i den forbin-

delse begyndte man at grave grøfter, der kom til at fungere som afvandskanaler, der kunne forbedre jorden og sikre større og bedre afgrøder.

Udskiftningen af agerjorden var der større uvilje imod, men i 1766 kom der i hertugdømmet Slesvig en forordning, der tilskyndede bønderne til også at udskifte agerjorden. Denne udskiftning betød, at landskabet for alvor skiftede udseende. Der blev gravet flere grøfter, man opsatte hegn for at holde dyrene inde på markerne, og man anlagde markveje. Den første større vejlov i Hertugdømmerne kom i 1784 på et tidspunkt, hvor der begyndte at blive brug for et bedre samfærdselsnet. Samtidig blev der også opført flere stenbroer i den nordlige del af Slesvig, fx Immervad Bro (1786) og Gejl Å Bro (1818).

Det var dog ofte vanskeligt at færdes på vejene, der var hullede og plørede. I øde egne, hvor der var plads nok, kunne der være mange spor ved siden af hinanden.

Hvis man skulle færdes på vejene i mørke, måtte man være særligt forsigtig, overalt var der risiko for at falde i huller og grøfter. Ved Hærvejen mellem Bov og Bommerlund rejste man i 1799 lygtefyr på høje pæle.

Udskiftningen betød, at gårdene med tiden blev flyttet ud til jorden. Det var imidlertid ikke en proces, der skete fra den ene dag til den anden. Mange steder blev man gennem flere år boende i det trygge landsbyfællesskab og levede med den ulempe, det var, at man havde sine marker spredt

Gejl Å Bro, opført 1818, en af de stenbroer der var med til at forbedre samfærdselsnettet i Sønderjylland o. 1800.

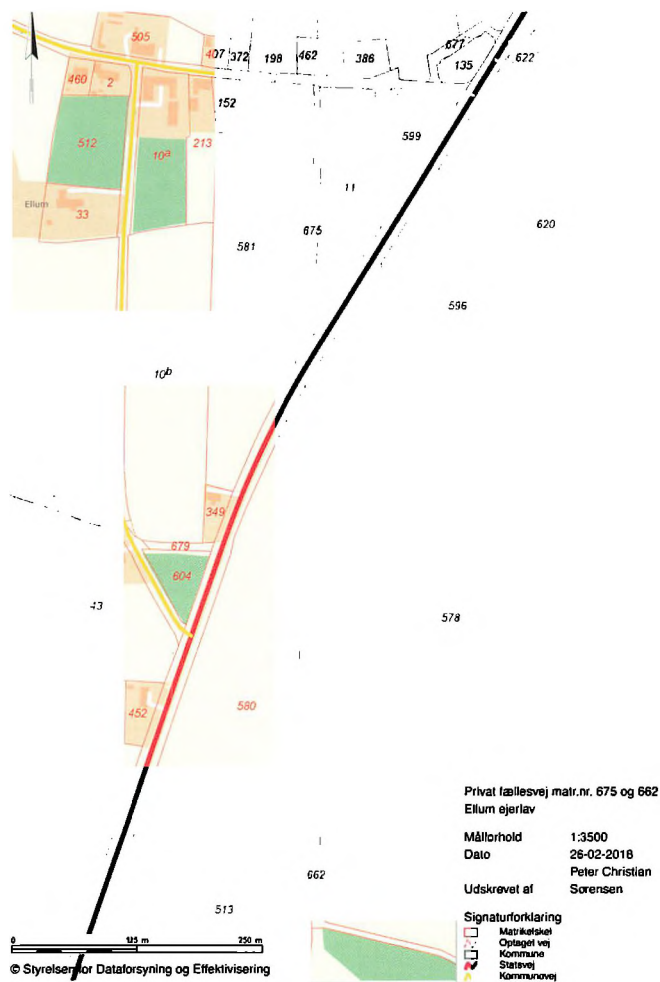


over et stort område med flere kilometer mellem de enkelte marker. Efter genforeningen, hvor større jordområder kom under plov, og landbruget blev intensiveret, blev det vigtigere, at vejen var kort, både for at spare tid og for at undgå slid på vogne og veje.

Når vi i dag taler om markveje, forstår vi dem som ret ubetydelige veje, der ikke har noget væsentligt formål i forhold til infrastrukturen generelt, men sådan har deres rolle ikke været tilbage i tiden. I vejforordningen for hertugdømmerne Slesvig og Holsten af 1842 bliver biveje betragtet som offentlige køreveje, og bivejene defineres som de veje, der *“forbinder landsbyer og enkelte gårde med hinanden og med hovedlandevejene og de mindre landeveje, samt med kirker, skoler, møller, skove, moser og græsgange i kommunerne”* (Trap: Hertugdømmet Slesvig. 1864). Denne karakteristik beskriver netop disse vejes centrale rolle som det netværk, der holdt sammen på bondesamfundets væsentligste aktører.

Det var trafikken, der skabte vejene. Samtidig var der selvfølgelig også regler, der fastlagde, hvordan vejene skulle vedligeholdes, og her udgjorde landsbyer, bondekommuner *“eller anden ved markfællesskab forbunden kommune ... tillige en vejkommune”*.

Efter genforeningen plantede man læhegn på lange strækninger i Sønderjylland. A/S Plantningsselskabet Sønderjylland begyndte allerede i 1919 sit virke med udgangspunkt i Løgumkloster. I løbet af 1920'erne og -30'erne blev der grundlagt en lang række plantningsforeninger i Sønderjylland, og mange af læhegnene blev plantet langs de gamle markveje. Sitkagraner var almindelige, men den første leder af Plantningsselskabet Sønderjylland, Kr. Fromsejer, foretrak løvtræ som fx hvidtjørn, der kan beskæres og danne hegn gennem en meget længere periode, og samtidig kunne man ved beskæringen også supplere de begrænsede muligheder for at skaffe brændsel i de træfattige områder i



Matrikelkort, Ellum ejerlav. Den gamle markvej/drivvej fra Ellum syd på mod Damhus Kro og Kongens Mose, som er en privat fællesvej, har kommunalt matrikelnummer 675 og 662. I vor tid gennemskæres den af diagonalvejen Kolding-Tønder, der blev anlagt i 1930/40'erne.

Vestslesvig. De enrækkede tjørne- og seljerønnehegn var samtidig til gavn for fugle- og dyrelivet.

Hvad skete der med markvejene efter genforeningen?

De mindre veje i Sønderjylland efter genforeningen var i en væsentligt dårligere stand end vejene nord for Kongeåen. Det hidtidige finmaskede net af kommunale biveje, som havde været karakteristisk for Sønderjylland indtil da, var et "konservativt" vej-

net, afpasset det gamle, lokale landbrugssamfund. I 1929 karakteriserede Det sønderjyske Erhvervsudvalg situationen således: "*Bortset fra de gamle Hovedveje og de efter Genforeningen udbyggede nye Veje er Vejene i Sønderjylland hyppigt tarvelige Markveje el. lign., der straalere ud fra Landsbyerne og oftest ender blindt uden Forbindelse med Vejene i andre Kommuner*".

Det sønderjyske vejnet var simpelt hen uegnet til en moderne statsmagts krav om hurtig forbindelse

mellem fjerne egne og til et moderne samfunds behov for transport over større afstande.

I løbet af 1920'erne begyndte man derfor at anlægge flere nye, faste veje. Hidtil havde der kun været de få chaussées, dvs. brolagte veje, der var anlagt i 1800-tallet, men med *Den store vejplan*, vedtaget 1921, tog man hul på en fuldstændig ændring af vejstrukturen, der bl.a. indebar anlægget af en række diagonalveje på tværs af Sønderjylland. Det var godt for den regionale samfærdsel, men udviklingen betød samtidig, at en lang række af de små, snørklede bi-veje og markveje forsvandt.

Markvejene i Sønderjylland i dag

Det særlige ved en stor del af de sønderjyske markveje er deres ejendomsretlige forhold. De betegnes som private fællesveje, men ejendomsretten er kommunal. Dette forhold stammer fra den tyske tid i Sønderjylland, hvor det preussiske matrikelvæsen var etableret for at kunne indkræve skat fra jordejerne. De arealer, der var "til overs", Wasser, Wege und Gelände, vådområder, veje og overdrev, blev registreret på en matrikel for sig, og de blev sognenes ejendom.

Ved genforeningen i 1920 overtog Danmark det preussiske matrikelvæsen i Sønderjylland. Det var meget anderledes end det system, man brugte nord for Kongeåen. Af samme grund vedtog man loven om Midlertidig Ordning af det sønderjyske Matrikelvæsen, men det var først i 1983, at man for alvor tog fat på at harmonisere de to matrikelvæsner. De næste ca. 20 år gennemførte man en fordanskning og modernisering af det sønderjyske matrikelsystem, men de

ejendomsretlige forhold blev der ikke ændret på.

Det er disse arealer, som i dag i princippet stadig er ejet af de fire sønderjyske kommuner. Når man søger på digitale matrikelkort, fremgår det tydeligt, hvor disse kommunalt ejede markveje har ligget. Men ude i landskabet ser virkeligheden ofte noget anderledes ud. Mange steder er der ingen synlige spor af de oprindelige markveje, i mange tilfælde er de i årenes løb blevet pløjet op og indgår nu i de almindelige markarealer. Kun der, hvor der fx er hegn på begge sider, kan vejene være velbevarede. Hvis et markvejsareal har været i drift som landbrugsareal i mere end 20 år, er der vundet hævd på det, og det er derefter tabt som markvej, medmindre den pågældende landmand vil være med til at genetablere vejen.

Nogle steder har interesserede fra lokalbefolkningen selv medvirket til at genetablere gamle vejforløb, bl.a. i Bjerning Sogn mellem Haderslev og Christiansfeld, hvor den lokale borgerforening i sommeren 2016 kunne indvi *Sporet i Bjerning Sogn*, som er et af de såkaldte *Spor i landskabet*, i dette tilfælde en ca. fem km lang sti, der blandt andet består af en del af den gamle kongevej mellem Kolding og Haderslev fra slutningen af 1500-tallet, som siden har været anvendt som kirkesti til Bjerning Kirke. Desuden ligger en del af sporet oven på den middelalderlige oksevej og på chausseen Haderslev - Kolding fra 1855.

I Tønder Kommune har en markvejsgruppe under Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Vestslesvig siden 2006 arrangeret markvejsvandringer på kulturhistorisk og

naturhistorisk interessante markvejsstrækninger. Udgangspunktet var her netop en af de gamle, kommunalt matrikulerede markvejsstrækninger, beliggende sydøst for landsbyen Ellum ved Løgumkloster. Her er det lykkedes at bevare et stykke original markvej omkranset af gamle læhegn med bl.a. Sitkagrønter; men gruppen har også vandret ad gamle kirkestier, skolestier og drivveje i Vestslesvig og fået de smukke naturoplevelser, man kan få langt fra alfarvej, på steder hvor de gamle veje er blevet bevaret.

Over hele Sønderjylland er det gået hårdt ud over markvejene i de sidste 50 - 70 år. Det moderne effektive landbrug har ikke plads til snoede veje omkranset af gamle hegn, så

mange steder har man - med eller uden kommunal tilladelse - fjernet alle spor.

I dag er man fra kommunernes side blevet mere opmærksomme på at bevare de gamle vejforløb i landskabet. Siden 2004 har der været en regel om, at lodsejere generelt ikke må spærre eller fjerne markveje uden kommunens tilladelse, og dér, hvor det er muligt at skabe rekreative stierforløb fx i nærheden af landsbyer, bliver naturbeskyttelsesloven bl.a. anvendt til at beskytte de gamle veje.

Markvejene i fremtiden

Men det er også ved at være sidste ud kald. Seniorforsker ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning ved Københavns Universitet Ole

Markvejen fra Ellum over Damhus Kro til Kongens Mose. Bevaret afsnit hegn af sitkagrønter.





Foto: Kenny Snitgaard, Markvejsgruppen.

Markvejsvandring 2010. Markvejsgruppen under Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Vestslesvig på den bevarede kirkesti ved Randerup Kirke.

Hjorth Caspersen, der i mange år har beskæftiget sig med markvejene i hele Danmark, har dokumenteret det danske agerlands forandring siden 1954. Han har påvist, at antallet af markveje er mere end halveret siden 1954. Mange af de gamle markveje førte fra gårdene og ud til de fjerntliggende marker. Mange af disse veje er nu fjernet. Samtidig har den øgede dyrkning af vinterafgrøder, der beskytter mod jordfygning og erosion, betydet, at man har kunnet gøre markerne større. Desuden er maskinerne blevet meget større, de kræver mere plads, og kørslen er derfor henlagt til kørespor i selve markerne, hvortil der ikke er offentlig adgang.

Denne udvikling gør, at der er et stort behov for at genetablere nogle

af de gamle veje, så man også i fremtiden kan sikre adgangen til det åbne land og komme tæt på naturen. Samtidig udgør markvejene og deres nærmeste omgivelser også vigtige opholdssteder for planter, insekter, fugle og dyr.

Der, hvor markvejene stadig findes, skal de bruges, de udgør en vigtig kreativ mulighed. Alle har ret til at gå og cykle på markvejene, og næst efter skov og strand er markvejene og det åbne land det sted, danskerne søger hen for at få naturoplevelser og frisk luft. Både set fra et naturhistorisk, et kulturhistorisk og et samfundsmæssigt synspunkt er der derfor gode grunde til at arbejde for at bevare de resterende gamle vejforløb i Sønderjylland. ■

Kongevejen fra Haderslev til Jelling

Af Per Ole Schovsbo

Veje i Danmark var skabt af trafikken, indtil kongevejene fra 1500-tallet blev anlagt på krongodset efter en overordnet plan. De var kongens og ikke tilgængelige for almindelig trafik før i 1700-tallet. Næsten alle kongeveje lå på Sjælland, kun én blev anlagt i Jylland. Det var Kongevejen fra Haderslev til Jelling.

Veje og trafik

DE ÆLDSTE VEJE stammer fra trafikens spor i landskabet mellem bopladserne og andre betydningsfulde steder. Trafikken måtte søge uden om forhindringer i terrænet som skrænter, vandløb, søer, moser og tykke skove, og hvor vejen skulle igennem, ryddede man bevoksningen, styrkede sporet med grene, sten og grus, gravede en hulvej gennem

skrænten eller byggede en bro. Sådanne korridorer i landskabet kaldes pas eller tvangspunkter.

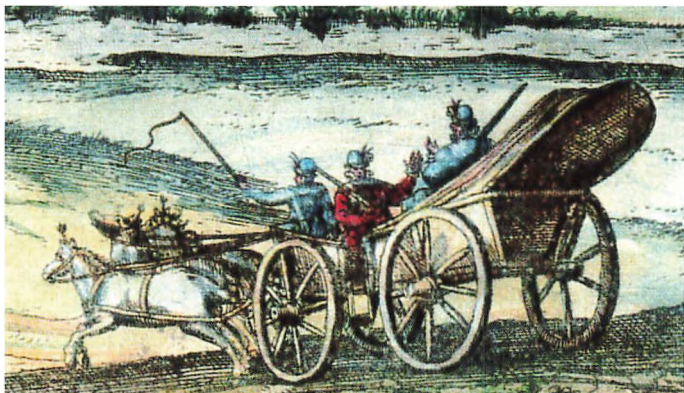
Andre reguleringer af trafikken kan være forårsaget af nu ukendte territoriale grænser, eller man opsatte tilhuggede sten, mærker eller skilte langs ruten, der viste vej og længdef afstande. De vejfarende kunne (ligesom de søfarende) orientere sig efter særlige terrænformationer eller kirketårne i horisonten. Det paradoksale var, at man ikke interesserede sig for vejene i fysisk forstand (sporene), men for ruten. Det var trafikanternes hævdevundne ret til at færdes på bestemte strøg, som de vejfarende kunne bidrage til ved særlige afgifter. Det gjaldt også tvangspunkterne, broerne, vadestederne eller færgerierne, hvor der skulle investeres i arbejds-



Foto: Forfatteren.

Slesvigske Vognsamlings kopi af en arbejdsvogn fra middelalderen. Det var den slags vogne, der er ansvarlig for vejene mellem landsby og mark eller mellem landsbyerne.

*En fornem rejse-
vogn, forspændt
med tre heste, af
den type, der skulle
køre på de nye
kongeveje. Det
kunne være Frederik
2. der kørte på sin
nye Kongevej til
København.*



Braunius' prospekt af København fra 1587.

kraft og pengemidler til drift og vedligeholdelse.

Vejen havde især betydning for den lokale trafik, og bygden (landsbyen) havde ansvar for at holde vejene farbare. De måtte kun flyttes, hvis man kunne enes om det på det lokale ting. Disse veje var forgængerne for vore dages sogneveje eller biveje, der langt senere blev kraftigt reguleret. Mellem byderne og købstæderne, hvor jorden ansås for at være kongens ejendom, var det op til trafikken selv at følge vejenes spor. Det var de rejsendes og handelsfolkets trafikveje og broer, som kongens mænd (lensmændene) havde ansvar for, så de vejfarende ikke kom til skade eller druknede i åerne. De skulle også beskytte de rejsende og holde vejens fred samt sørge for passende herberg. Disse veje kaldtes alfare veje, alveje, og da de blev anset for at tilhøre kongen, der var rigets militære magt, kom de også til at hedde hærveje, hærstræder - eller i nogle tilfælde også kongeveje uden at være det. De var forgængerne for vor tids landeveje.

Men sognevejene og landevejene snoede sig gennem landskabet og var sporkørte, fordi de ikke havde fast belægning. Man kunne kun komme

frem i skridtgang (5-7 km/t), og i 1500-tallets midte blev det for langsomt for Frederik 2. der så sin familie i de europæiske fyrstedømmer bevæge sig til hest og til vogns i trav (12-16 km/t). På faste og jævne strækninger kunne dygtige ryttere oven i købet komme frem i galop - som var en svimlende hastighed på 20-25 km/t, som kongernes og fyrsternes sendebud greb til, når der var fare på færde.

Klimaet har sikkert haft stor betydning for trafikken. I modsætning til de fyrstelige områder i det nordlige og østlige Europa, hvor klima og jordbund var af en anden beskaffenhed, har vejret og føret i vort kolde og fugtige klima hæmmet hastigheden på vejene. Hos os har man kun kunnet køre eller ride i trav, hvis man jævnedes vejens spor, fjernede muldlaget, drænedes siderne med grøfter og lagde et fast sand- og gruslag oven på et fundament af sten eller grene. Men ville man endnu hurtigere frem, skulle vejen rettes ud mellem rejsens begyndelse til dens slutning, så afstanden blev kortere.

Kongevejene

Frederik 2. rejste ofte mellem residenserne på Sjælland og i Jylland og

havde derfor, ligesom sin far Christian 3., forsøgt at få landevejene bragt i så god stand, at han kunne bruge de nye hurtige vogne fra Europa, der kaldtes kuskvogne. De kørte i trav dobbelt så hurtigt som den normale trafik på det tidspunkt. Vognenes spor var bredere end normalt, og vognene blev trukket af tre heste side om side i modsætning til de almindelige to- eller firspand, hvor kun to heste gik side om side.

Derfor lod Frederik 2. anlægge private snorlige kongeveje med vejkasse og grøfter på sine egne jorder, ganske som herremændene anlagde alleerne på godsernes jorder fra alfarvejsystemet til herregårdene. Men kongens veje måtte ikke benyttes af andre end kongens og hoffets egne køretøjer,

fordi andre vogntyper kunne ødelægge vejenes belægning, der var jævnet til kuskvognene. De første strækninger fra København til Frederiksborg og Kronborg ved Helsingør blev anlagt 1584-88. Strækningen fra Ringsted Kloster til Antvorskov ved Slagelse i 1585, og herefter fulgte den eneste strækning uden for Sjælland, mellem Jelling, Kolding og Haderslev i 1585-87. Christian 4. fortsatte vejbyggeriet og anlagde bl.a. kongeveje mellem Antvorskov og Korsør, Antvorskov og Næstved, Roskilde og Ringsted, Hørsholm og Nyrup Hegn, København til Roskilde. Enevældens konger fortsatte byggeriet mellem residenserne i Nordsjælland, og Alex Wittendorff, der har undersøgt kongevejenes historie, opregner i alt 13

Stenbrolagt vejstrækning i Nyrup Hegn vest for Helsingør, der anses for at være en del af Kongevejen fra 1638. Række af kraftige midtersten ses, mens de kraftige kantsten tilsyneladende er fjernet.



Udsnit af Johs. Mejers kort over den østlige del af Haderslev amt 1649. Kongevejens forløb fra Haderslev, vest om Bjerning Kirke og Errested, gennem Tyrstrup, Aastorp og Vonsild til Kolding kan følges. Den alfare vej løber længere mod øst.



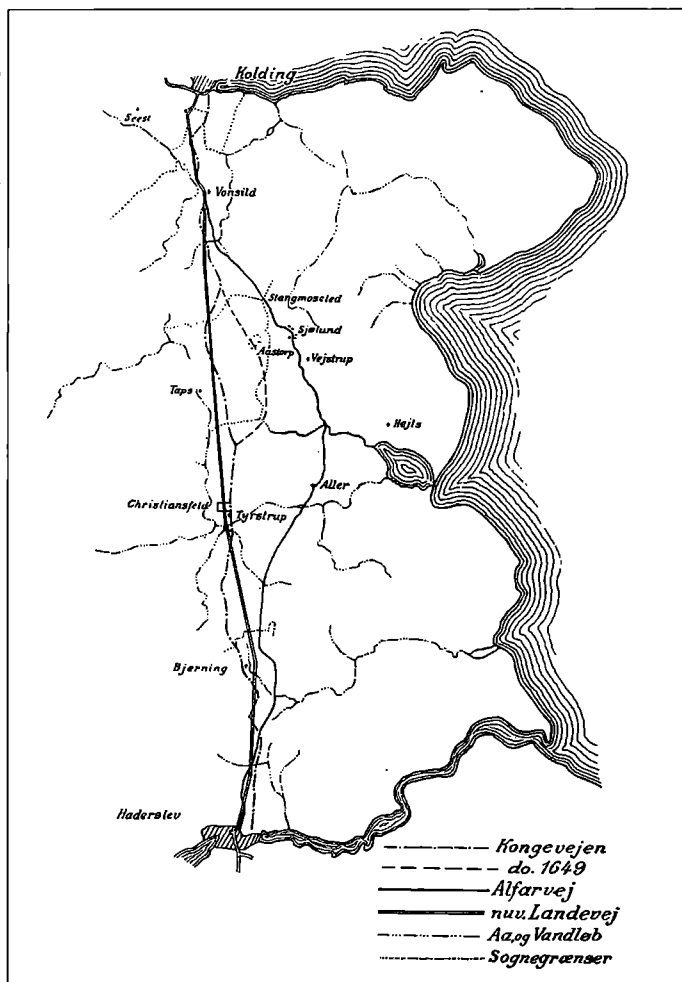
Illustration: Museum Sønderjylland - Arkæologi Haderslev.

forskellige kongeveje bygget fra 1584 frem til 1726, hovedsageligt på krongodserne. Herefter indgik de i det offentlige vejssystem, der blev reguleret efter vejforordningen af 1793, hvorved de overordnede snorlige hovedlandeveje (chausseerne) mellem landsdelene af staten blev anlagt med de samme tekniske egenskaber som kongevejene 200 år tidligere.

Kongevejenes anlæggelse begyndte som regel med, at lensmanden sammen med de lokale bønder og uvildige mænd fastlagde linjeføringen i terrænet, således at den blev så lige som muligt for at afkorte rejsetiden. De fæstere, der afgav jord til vejen, fik erstatning i form af nedsættelse i landgildeafgiften. Linjeføringen blev herefter afmærket med pæle, og bønder-

ne kunne komme i gang med jordarbejdet, mens håndværkere tog sig af broer, porte, bomme, etc. Vejbanens bredde var 3,3 - 4,5 m, hvilket gør det muligt for to vogne at passere hinanden, hvis sporvidden var 1,42 m eller $2 \frac{1}{4}$ sjællandsk alen. Køretøjets fulde bredde var omkring 2 meter, så der var ikke for megen plads. Det tyder også på, at man normalt kørte med to heste side om side og ikke de tre, som ses på Braunius' prospekt over København fra 1587.

Belægningen er i visse kilder beskrevet som en stenbrolægning, mens lensregnskaberne ifølge Alex Wittendorff viser, at stenbrolægning kun udførtes på særligt udsatte steder som våde områder eller opkørsler på begge sider af en bro. Vejbelægnin-



Skitse over forløbet af hovedvej A10, Kongevejen og den alfarvej mellem Haderslev og Kolding.

gen bestod som regel af sand, som det fremgår af kongebrevene fra 1636 til lensmændene i Kronborg-Frederiksborg og Københavns len: "Vejen skulle udbedres med sand at påføre, hvor samme vej er forkørt, så den kan blive jævn og slet. Der skulle holdes øje med, at bønderne ikke fylder ler på vejen i stedet for sand". En kongelig forordning fra 1673 indskærper, at vejene skulle åbnes for alle vejfarende om vinteren, når vejene var frosne, eller om sommeren, når vejene var udtørrede, fordi den øgede færdsel var til gavn for vej-

banens udjævning. Kongevejene var i mange tilfælde forsynet med grøfter langs vejsiderne for at undgå de vandskader, som alfarvejene led under, mens de andre steder har været flankeret af stengærder eller stenrækker. Flere strækninger blev forsynet med stolper og tavler, eller såkaldte vejtal, der markerede fjerdingmil.

Kongevejen mellem Haderslev og Jelling

Arbejdet med den eneste kongevej i Jylland foregik i årene 1585-87. Op-

lysningerne er spredte notitser i kongernes regnskaber, skriver Wittendorff. I 1585 ønskede kongen således, at der blev opført en bro ved Haraldskær vest for Vejle, så han kunne skyde genvej mellem Koldinghus og Skanderborg. Den var ikke offentlig tilgængelig og blev forsynet med en låst vindebro med to nøgler til kongens lensmand i Kolding og til områdets ejer i Ribe. I 1587 udsendte kongen et åbent brev med forbud mod almindelig færdsel på den nye vej, som kongen havde ladet anlægge mellem Nygård og Jelling, og sammen med andre oplysninger om nye veje tyder det på, at strækningen mellem Haderslev og Kolding var færdig netop i 1587.

Vejens forløb er lidt upræcist aftegnet på Johannes Mejers kort over Slesvig fra 1649 og beskrives af en håndværker, der har været med til at genopbygge en del af vejens broer efter Svenskekrigene i 1650'erne. Vejen begyndte ved Hansborg Slot og blev anlagt i samme periode, som slottet blev færdigt. Braunius' prospekt fra 1585 viser formentlig broen fra slottet til Hærvejen mod nord. Herefter gik vejen gennem Ersted skov, forbi Bjerning Kirke, Seggelund, Tyrstrup Kirke, Høkelbjerg, vest for Åstorp, Vonsild Skov til Koldinghus gennem Klosterporten, der lå lidt sydøst i byen (nuværende Kongebrogade og Søndre Kongevej), skriver Wittendorff, der er lidt usikker med hensyn til et muligt forløb over en bro ved Aller øst for hovedlinjen.

Fra Koldinghus gik vejen over en bro nord for slottet gennem dyrehaven til Nygård, Hesselballe (med en bom), Ammitsbøl Mark (med bomme) over Vejle Å ved Kærbølling ved

Haraldskær til Jelling, hvor kongen havde et herberg. Herfra rejste kongen videre ad alfarvejen over Uldum, Hvirring, Nimb til Fuldbro og Skanderborg Slot.

Arkæologiske spor af kongevejen er påtruffet nord for Haderslev, sydøst for Thomashus. Det var et ødelagt vejfundament bestående af sten. Hvis resterne er fra anlægsperioden og ikke senere reparationer, bekræfter undersøgelsen, at vejen visse steder var opbygget med fundament (vejkasse), der har drænet et jævnt slidlag uden sporkørsel, hvorpå heste og vogne har kunnet færdes.

Vejens endeligt

Da man opgav Hansborg Slot i 1666 efter de voldsomme ødelæggelser under Svenskekrigene, blev kongevejen givet fri til almindelig færdsel, slutter Wittendorff, og det er formentlig derfor, den ikke er vist på Ole Rømers opmåling af store danske veje fra 1697. Den nuværende landevej mellem Haderslev og Kolding har delvist overtaget kongevejens linjeføring, men nord for Kolding er vejføringen helt opgivet, slutter Wittendorff. ■

Litteratur

Axel Johansen: Kongevejen og Adelvejen mellem Kolding og Haderslev, i *Vejle Amts Aarbog*. 1928.

Axel Johansen: Kongevejen Kolding-Nygaard, i *Vejle Amts Aarbog*. 1944.

Per Ole Schovsbo: *Landtransport i Danmark*. Haderslev. 2018.

Torben Topsøe-Jensen: *Ad hjulspor og landeveje*. København. 1966.

Axel Wittendorff: *Alvej og Kongevej*. København. 1973.

Klosterruten i Sønderjylland

Af Jens Kristian Krarup

KLOSTERRUTEN GENNEM Sønderjylland er på ca. 200 km. Den er en del af *Den Danske Klosterrute*, som er en vandrerute på ca. 2.300 km gennem hele Danmark fra Helsingør til Frederikshavn. Klosterruten er ikke selvstændigt afmærket, men følger ofte andre afmærkede ruter. Hvor det er muligt, indgår også historiske vejstrækninger og gamle pilgrimsmål i ruten. Strækningerne gennem Danmark beskrives i guidebogserien *Den Danske Klosterrute*. Det første bind udkom i 2006 og beskrev turen fra Als til Ribe. Allerede året efter udkom en ændret udgave på 144 sider. Bindet, der stadig kan fås, er siden blevet efterfulgt af otte bind. Bind 10 om Nordjylland fra Aalborg til Frederikshavn udkommer formentligt i 2019

og afslutter serien, der bliver på i alt ca. 2.300 sider.

Idé og udformning skyldes denne artikels forfatter, der har lavet oplægget til ruteføringen gennem hele landet og har været forfatter på guideseriens første seks bind samt koordinerende redaktør af bindet om Lolland-Falster. Forfatteren til de resterende tre bind er Gunnar Kasper Hansen, som i en periode var forstander på Løgumkloster Refugium. Foreningen *Den Danske Klosterrute* har siden 2012 haft det overordnede ansvar for projektet.

Klosterruten som helhed forbinder ca. 50 af de steder i det nuværende danske landområde, hvor der blev grundlagt klostre i middelalderen. Mellem klosterstederne går ruten fra kirke til kirke. Sådanne kunne fortidens rejsende også vælge klostre og kirker som pejlemærker og trygge samlingssteder eller direkte som pilgrimsmål. Mange andre historiske og kulturelle seværdigheder indgår i Klosterruten i dag. Rutens gæster bliver også ført gennem nogle af Danmarks smukkeste naturområder, der omfatter bakkelandskaber, skove, heder, søer og fjorde, Vadehavets uendelige perspektiv og forblæste klitter i Nordvestjylland.

Det er ikke let at tilrettelægge en fjernvandrerute i et land, hvor så stor en del er opdyrket, bebygget og udlagt til hårde asfalteveje med intensiv



Foto: Illustration fra *Den Danske Klosterrute*.

Vandrer ved Løgumkloster Kirke.

*Klosterrutevandring
2017. Rast i Bov.*



Foto: Forfatteren.

biltrafik, men ved at lade Klosterruten sno sig ud og ind i landskabet er det for det meste muligt at færdes på stier og små veje, der er rimeligt skånsomme for fødderne på 15-20 kilometers dagsmarcher. Klosterruten er ca. 2.300 km lang, mere end afstanden i luftlinje mellem Danmark og det berømte pilgrimsmål Santiago de Compostela i Nordvestspanien. Danmark er alligevel et stort land!

I 2017 arrangerede Klosterruteforeningen en fem måneder lang stafetvandring på hele ruten i anledning af guidebogseriens og foreningens 10 års-jubilæum. Antallet af vandrere opgjort fra dag til dag blev 1.066. En kvinde fra Tønder gik med alle 2.300 km og må have sat danmarkrekord som vandrer. Stafetten, en pilgrimsstav, ankom til Als søndag 2. juli med færgen fra Fyn. Derefter tog det 12 dage at bringe den igennem Sønderjylland til Hviding Kirke.

Den sønderjyske ruteføring

Det tidligere cistercienserkloster i Løgumkloster har været bestemmende for ruteføringen fra Østsønderjylland

til Vestslesvig. I øvrigt ligger Løgumkloster midtvejs på Klosterruten i Danmark som helhed. På ca. halvdelen af den sønderjyske strækning falder Klosterruten sammen med andre, afmærkede ruter.

Turen starter i Fynshav på Als, hvor der er færgeforbindelse fra Bøjden, som er endestationen på den sydfynske del af Klosterruten. Fra Fynshav har Klosterruten sit eget forløb forbi Notmark Kirke og sydpå til Høruphav. Her fra følger Klosterruten Gendarmstien 48 km mod vest langs Flensborg Fjord til Bov, men dog med nogle afvigelser undervejs. Når man ser bort fra Sct. Marie Kirke i Sønderborg, hvor kun en del af det middelalderlige murværk er bevaret, er Broager Kirke den eneste oprindelige middelalderkirke på dette ruteafsnit. Til gengæld kan man se nogle meget karakteristiske og forskelligartede kirker fra 1900-tallet. Mest imponerende er Christianskirken i Sønderborg.

Efter Bov følger Klosterruten Hærvejsvandreruten til Gejlå Bro. Herfra drejer Klosterruten i et selvstændigt forløb mod vest gennem det flade

landskab direkte til Tinglev Mose. Man kan også vælge at tage en omvej ad Hærvejsruten til den gamle valfartskirke i Klipleve og derfra fortsætte til Tinglev Mose. Fra mosen er der kort vej til Tinglev, der er præget af at være et centrum for det tyske mindretal i Sønderjylland. På Kloster-ruten fra Tinglev til Løgumkloster er der tyndt befolket uden for landsbyerne og kun tre kirker. Med sit fornemme inventar er Burkal Kirke den mest interessante. Fire km før Løgumkloster går Kloster-ruten gennem Danmarks største naturskov, Draved Skov. Herfra er der sammenfald mellem Kloster-ruten og Drivvejen i et ældgammelt færdselsstrøg, kendt fra tidligere tiders stuedrift.

Fra Løgumkloster følger Kloster-ruten den smukke, afmærkede sti langs Brede Å mod vest og fortsætter nordpå i Vadehavsområdet. Her kan man opleve alle tiders fugleliv, ikke mindst når millioner af trækfugle passerer forbi. Undervejs på ruten kommer

man til en perlerække af seværdige middelalderkirker. Mellem Hviding Kirke og Vester Vedsted krydser Kloster-ruten 1864-grænsen og fortsætter uden for Sønderjylland mod Ribe.

De historiske minder

I det følgende omtales nogle eksempler på det, som karakteriserer rutens mangfoldighed af historiske minder og kulturseværdigheder.

Klosterliv

Ifølge den nyeste forskning ved Niels Sterum blev cistercienserordenens kloster i Løgumkloster grundlagt af Ribebiskoppen Radulf. Det skete formodentligt efter 1166 og senest i Radulfs dødsår 1171. Munkene havde tilbragt en periode i Seem ved Ribe, hvor de havde overtaget et benediktinerkloster. Klosterstiftelsen er en direkte følge af en storpolitisk europæisk konflikt om, hvem der skulle være pave. Den danske konge holdt med den tabende part. For at Radulf, der var kongens kansler, kunne blive biskop, måtte han love at oprette et cistercienserkloster i sit bispedømme. Sådan blev Løgumklosteregnet indrullet i den store europæiske historie, hvor middelalderens klostre kom til at spille en central rolle som kultur- og samfundsbærende institutioner.

Cistercienserordenens ledende skikkelse, Bernhard af Clairvaux (1093-1153), sammenfattede ordenens åndelige livsideal - spiritualitet - med ordene afkald, ydmyghed, frivillig fattigdom, lydighed, fred, glæde i Helligånden. I Løgumkloster er klosterkirken og det

Christianskirken i Sønderborg før udvidelsen i 1967-68.

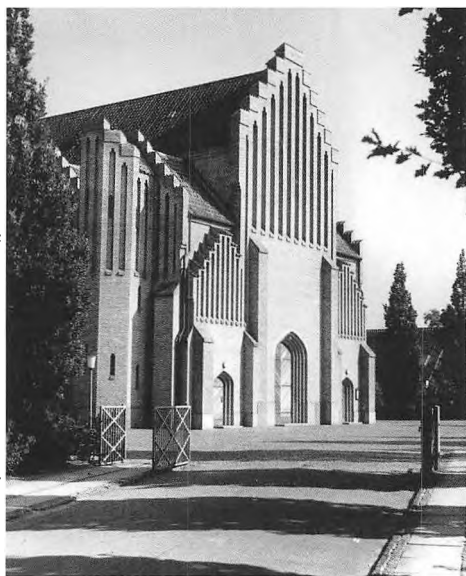


Foto: Sønderjysk Fotobureau, Museum Sønderjylland.

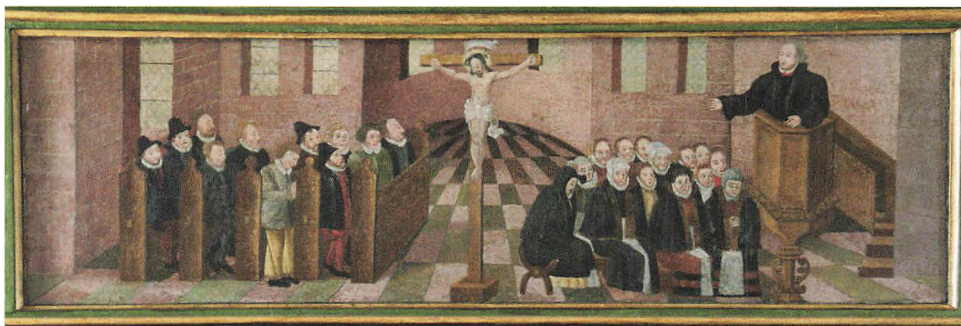


Foto: Jens Bruun.

Altertavlen i Tinglev Kirke.

meste af østfløjen bevaret og udgør en fascinerende synliggørelse af denne cisterciensiske spiritualitet. Middelaldermennesker betragtede ikke kirkebygningen som en tilfældig ramme omkring en åndelig aktivitet. Kirkerummet symboliserede det guddommelige. For Bernhard var klosterlivet en forudanelse af paradiset. Derfor skulle kirken udstråle ro, enkelhed, nøgternhed og forene det fysiske og det åndelige til en harmonisk helhed. Selv om der er gået næsten 500 år efter reformationen, der bragte munkelivet til ophør, fremstår kirken den dag i dag med stor, enkel skønhed af spirituel karakter.

At middelalderen har inspireret til klosterdannelser i moderne tid, også uden for den katolske kirke, er Mariadøtrene fællesskab i Kollund på Klosterruten et eksempel på. Mariadøtrene er en gren af en svensk bevægelse fra 1900-tallet. Dagens andagter i kapellet, de såkaldte tidebønner efter middelalderligt forbillede, er åbne for interesserede.

Reformationen

Reformationen, som blev endeligt gennemført i hertugdømmet Slesvig i 1542, medførte en ny opfattelse af gudstjenesten og dermed også af kir-

kebygningens funktion og udformning. For middelalderens katolske kirke var gudstjenesten en offermesse. Ved nadveren gentog den retteligt indviede præst Kristi offer på korset langfredag. I princippet var det ikke nødvendigt, at lægfolket var til stede. Luther gjorde op med hele offertanken. Det er i menighedens fællesskab, at evangeliet om frelsen og syndernes forladelse forkyndes gennem prædiken, dåb og nadver.

På Tinglev Kirkes altertavle skildrer et enestående maleri fra 1500-tallet den nye lutherske gudstjeneste. Det er inspireret af Lucas Cranach den Yngres alterbillede i Wittenberg bykirke. Billedets og dermed gudstjenestens centrum er den korsfæstede Kristus. Enkedronning Dorotheas unikke kirkesal fra 1568-70 på Sønderborg Slot er indrettet efter den lutherske reformations normer. Forbilledet var de sachsiske hertugers kapel i Torgau, som Luther selv indviede i 1544. Enkedronningens kapel blev en lys kirkesal uden adskillelse mellem et kor og et skib. Døbefont og alter er placeret i hver sin ende, prædikestolen på langsiden.

Reformationstidens polemik omkring den katolske kirke afspejles i to meget specielle kalkmalerier i Brøns

Kirke. Ifølge en nyere forklaring stammer motiverne fra nogle stærkt antikatske tyske illustrationer. På det ene billede ses himmelborgen, hvor Kristus står i døren. Han afviser at lukke mylderet af præster, biskopper, nonner og endog paven plus en kardinal ind i borgen.

Pietismen

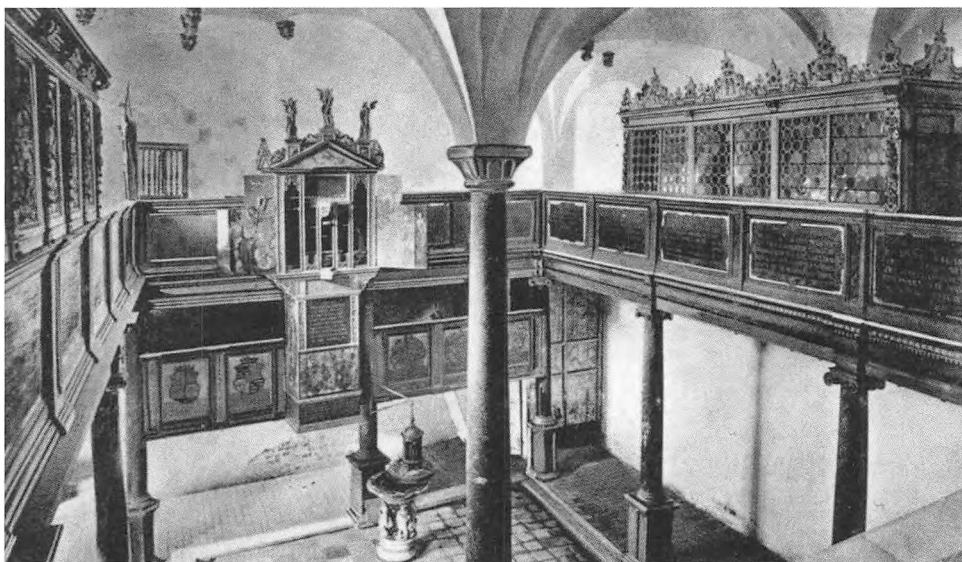
I 1700-tallet bredte den kristelige vækkelsesbevægelse pietismen sig fra Tyskland gennem Sønderjylland til Danmark. Den gjorde op med 1600-tallets stive lutherske rettroenhed. Klosterruten passerer nogle af de lokaliteter, hvor bevægelsen blev båret frem af karismatiske personligheder. I Burkal Kirke fik den pietistiske forkyndelse så stor tilslutning, at man i 1715 måtte bygge et pulpitur med ekstra 100 siddepladser. Præstesønnen Enevold Ewald fra Højst ved Løgumkloster lærte pietismen at kende under et studieophold i Tyskland. Som

sin fars kapellan var han med til at udbrede bevægelsen på egnen. Den dag i dag kan man se, hvordan han har skåret sine navnetræk ind i bagsiden af Højst Kirkes fløjaltertavle. Han kom i forbindelse med de tre brødre Brorson, der var præstesønner fra Randerup og blev uddannet som præster. De fik vigtige poster og dermed stor betydning for pietismen. Den mest kendte er salmedigteren Hans Adolph Brorson, der blev præst i Randerup efter sin stedfar og endte som biskop i Ribe. Under et fire år langt ophold i Løgumkloster som huslærer lærte han Ewald at kende og oplevede her et religiøst gennembrud. Klosterruten går ind omkring Randerup Kirke og også forbi Mjolden Kirke, hvor broderen, Broder Brorson, var præst en årrække.

Dansk-tysk

På Klosterruten får man et stærkt indtryk af Sønderjyllands egenartede og

Dronning Dorotheas Kapel, Sønderborg Slot.



omtumlede historie som både front og bro i forholdet mellem tysk og dansk. Klosterruten går rundt om Dybbøl Banke som mindsted for slaget ved Dybbøl i 1864. De, der færdes på Klosterruten, men ikke i forvejen har særligt kendskab til grænselandet, bliver slået af landsdelens overvældende antal mindetavler og mindsten for de faldne i 1. Verdenskrig. Det fortæller, hvor indgribende krigen blev for Sønderjylland de sidste år under tysk herredømme. Ca. 5.300 soldater døde, ca. 7.000 blev invalideret eller skadet, og mange kom til at lide af krigstraumer. Klosterruten har også medtaget en anden art mindsted fra 1. Verdenskrig, nemlig krigsfangegravene ved Løgumkloster. Under en tyfusedepiemi døde 71 af de franske, belgiske og russiske krigsfanger.

I kraft af to personer, som stammede fra den tyske befolkningsgruppe på Tinglevegnen, kobles Klosterruten til den nyere verdenshistorie. På et af Tinglev Kirkegårds familiegravsteder står der en mindsten for økonomiprofessor Jens Peter Jessen. Fra at være ivrig nazist sluttede han sig til den modstandsgruppe i Tyskland, som arrangerede det mislykkede attentat mod Hitler 20. juli 1944. Jessen blev henrettet i Plötzenseefængslet, Berlin, for sin medvirken. Hjalmar Schacht blev også født i Tinglev. Han blev Hitlers økonomiminister i 1934 og kaldtes Tysklands finanstrøldmand. Han kom dog i stigende modsætning til regimet og fik løs kontakt med 20. juli-gruppen. Han overlevede et koncentrationsophold og blev frikendt under Nürnbergprocessen.

Et dannelsesprojekt

Klosterruten er en turist- og pilgrims-

vandrerute med temaerne kirke, kunst, historie og natur. Det drejer sig om et værdibaseret, alment dannelsesprojekt, hvis grundlag er kristendom og kirke som Danmarks åndelige og kulturelle arv. Der er indhold nok i ruten til, at man kan udvælge det, der særligt passer én. Det gælder for den, der lægger hovedvægten på det vandretransportlige element, og der er rigeligt at opleve både for kulturturen og naturelskeren. Ved imidlertid at lade klostre og kirker bestemme vej og mål åbner Klosterruten en særlig mulighed for at genoplive en gammel tradition for pilgrimsrejser, men omformet til meditative vandringer på nutidens betingelser og efter moderne menneskers behov. På en ægte pilgrimsvandring drejer det sig ikke bare om at opleve så meget som muligt, men at få lejlighed til eftertanke, selvbesindelse, nærvær. ■

Litteratur

Jens Kristian Krarup: *Den Danske Kloster-rute: Gennem Sønderjylland til Ribe*, 2. udgave, Frederiksberg 2007.

Jens Kristian Krarup: Den Danske Klosterrute - et tilbageblik. I: *Nyhedsbrev fra Foreningen Den Danske Klosterrute*, Aalborg august 2012, s. 1-5, www.klosterruten.dk/aktuelt.

Jens Kristian Krarup: Den Danske Klosterrute som moderne pilgrimsvej. I: *Pilgrimsspor*, redigeret af Elisabeth Knox-Seith, Højbjerg, Aarhus 2007, s. 129-135.

Jens Kristian Krarup: Pilgrimsvandringens historie og idé. I: *Vaya con Dios*, Museet for Religiøs Kunst, Lemvig, og Museet Holmen, Løgumkloster 2008, s. 25-34.

www.klosterruten.dk

Drivvejen

Af Henrik Møller

Den vestlige drivvej gennem Sønderjylland

ALLE KENDER HÆRVEJEN, der går gennem det østlige Sønderjylland fra Kolding til Flensborg.

Derimod er det knap så kendt, at der også fandtes en vestlig hovedfærdselsåre ned gennem Jylland til Hamborg. Dette vejstrøg havde især betydning for kreaturdrivning og blev derfor kaldt for Drivvejen. Denne drivvej blev genoprettet i årene 2003-06 som en historisk turistrute. Det skete via det EU-støttede North Sea Trail-projekt, som gik ud på at oprette vandre- og cykelruter rundt om hele Nordsøen. Lokalt foregik genoprettelsen af Drivvejen i et samarbejde mellem de nu nedlagte Sønderjyllands, Ribe og Ringkøbing amter og de lokale museer, herunder Museum Sønderjylland.

Der blev fastlagt en rute blandt flere parallelle drivveje, og ruten fokuserer både på områdets historie, seværdigheder og naturoplevelser. Der blev opsat afmærkningspæle og informationstavler langs Drivvejen, og ved åbningen af ruten blev der udgivet en bog om vejen, seværdighederne langs ruten og rutens præcise forløb. Drivvejen henvender sig især til vandrede og cyklister, men store dele af ruten kan også gennemføres i bil.

Drivvejen indtil 1400-tallet

I stenalderen skabte mennesker ved deres færden i naturen de første stiforløb, der sidenhen blev til vejspor for færdsel og transport af varer. I

bronzealderen blev vejsporene faste, hvilket de mange gravhøje langs vejene vidner om. Allerede på denne tid var der handelsforbindelser til det europæiske kontinent via vejene sydpå og sejlads langs vestkysten. I jernalderen skete der en stor vækst i befolkningstallet, og landbruget bredte sig overalt. Der anlagdes landsbyer langs drivvejen og på geestranden ud mod Vadehavet og marsklandet. I vikingetiden anlagdes de første byer langs vejene med adgang til åer og fjorde.

Indtil 1200-tallet undgik man sejlads til Østersøen nord om Skagen og transporterede hellere varerne op ad åerne og over land. Det skete fx i Sønderjylland mellem Vidåen og Flensborg Fjord og mellem Ejderen og Slien. I middelalderen, da skibene blev større, gik man mere over til søfart, og havnene flyttedes tættere på kysten. Ribe tabte således gradvis betydning til Hjerting og Tønder til Højer. Samtidig ændredes vareeksporten fra okser til primært heste og saltede sild. Megen eksport skete til søs, og tufsten fra Rhinlandet til kirkebyggerier blev en meget vigtig returvarer i middelalderen.

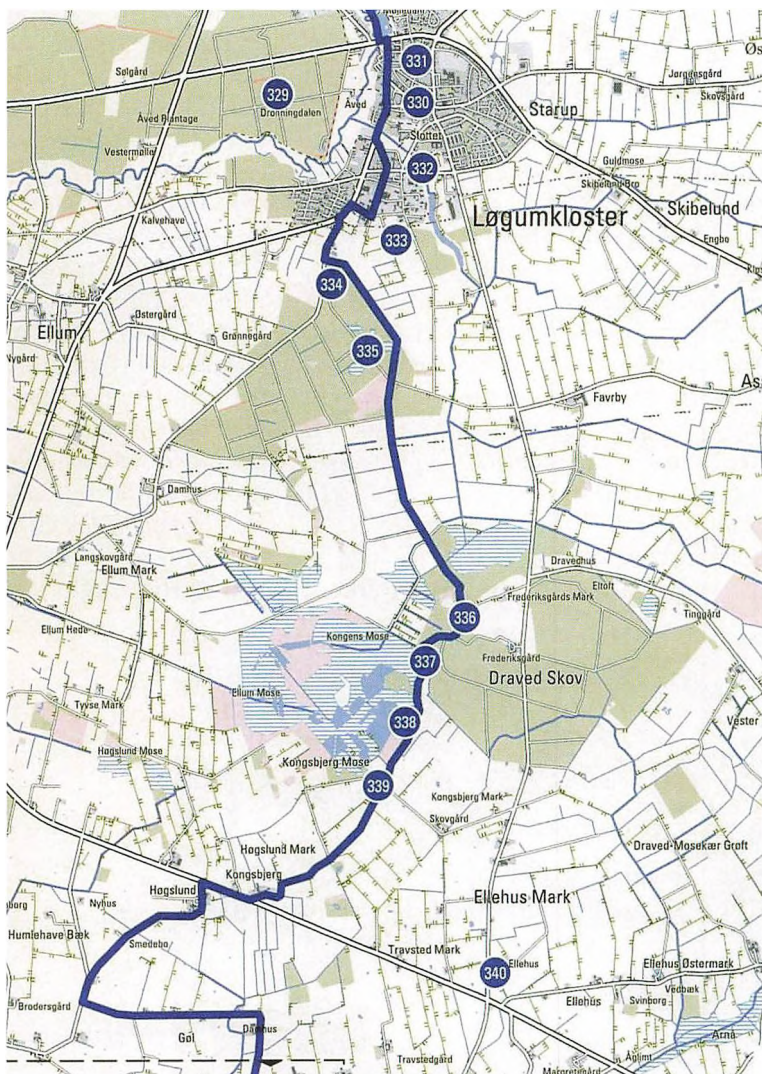
Drivvejen 1400-1788

I 1400-tallet tog stuedrivningen fart. Tællinger fra toldsteder i Ribe, Kolding og ved Gottorp Slot viser, at eksporten nåede op på ca. 10.000 stude i 1500-tallet og helt op på ca. 50.000 stude i 1600-tallet. Tallene svingede imidlertid kraftigt fra år til år pga. krige, sygdom, misvækst og hungersnød. Danske krige mod nord-

tyske fjender betød midlertidige eksportforbud og forskød eksporten til skibe, der sejlede direkte til Holland. Den typiske returvare som betaling var klæder og tekstiler fra Holland og Flandern, der solgtes på markederne i Danmark.

Op til midten af 1700-tallet opfede- de bønderne typisk studene de første tre-fire år, hvorefter godserne overtog dem og opfede dem den sidste vin-

ter på stald. I foråret hentede primært hollandske opkøbere studene på gårdene og drev dem sydpå. Et gods solgte på den måde mellem ca. 30 og 250 stude hvert år - afhængigt af godssets størrelse. I løbet af 1700-tallet begyndte en opløsning af de store godser i Vestjylland i mindre enheder, og gradvist overtog bønderne selv studehandelen og stude drivningen sydpå til de store markeder i Wedel og Ham-



Kort over Drivvejen hvor bl.a. Løgumkloster og Kongens Mose ses.

borg. Andre gange solgte de studene til sønderjyske opkøbere på markederne, og de fedede derpå studene op i marsken endnu en sommer og drev dem sydpå i efteråret.

Studedrivningen blev varetaget af særlige studedrivere, mens handelen blev forestået af handelsbønder. Dagsrejsen ved drivningen var ca. 20-30 km og skete med flokke på 40-60 stude. Undervejs passerede man mange brede og dybe åer, og alle søgte derfor mod de bedste vadesteder eller broerne over åerne. Ved disse overgangssteder lå der ofte toldsteder, og overalt lå der kroer med kreaturfolde. Også købstæderne med handelsprivilegier og markeder lå ved åerne. Som studedriver var det vigtigt at kende vejenes skiftende forhold, og derfor blev de også indtegnet på de stadigt mere præcise landkort fra 1600-tallet og frem.

Ud over studedrivningen foregik der også stor transport af mange andre varer. Fra Jylland eksporterede man fx jydepotter sydpå. Kniplinger blev også en stor eksportvare. Den velstand, som handelen medførte, gav også næring til håndværkere

langs drivevejen. Samtidig med landtransporten foregik transporten også til søs, og her var returvarerne typisk hollandske fliser, der blev meget udbredte langs kysten og på Vadehavssøerne. Andre varer kunne være forskellige håndværksvarer og luksusvarer.

Studehandelen bliver fri

I 1780'erne eksporteredes ca. 5.500 stude fra Vestjylland og sydpå hvert år, det var et stort fald i forhold til tidligere. Som svar på det blev studehandelen givet helt fri i 1788, og samtidig blev eksporttolden halveret. Det fik eksporten til at stige til over 12.000 stude i 1789. Fogeder og forpagtere på de små godser var de første til at gribe de nye muligheder, og efter udskiftningen fulgte mange mindre gårdmænd efter. I løbet af 1800-tallet blev studeeksporten mere end fordoblet, godt hjulpet på vej af nye effektive hovedveje, jernbaner og dampfærger. I 1860'erne åbnede den nye hovedvej mellem Ribe og Tønder, og i 1880'erne etableredes en ny jernbane mellem byerne. Jernbanen betød, at man nu kunne fragte studene hurtigt på



Foto: Forfatteren.

Markedspladsen ved Løgumkloster.

Brøns Mølle.

skinner. Den gamle form for stude-
drivning på landevejene forsvandt.
Tilbage var nu kun den lokale stude-
drivning mellem gårdene, marsken,
markederne og godsbanegårdene. De
preussiske myndigheder lagde stadigt
flere hindringer i vejen for den jyske
studeeksport sydpå. Derfor gik man i
Jylland nord for Kongeåen over til
andelsslagterier og kødeksport med
skibe fra Esbjerg. Efter genforeningen
i 1920 gennemgik Sønderjylland også
omstillingen fra studeeksport til kød-
eksport. Endelig overtog stadigt mere
effektive lastbiler op gennem 1900-
tallet transporten fra jernbanerne, og
udviklingen betød, at de gamle driv-
veje blev forladt og næsten helt
glemt.

Drivevejens forløb

Drivevejen i Sønderjylland forløber
hovedsageligt mellem Ribe, Løgum-
kloster og Tønder. Hovedsporet lå
nok mellem Ribe og Tønder, men der
gik også en østlig drivvej fra Folding-
bro til Løgumkloster og videre til Læk
i Sydslesvig. Kompromisset ved re-
konstruktionen af Drivevejen i 2003-

06 blev derfor at føre Drivevejen forbi
markedsbyen Løgumkloster. Drive-
vejen følger så vidt muligt de ældst
kendte vejspor, der i dag kendes som
mindre asfaltveje, grusveje eller
markveje.

Den sønderjyske del af Drivevejen
begynder på små grusveje i det flade
landskab mellem Hviding og Rejsby.
Ved Rejsby å ser man kirketårnet på
Rejsby kirke, generelt har kirketårne
virket som pejlemærker i landskabet.
Rejsby er en middelalderlig landsby,
hvor gårdene ligger på geestranden
ud mod marsken og engen langs Rejs-
by å. Her fandtes hele to gamle kroer
tæt på Drivevejen. Fra Rejsby fortsæt-
ter Drivevejen til bebyggelsen Kærbøl-
ling og videre ad små veje til Brøns
Mølle. Man kan også slå vejen ind
forbi landsbyen Brøns. Kirken i byen
er Danmarks største romanske lands-
bykirke og rummer spændende kalk-
malerier fra reformationen. Brøns
Mølle er en middelalderlig kongelig
privilegeret vandmølle, hvor de nu-
værende bygninger er fra perioden
1807-1895.



Lovrup Skrøb nord for Løgumkloster. Skovområdet blev hårdt ramt af orkanen i 1999.

Fra Brøns Mølle fortsætter Drivevejen gennem Brøns Skov og Kalby Plantage og ad markveje til Gasse Høje. Det store plantageområde blev plantet af A/S Plantningsselskabet Sønderjylland fra 1921 og frem. Selskabet var stiftet af danske sønderjyder, og det anlagde plantager overalt i Sønderjylland. Skærbæk var oprindeligt kun en landsby, men udviklede sig til en stationsby fra slutningen af 1800-tallet og frem. En stor drivkraft var byens stærkt tysksindede pastor Jacobsen, der fik stor modstand fra den danske menighed, som dannede en frimenighed og opførte frimenighedskirken Emanuelskirken i 1909. Pastor Jacobsen stod også bag Skærbæk Væveskole, hvor de berømte Skærbæktæpper i jugendstil blev fremstillet.

Gasse Høje øst for Skærbæk er et højdedrag med storslået udsigt over landskabet. Her ligger en samling på 11 fredede oldtidshøje fra sten- og bronzealder. Under 1. Verdenskrig indgik højene i den tyske forsvarslinje Sicherungsstellung Nord.

Fra Gasse Høje fortsætter Drivevejen

ned over Røgelstrømmen og ind til Tevring, Lovrup Skov, Råbjerg Plantage og Kløjning. Her fandtes engang store hedelandskaber med indlandsklitter, som nu er opdyrket eller blevet omdannet til skov. Hedelandskabet opstod som følge af hårdhændet skovhugst og græsning i skove og krat, samt klimaændringer. Opdyrkningen af heden påbegyndtes i 1880'erne af den preussiske stat og fortsattes af Hedeselskabet efter 1920. Hovedparten af skovene består af nåleplantager, der fik en hård medfart i orkanen i 1999. Fra Kløjning går Drivevejen videre hen over Løgumbjergerne og ned til Løgumgårde. Herfra er der en afstikker op til Vongshøj. På Løgumbjergerne ligger der ca. 50 oldtidshøje, hvoraf Vongshøj er den ene. Vongshøj indgik også i Sicherungsstellung Nord som blinkstation, som i 1923 blev erstattet af det nuværende udsigtstårn. I Løgumgårde ligger en af Sønderjyllands ældste teglstenskirker, som blev opført sidst i 1100-tallet, før klosterkirken i Løgumkloster. Arkæologiske udgravninger har afsløret en vikingelandsby på stedet.

Fra Løgumgårde går Drivvejen videre til Løgumkloster, hvor der i århundreder har været afholdt markeder. Løgumkloster har navn efter det middelalderlige cistercienserkloster. I 1548 blev klostergodset som følge af reformationen omdannet til et kongeligt amt, og bebyggelsen ved klostret fik status som flække med ret til at drive handel og håndværk. Sidst i 1500-tallet blev der opført et renæssanceslot ved klosterkirken. Løgumkloster by rummer mange fine gamle huse, og klosterkirken og en del af klostret står endnu intakt. I nyeste tid er Løgumkloster igen blevet et kirkeligt centrum med bl.a. præstehøjskole, kirkemusikskole og refugium. Syd for byen ligger en gravplads for krigsfanger fra 1. Verdenskrig.

Fra Løgumkloster går Drivvejen videre til Draved Skov og forbi Kongens Mose. Vejen er den oprindelige drivvej, og her passerer man først Galgebakken, som var Løgumkloster Birks rettersted indtil 1800-tallet. Derefter kommer man ind gennem Løgumkloster Plantage. Plantagen rummer interessante gamle landskabselementer såsom højmoser og indlandsklit-

ter. Derefter når man frem til Draved Skov. Den er med sine 250 ha Danmarks største sammenhængende naturskov og rummer meget forskellige typer skov pga. af de varierende jordbundsforhold. Visse områder er gammel linderig egeblandingsskov, der kan føres helt tilbage til stenalderen. I 1948 blev store områder af skoven fredet, og i 2000 blev skoven omdannet til urørt naturskov. Syd for skoven ligger Kongens Mose, der er en af Danmarks største højmoser. Her har man fundet bopladser fra ældre og yngre stenalder. Sidst i 1700-tallet begyndte man at grave tørv i mosen og at kultivere og dræne den. I mosen er der de senere år gennemført et stort naturgenopretningsprojekt. Syd for mosen når man frem til Teltkroen, som var en gammel kongeligt privilegeret vejtro fra 1776. Den var opholdssted for bl.a. stuedriverne. I 1938 åbnedes den nye landevej gennem Draved Skov, og Teltkroen blev lukket.

Syd for Kongens Mose spalter Drivvejen sig i to spor. Det østlige spor går sydpå til Solvig og landsbyerne Hostrup, Jejsing og Lydersholm. Spo-

Vandring ved Kongens Mose.





Gavlløsthuset på torvet i Tønder.

ret fortsætter videre ad grusvej forbi Bejerskro ved landegrænsen og fortsætter til Læk og Husum i Sydslesvig. Det vestlige spor, der er blevet udpeget til en del af Drivevejen, går mod sydvest til Kongsbjerg, Store Emmerske og Tønder. I Lille Emmerske passerer man Emmerske Bedehus fra 1730, hvor den pietistiske præst og salmedigter Hans Adolph Brorson holdt dansksprogede gudstjenester for landbefolkningen.

Længere mod vest passerer Drivevejen Tønder, der er en af Danmarks ældre købstæder og har privilegier fra 1243. Byen lå ved et centralt overgangssted ved Vidåen, hvor der også var en havn for større skibe. Efter stormfloders hærgen og opførslen af nye diger sandede Vidåen efterhånden til, og søfarten gik tilbage. Tønder nød dog stadig godt af handel med stude, korn og kniplinger. Fra 1800-

tallet og frem stagnerede udviklingen, og byen fremtræder derfor meget velbevaret. I dag er Tønder en oplandsby med en bred vifte af virksomheder og institutioner.

Efter Tønder fortsætter Drivevejen videre til Ubjerg og Sæd grænse. Landsbyen Ubjerg ligger på naturskabte sandklitter og kunstigt opførte værfter midt i Tøndermarsken. Her er en lille kirke, en fredet præstegård fra 1675, og lidt vest for byen ligger den statelige marskgård Bjerremark. Landsbyen Sæd har bevaret meget af sin gamle struktur.

Drivevejen er en oplevelse værd, både til fods, på cykel og i bil. ■

Litteratur

Charlotte Lindhardt m. fl.: *Drivevejen - ad studedrivernes spor i det vestlige Jylland*. 2006.

www.drivevejen-blog.tumblr.com

Gendarmstien - en grænsesti

Af Hanne Næsborg-Andersen

STIEN DÆKKER I DAG en distance på mere end 80 km med start i Padborg og endemål i Skovby på Sydals, men har oprindeligt været meget længere. Den dækkede Danmarks nuværende grænse mod Tyskland, fra Siltoft i vest til Kettingskov i øst. Stiens historie går dog ikke nær så langt tilbage som Hervejens. Den nuværende sti er et resultat af grænsedragningen i 1920 og blev brugt af grænsegendarmeriet til at patruljere grænsen indtil 1969. Fra 1988 begyndte man at genoprette dele af stien. Arbejdet fortsætter stadig, og i 2017 blev strækningen fra Høruphav til Skovby føjet til. Stien langs 1920 grænsen er den fjerde og sidste "sti", gendarmene har vandret ad, og dens historie hænger uløseligt sammen med grænsernes og Danmarks historie, men især med grænsegendarmeriets.

Grænsegendarmeriet 1838-1864

Korpset blev dannet ved kongelig resolution af 1838 og hed *Det Holstenske Grænsegendarmeri*. Det patruljerede ved Holstens sydgrænse langs floden Elben. Grunden var en ny toldforordning for hertugdømmerne Slesvig og Holsten, som var trådt i kraft samme år. Det betød, at der kunne opstå problemer med smuglerier ved grænsen, og da tolderne ikke var bevæbnede, havde de brug for beskyttelse. Ud over beskyttelse var korpsets opgaver at hjælpe med toldtjenesten, forebygge forbrydelser og forseelser, opløb og tumulter og

holde uønskede personer ude af riget. Desuden skulle de forhindre deserterere og reservister i at rejse ud.

Grænsegendarmeriet blev dannet af mandskab fra de tre rytterregimenter i hertugdømmerne. De første år havde de stadig hver sin uniform fra de regimenter, de kom fra, men det blev hurtigt klart, at det var for upraktisk. Derfor indførte man i 1843 en fælles uniform, i lyseblåt. Denne farve beholdt man som kendetegn indtil 1953, hvor uniformen blev mørkeblå. Årsagen til, at man valgte den lyseblå farve, var, at denne farve ikke fandtes ved hæren, og så kunne man tydeligt identificere korpset som havende andre opgaver.

I 1848, da det slesvig-holstenske oprør brød ud, forlod såvel de tre øverste officerer som den overvagtimester, der fik overdraget ledelsen, landsdelen for at deltage i krigen på dansk side. Det betød, at korpset fra 1848-52 var under ledelse af officerer fra den slesvig-holstenske regering. Derefter kom der igen en dansk kommandør. I 1853 ændrede korpset navn til *Det Holstenske Grænsetoldgendarmeri*.

Ligeledes efter krigen 1848-50 blev der i hertugdømmet Slesvig oprettet et andet gendarmeri, som skulle hjælpe politiet, hvis der var optøjer, fange krybskytter og bistå toldvæsenet på grænsen mellem Slesvig og Holsten. Det fik navnet *Det Slesvigske Gendarmeri*. Der var altså nu et gendarmerikorps i både Slesvig og Holsten, og der blev patruljeret langs

såvel Holstens som Slesvigs grænse, dog bortfaldt patruljeringen langs Slesvigs grænse fra 1854-1864, fordi toldgrænsen mellem hertugdømmerne faldt bort.

I 1863 truede krigen. Chefen for korpset i Holsten sammenkaldte den 22. november 78 af de mest kongetro gendarmere og spurgte, om de var villige til at kæmpe på dansk side. Det var de, og næste morgen rejste de til Rendsborg. Fra da af kaldte de sig *Det Slesvigske Toldgendarmeri*, og de 78 blev stationeret på poster langs Ejderen, dvs. grænsen mellem Slesvig og Holsten. Da de første skud i krigen blev løsnet i februar 1864, trak gendarmene sig nordpå for at indgå i hæren.

Det Slesvigske Gendarmeri blev fra februar 1864 også en del af den danske hær og dannede sammen med Det Slesvigske Toldgendarmeri et nyt korps kaldet *Feltgendarmeriet*. Under krigen bistod gendarmene med mange praktiske opgaver.

Grænsegendarmeriet 1864-1920

Efter krigen blev Det Slesvigske Gendarmeri opløst, mens Det Slesvigske Toldgendarmeri nu blev sat til at bevogte Kongeågrænsen, grænsen mellem Danmark og Tyskland fra 1864-1920. Her kom de i nogle tilfælde til at stå overfor tidligere kammerater fra Det Holstenske Grænsetoldgendarmeri, som nu bevogtede grænsen på den tyske side. Korpset ændrede navn til *Grænsetoldpolitikorpset*. Korpset havde to hovedopgaver, en toldmæssig, som en toldinspektør havde ansvaret for, og en militær, med en ritmester som ansvarlig.

For at blive optaget i korpset var en af betingelserne, at man havde deltaget i krigen, selvfølgelig på dansk side. Korpset blev dog alle steder kaldt for *gendarmeriet*, og i 1876 blev navnet ændret til *Grænsegendarmeriet*. Disciplinen var streng, og der var skrappe regler for påklædning og opførsel. Undervejs på ruterne byggede gendarmene hytter, så de havde et sted at gå ind, hvis det blev dårligt vejr, eller de blev trætte, selvom ledelsen tit krævede dem fjernet. I sådanne tilfælde blev det tit hævdet, at det ikke var gendarmernes hytte, men fx en krybskyttes. (Disse "gendarmhytter" kunne man også efter 1920 finde ved den nuværende grænse). Arbejdet med at fange smuglere var temmelig afvekslende, og ideerne til smugleri blomstrede. Fra 1901 blev deres opgaver udvidet med egentlige politiopgaver langs grænsen.

Først omkring 1900 lettede man på de strenge regler for gendarmere-

Gendarmstiens forløb er markeret med skilte med en blå gendarm.



*Danske
gendarmer
fotograferet
umiddelbart
efter 1864.*



Ukendt fotograf, Museum Sønderjylland.

ne, nu blev giftermål meget lettere at indgå, og gendarmerne måtte bo i egne huse. Desuden fik de efter mange års kamp lønforhøjelse, alt dette gjorde det lettere at rekruttere nye gendarmer. Cyklen vandt indpas, men i de første år var det gendarmerne forbudt at cykle i uniform, da det kunne slide på tøjet. Arbejdsopgaverne var efterhånden begrænsede i omfang, og man reducerede gradvist korpset.

Med 1. Verdenskrigs udbrud i 1914 blev grænsen mellem Danmark og Tyskland lukket, fra tysk side blev grænseovergangene spærret. Der blev streng paskontrol og kontrol med ud-

og indførsel. Vareknapheden syd for grænsen blev større og større, som krigen skred frem, og deraf kom et velorganiseret smugleri, der steg i omfang og medførte en udvidelse af korpsets medlemmer samt militær forstærkning. Mængden af konfiskerede varer steg og steg. Det samme gjorde antallet af personer, der ville illegalt over grænsen til Danmark, det kunne være krigsfanger, deserterere, folk, der unddrog sig militærtjeneste osv.

Grænsegendarmeriet 1920-1969

Den nye grænseinddragning som følge af folkeafstemningen medførte et

stort administrationsarbejde med at få såvel den gamle som den nye grænse overvåget samtidig, indtil alt var på plads. Derfor blev korpset udvidet yderligere. Den 5. maj 1920 blev 465 gendarmere i tog transporteret til grænsen for den 15. maj at begynde patruljeringen langs en grænse, som endnu ikke var endelig fastlagt. Langs hele grænsen blev der i 1920 sat grænsesten af en uafhængig komité. Arbejdet blev gjort ud fra optegnelser af Den Internationale Kommission. Det var færdigt, og grænselinjen trådte i kraft, den 1. januar 1921. Grænsesten nr. 1 står ved Dambroen, hvor Krusåen løber ud i Flensborg Fjord. Den sidste grænsesten, nr. 280, står på det fremskudte dige ved Vadehavet.

Hvert 10. år kontrolleres grænsestenene stadig ved en fælles dansk/tysk inspektion.

Hovedkvarteret for gendarmene kom til at ligge i Gråsten, og hele området blev opdelt i tre distrikter med hver sin leder, nemlig Sønderborg, Kollund og Tønder. Der blev oprettet toldsteder på ruten, og den blev yderligere opdelt i 16 bevogtningsafsnit. Korpsets hovedopgave var grænsebevogtning. Bevogtningen af den gamle grænse ved Kongeåen fortsatte indtil den 8. november. For at kunne patruljere grænsen til fods udvikledes et stisystem, hvoraf en del i dag indgår i Gendarmstien.

Flytningen fra Kongeågrænsen sydpå medførte en del gener for mange af gendarmene, som havde deres fami-



Ukendt fotograf, Museums Sønderjylland.

*To gendarmere i
Kobbermølleskoven ved
grænsen efter 1920.*

Grænsegendarm iført den blå uniform.



Sønderjyllands Amt - Naturafdelingen, Museum Sønderjylland.

lie og bolig nordpå. Ligeledes var der problemer med at lære områderne og deres beboere at kende. Dette normaliseredes først omkring 1930, og langs hele grænsen var der da bygget tjenesteboliger, kaldet gendarmhuse, som var dobbelthuse, til gendarmerne og deres familier. Nogle af disse huse står endnu, men er i privat eje.

Gendarmen boede som regel i det afsnit, hvor han patruljerede, han var derfor stedkendt og vidste, hvem man skulle holde øje med. Patruljeringen foregik på den måde, at man mødtes med sin afløser på nogle aftalte pladser langs den strækning, man skulle patruljere.

Først i 1921 ved stiftelsen af Gendarmeriforeningen blev der lagt en tjenesteplan med faste fridage og faste timetal. Det var dog stadig en ubekvem arbejdstid med fire timers vagt, otte timer fri, fire timer vagt osv. Dette ændrede sig først i 1950.

Der var en generel positiv stemning

over for de nye vogtere af grænsen. Den blå uniform blev et kendt og elsket symbol.

Tre gendarmere blev den 9. april 1940 skudt af tyskerne i Padborg, selvom det fra dansk side var bestemt, at de ikke skulle indgå i kamp. Dagen efter besættelsen fortsatte korpset dog sin bevogtning af grænsen. Gendarmeriets chef var oberst Svend Bartholin Paludan-Müller. Han var stærk modstander af den tyske besættelsesmagt og gik ind i modstandskampen.

Den 26. maj 1944 ville tyskerne arrestere ham i hans embedsbolig i Gråsten, men han satte sig stærkt til modværge og døde efter at have skudt fem tyske soldater. Denne begivenhed var desværre medvirkende til at sætte grænsegendarmeriet i et dårligt lys over for tyskerne, og den 19. september 1944 blev 291 grænsegendarmere sammen med politikorpset ved den såkaldte *Operation Möwe*

afvæbnet og interneret i Frøslevlejren. Nogle uger senere blev 141 af dem sendt videre til koncentrationslejren Neuengamme ved Hamborg. Af disse omkom 36 under opholdet, mens fem døde senere af følgerne. Grænsen var ubevogtet indtil befrielsen, hvorefter modstandsbevægelsen overtog grænsebevogtningen, og fra den 10. maj blev de assisteret af Den Danske Brigade fra Sverige. I juli 1945 afløstes disse af mandskab fra hæren, og i maj 1946 overtog Grænsegendarmet igen den fulde grænsebevogtning.

Korpset blev under indtryk af Koreakrigen i 1952 omdannet til et civilt korps med navnet *Toldgrænsekorpset*. Det fortsatte med at bevogte den danske grænse indtil 1958, hvor der blev indført mobilpatruljer i korpset, dirigeret fra radiostation i Gråsten. Enkelte steder fortsatte gendarmene som fodpatruljer, som først ophørte, da korpset blev endelig nedlagt den 1. april 1969. Personalet blev overført til toldvæsenet. Politi og toldvæsen begyndte at køre patruljer langs med grænsen i 1969, men med Danmarks indtræden i Schengenaftalen i 2001 ophørte den egentlige grænsebevogtning, indtil januar 2016, hvor en midlertidig kontrol ved de store grænseovergange blev genindført.

Stien i dag

Gendarmstien dækker som sagt ikke hele det oprindelige gendarmstiforløb, men området fra Padborg til Als. Siden genoprettelsen i 1988 er der jævnligt udgivet vandrekort med nøje beskrivelse af de forskellige etaper. Stiens historie er kort skildret, og de steder, man passerer undervejs, får en beskrivelse med. Stien går ad såvel

meget bakket landskab som langs strande og gennem byer. På vejen kan man se meget smuk natur, dyre- og planteliv, blive klogere på Danmarks og Sønderjyllands historie samt få god motion.

I 2015 blev Gendarmstien opgraderet og opnåede derved at blive inkluderet i European Ramblers Associations liste over kvalitetsvandreruter. Det er en ny standardmærkningsordning, hvor der blandt andet kræves en længde på over 50 km og en høj standard på såvel mærkning som faciliteter langs vandreruten.

I 2017 blev der på udvalgte steder langs ruten opsat skilte med vers skrevet af forfatter Bente Löwe, dækkende alfabetet.

Gendarmstien blev i sin tid etableret af det daværende Sønderjyllands Amt, og i dag er Sønderborg og Aabenraa kommuner ansvarlige for stiens vedligeholdelse og for en fælles pejce omhandlende stien. På hjemmesiden www.gendarmsti.dk kan man se nyeste opdatering om stien og downloade kort over såvel hele stien som etaper af den. ■

Forslag til videre læsning

Asmussen, Jesper: *Gendarmstien fra Padborg til Kettingskov*. - Kbh.: Lindhardt og Ringhof, 2014.

Grænsen i 75 år. - Aabenraa: Institut for Grænseregionsforskning, 1995.

Sønderjylland A-Å. - Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 2011.

Camino Haderslev Næs

Af Anne Harving, Peder Kristiansen og Jonas S. Thygesen

CAMINO HADERSLEV NÆS er en vandrerrute på 106 km mellem ni smukke kirker i et blødt, sønderjysk landskab. Gennem mark og skov, ad grusstier, markveje, landeveje og cykelstier og med kig til bakker og vand byder Camino Haderslev Næs på en afvekslende tur forbi de skønneste og mest interessante steder på næsset.

Ruten går forbi to bykirker og næssets syv landsbykirker: Fra Haderslev Domkirke til Hertug Hans Kirke, Starup Kirke, Grarup Kirke, Aarø Kirke, Øsby Kirke, Halk Kirke, Vilstrup Kirke og Hoptrup Kirke, før turen atter går retur nordpå igennem Dyrehaven og langs Haderslev Dam ind til Haderslev Domkirke.

Ruten er etableret ved frivilligt arbejde fra en lang række mennesker på Haderslev Næs og er et medskabende folkeligt projekt, der er vokset frem i de lokalsamfund, pilgrimsruten passerer, og er dermed et tværsogneligt projekt. Alle, både lokale og turister, skal have mulighed for at fordybe sig i egnens kirker, natur og historie, og man skal både kunne vandre og cykle på stien. Pilgrimsruten Camino Haderslev Næs skal give mulighed for at vandre ud fra de syv pilgrimsord: Langsomhed, bekymringsløshed, frihed, enkelhed, stilhed, spiritualitet og fællesskab. Projektet er støttet af Haderslev Kommune og Friluftsrådet samt menighedsrådene, men langt den største opbakning er kommet fra mennesker i lokalområdet, som har arbejdet frivilligt for sagen.

Rutens tilblivelse

I august 2013 præsenteredes i Øsby-Hallen en idé, der skulle skabe flere rekreative muligheder for næssets beboere og turister. Idéen var at skabe en vandrerrute, og ønsket var, at ruten skulle vælge den skønneste og mest interessante vej gennem egnens landskaber. Undervejs skulle man kunne lære om, hvilke biotoper man går gennem, og hvilke dyrearter disse er bolig for, samt hvorfor vejen, man går på, hedder, som den gør, eller hvorfor man har bygget kirken lige netop der - og hvorfor så stor.

Snart opstod tanken om at lade kirkerne være fikspunkter på ruten. For det var jo også som sådan, at de var byggede. Nogen i gruppen havde erfaringer fra caminoen i Spanien og var inspirerede heraf. Andre var historisk interesserede og huskede de gamle kirkestier, som fra de små landsbyer ledte ind til kirkebyerne. Ruten skulle fokusere på flere spor afhængigt af, hvad der var den vandreendes interesse: Motion, natur/biologi, spiritualitet/pilgrimsvandring, kultur/historie. Og så skulle den frem for alt være et græsrodsprojekt, der skabte medborgerskab i vores nærområde.

Vi præsenterede vores tanker for beboerforeninger i nabosognene, som straks greb bolden og gik i kast med at fastlægge ruten hen til og videre fra deres kirke og begyndte at grave historier og oplysninger frem om deres del af ruten.

Samtidig opstod der opmærksom-

hed omkring projektet i pressen, kommunen og stiftet. Den store interesse, vi siden da har oplevet, bekræfter os i, at vores lille vandresti på næsset repræsenterer et tiltrængt alternativ til de turbogstier, alting i vores tid farer af sted ad.

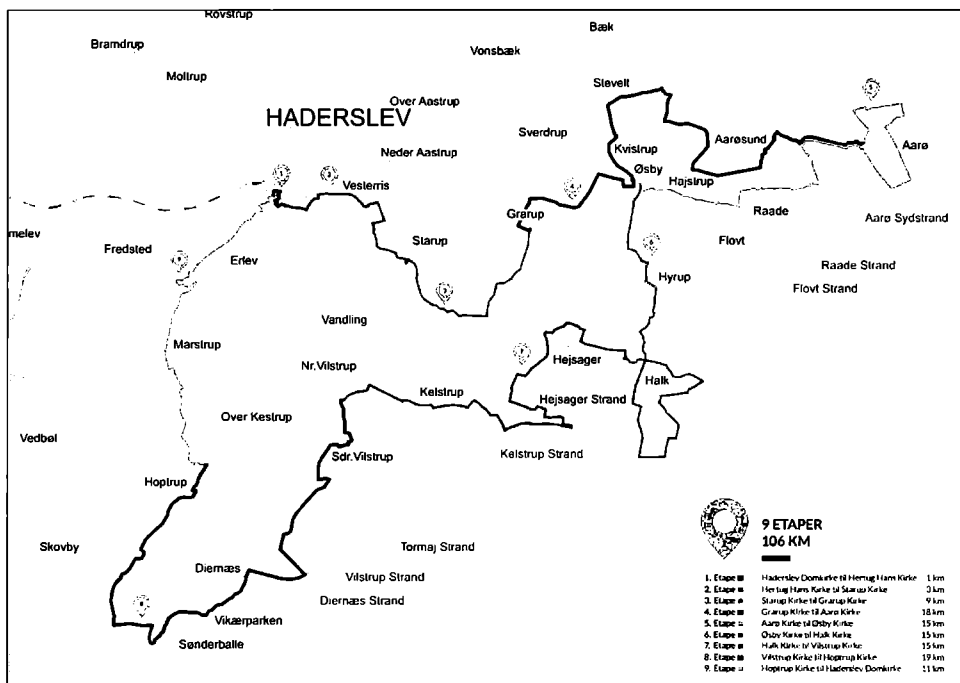
For næssets beboere og turister

Arbejdet med og introduktionen af Camino Haderslev Næs er inspireret af den spanske version Camino de Santiago de Compostela, som både er en pilgrimsrute og en kulturhistorisk turistattraktion. Derudover ligger det caminogruppen på sinde, at Camino Haderslev Næs også er et tilbud til områdets lokale beboere om større viden og forståelse for vores lokalområde med henblik på udvikling af og fortsat sikring af en høj grad af medborgerskab.

Projektet retter sig først og fremmest mod kulturturisme, hvor kulturhistoriske og religiøse oplevelser er omdrejningspunktet. Dette efterspørges særligt af gæster fra bl.a. Tyskland og Sverige. Således tænkes næssets version af caminoen at være et verdsligt tilbud både til turister og til lokale, som interesserer sig for natur og kultur, herunder fortællinger om livet og naturen på næsset gennem tiden.

For dem, der måtte ønske det, er ruten også et åndeligt tilbud med mulighed for at fordybe sig i de klassiske pilgrimsdyder. Introduktionen af Camino Haderslev Næs blev i øvrigt forbundet med reformationsprojekterne i Haderslev Stift i 2017, som omfattede besøg af blandt andre Hendes Majestæt Dronningen.

Rutekort over Camino Haderslev Næs opdelt i etaper.



*Det ensomme
træ på en mark
ved Over Kestrup.*



Foto: Viggø Hjort Kohberg

Inspirationen fra Spanien

At projektet blev til en camino og ikke bare en vandresti, skyldes ikke mindst Solvejg og Andreas Nielsen fra Aarøsund. Sammen havde de i knap 20 år behandlingsinstitutionen Kvistgården for unge, der hang fast i systemet. Da de sluttede som pedel og familiebehandler, talte de om, hvordan de skulle få arbejdslivet ud af kroppen. Beslutningen blev at sætte den ene fod foran den anden og se, hvad vejen bragte på den berømte pilgrimsrute mod katedralen Santiago de Compostella.

I maj 2012 skiftede de arbejdslivet ud med støvede stier og veje i Nordspanien, og efterfølgende har de været med på projektet omkring Camino Haderslev Næs. Til JydskeVestkysten har de fortalt: *“Man kan godt få den samme oplevelse på Camino Haderslev Næs. Naturen er utrolig differentieret hos os, og det behøver ikke være så eksotisk. Vi har fantastiske naturperler og nogle markante fikspunkter, hvor kirkerne står som fyrtårne for den gamle kultur. Lyset er helt anderledes og*

fantastisk herhjemme i forhold til Pyrenæerne”.

Det har også givet lokalsamfundet et nyt drive at planlægge en Caminorute. *“Der kommer hele tiden nye idéer, og de syv sogne tænker og arbejder sammen uden at afgrænse sig fra hinanden. Hvert enkelt sogn har planlagt, hvor i deres sogn vandringen skal foregå, og ligesom man slutter i Santiago de Compostella, kan man slutte i Haderslev Domkirke. Men man kan også starte der. Man kan godt springe ind og gå midt i ruten. Hovedsagen er, at man kommer ud at vandre og lader sig påvirke fysisk, psykisk og spirituelt”,* slutter Solvejg og Andreas Nielsen.

Opmærksomhed omkring projektet i offentligheden

Fra projektets start har styregruppen haft stor opmærksomhed på at skabe synlighed og kendskab til idéen og projektet.

Allerede inden, der var skabt kontakt til de øvrige landsbyer på Haderslev Næs, inviterede gruppen fra Øsby en række personer til en præ-



Øsby Kirke er en af de ni markante kirker, der fungerer som fyrtårne på ruten.

sentation af idéen. Lokale byrådsmedlemmer, pressen, Haderslev Erhvervsråd, Stiftet og de øvrige landsbyer på Haderslev Næs blev inviteret til en præsentation i Øsby Kirke, efterfulgt af en kort bustur på en del af den kommende Camino Haderslev Næs, afsluttende med en kort vandring via Haderslev Fjord.

Status på projektet

Den 18. juni 2017 blev Camino Haderslev Næs officielt åbnet. Startskudtet blev en åbningsgudstjeneste i en tæt besat Domkirke, hvor biskop Marianne Christiansen varetog opgaven på fornemste vis. Herefter var der åbningsaktiviteter lokalt i de enkelte landsbyer på næsset. Mange havde afsat hele søndagen med start i Domkirken, derefter de respektive lokale arrangementer. For at slutte af på Årø med en jazzgudstjeneste.



Første sæson med Camino Haderslev Næs blev en meget stor succes med vandrere fra Sydals i syd, Holstebro i nord og København i Øst. Der er skabt en hjemmeside med billeder taget af lokale ildsjæle, trykt kort over ruten og udgivet en bog.

Den fysiske markering af ruten forbedres i samarbejde med Haderslev Kommune, således at denne er endnu tydeligere til den kommende sæson. Bogen oversættes til tysk og genoptrykkes på dansk. De fysiske kort forbedres og genoptrykkes. Mulighederne for overnatning på ruten udvides. Dette samt mange andre ting arbejdes der med for at gøre oplevelsen på Camino Haderslev Næs endnu bedre.

At initiativet til at oprette denne kirkerute kommer fra de lokale selv, gør Camino Haderslev Næs til noget ganske særligt. Det er et græsrodsprojekt med kirkerne som omdrejningspunkt, der gennem en årrække er blevet udviklet af de lokale. Herved er både det verdslige og det kirkelige aspekt af lokalområdet blevet bundet sammen omkring arbejdet. ■

Fra åbningsdagen.

KOM OG VÆR MED I ET GRÆNSELØST FÆLLESSKAB

Vil du være med til at støtte danskheden i grænselandet?

Så bliv medlem i Grænseforeningen og deltag i spændende aktiviteter i din lokalforening. Du får også tilsendt Grænsen, et magasin om mindretal, sprog og kultur, der udkommer seks gange om året.

Meld dig ind via vores hjemmeside eller kontakt en lokalforeningsformand i dit område.

Aabenraa

Andreas Brandenhoff • a_brandenhoff45@hotmail.com • tlf. 7464 6502

Haderslev

Peter Popp Andersen • kapopp@outlook.dk • tlf. 7456 2277

Sønderborg

Kirsten Fanø Clausen • kifanoe@gmail.com • tlf. 6177 8515

Tønder

Marie Stamp • stamp.marie02@gmail.com • tlf. 2074 6088

Rødding - Vejen

Hans Harald Sørensen • hhs111@gmail.com • tlf. 5154 2075

Kolding og omegn

Henning Haugaard • haugaardkolding@mail.tele.dk • tlf. 7550 4339

www.graenseforeningen.dk

GRÆNSEFORENINGEN
FOR EN ÅBEN DANSKHED



Det er Grænseforeningens formål at støtte danskheden i grænselandet, særligt syd for grænsen, at udbrede kendskabet til grænselandets forhold samt at bevare og styrke dansk sprog og kultur.

Kan du bidrage til fortællingen om sønderjydernes liv i 1960'erne og 1970'erne?

Af Mariann Kristensen & Lisette Juhl Hansen

MED EN NY Udstilling på museerne i Haderslev, Tønder og Aabenraa sætter Museum Sønderjylland i efteråret 2018 fokus på forskellige dele af sønderjydernes liv i 1960'erne og 1970'erne. Derfor er vi også interesseret i at få din hjælp og høre om netop dine oplevelser.

Udstillingen er afhængig af bidrag fra borgerne i Sønderjylland, og vi vil derfor gerne låne billeder og genstande, der fortæller om netop din oplevelse af en periode med store forandringer.

Til udstillingen søger vi blandt andet:

- Billeder, "hjemmevideoer" og fotoalbum.
- Møbler og andet inventar (Fx gardiner, farverige tæpper, keramik, teenageseng, reolvæg - fx Cadovius, elektriske hjælpemidler til køkkenet, TV, skrivemaskine, pladeafspiller).
- Tøj der viser de nye tider (Både herre og kvindetøj, tøj fra ungdommen, smækbukser, brudekjoler og konfirmationstøj).
- Minder fra musikoplevelser (Det kan være billetter eller plakater fra en stor koncert i Sønderjylland, LP'er eller kassettebånd med din yndlingsmusik fra perioden).
- Eksempler på tidens nybrud (P-pilepakker, transistorradio, ungdomsblade bl.a. Vi Unge eller Bravo).
- Minder fra livet i de nye boliger (Fx fotografier af dig og din familie foran eller indenfor i jeres bolig, & stemningsbilleder, der viser tidens indretningsmode).

- Eller noget helt andet, der belyser dit liv i 1960'erne og 1970'erne, og som var et nybrud og virkelig betød noget for dig.

Hvis du gerne vil bidrage, har du to muligheder:

1) Du kan henvende dig til museumsinspektørerne Lisette Juhl Hansen og Mariann Kristensen på mailadressen indsamling@msj.dk. Ved tilbud om genstande har vi brug for billeder og beskrivelser, samt dine kontaktoplysninger.

2) Museum Sønderjylland inviterer desuden til indsamlingsdag søndag den 22. april 2018 klokken 10-15 i foredragssalen på Rigsarkivet, Haderslevvej 45, 6200 Aabenraa.

- Kom med dine fotografier og få dem scannet. Hvis du medbringer et USB-stik, er det muligt at få en digital kopi med hjem.
- Hvis der er tale om større genstande, kan du med fordel blot medbringe et foto, og så kan vi aftale nærmere omkring lån eller indlevering, hvis det bliver aktuelt.
- Har du erindringer og gode historier om genstande eller perioden, som du har lyst til at fortælle, kan vi aftale nærmere på dagen.

Vi indsamler genstande til og med d. 1. juni 2018. Museum Sønderjylland forpligter sig ikke til at indsamle og udstille alle indleveringer. ■

Drøshes Hus

Til 1. aug. 2018 Kniplinger i Drøshes Hus.
Fra 17. aug. 2018 Håndarbejdets Fremme 90 år.

Kulturhistorie Tønder

17. jun. - 30. apr 2018 Mangfoldighed - Verden i Tønder.
Fra 22. jun. 2018 Kniplingsstriik - NU!

Kulturhistorie Aabenraa

2. apr. - 1. maj 2018 Drømmen om Afrika. Sønderjylland og de tyske kolonier.

Kunstmuseet Brundlund Slot

1. maj - 21. maj 2018 C.W. Eckersberg - Værker fra Kunstmuseet Brundlund Slot.
27. aug. - 21. maj 2018 Sig det med blomster! O.D. Ottesen og den tvetydige idyl.
2. jun. - 4. nov. 2018 The White House.
17. nov. - 31. mar. 2019 Gitte Kath's plakatkunst fra 1980'erne til 2015.

Kunstmuseet i Tønder

13. jan. - 17. jun. 2018 Modernisme.
13. jan. - 6. jan. 2019 Per Kirkeby - Operabronzer.
13. jan. - 6. jan. 2019 Keramik fra Ellen & Knud Dalhoff Larsen Fonden.
30. jun. - 1. nov. 2018 Island Life i mol.
24. nov. - 28. apr. 2019 Sigurjón Ólafsson - mangfoldige former.

Temaudstilling: Arkæologi Haderslev, Kulturhistorie Tønder og Kulturhistorie Aabenraa

okt. 2018 - 30. sep. 2019 Sønderjyderne i 1960'erne og 1970'erne.

Bliv løbende opdateret på

Bagsiden om forsiden...

Genforeningsveje og bivejsmassakre

Af Kim Furdal

INFRASTRUKTUR SPILLER EN HELT afgørende rolle for nationsbygningen. Det gælder om noget Sønderjylland, hvor anlæggelsen af nye hovedlandeveje og jernbaner fra 1840'erne kom til at indgå i den nationale debat.

Dette var man bevidst om i Sønderjylland, hvor der i det lille genforeningsanlæg lige syd for Foldingbro og ved Haderslev er store mindsten til minde om det system af hovedlandeveje, som efter 1920 skulle binde landsdelen sammen med det gamle land.

Umiddelbart efter genforeningen udarbejdede Statens overvejsinspektør en stor samlet plan for etableringen af et sammenhængende hovedlandevejsnet i Sønderjylland. Over en 12-årig periode 1921-1933 skulle der istandsættes og udbygges 834 km hovedlandeveje i Sønderjylland. En stor del af vejene blev tilvejebragt ved at opgradere 428 kommunale biveje til hovedlandeveje. Staten investerede 12 mill. kr. ud af de samlede anlægsomkostninger på 32,5 mill. kr., et gigantisk beløb, der viser viljen til at binde landsdelen sammen

med resten af landet. For beløbet fik man udbygget et usammenhængende vejnet til et sammenhængende net af snorlige hovedlandeveje.

En af disse var *Minutvejen*, der lige syd for Aabenraa fra hovedvej 10 til Sdr. Hostrup blev anlagt i midten af 1930'erne. Navnet fik vejen i folke-munde, da den kostbare vej ifølge folkeviddet ville spare bilisterne for et minut.

Sideløbende med det store projekt foregik der frem til begyndelsen af 1950'erne en lige så revolutionerende omkalfatring af landsdelens kommunale biveje. Grundet den kommunale struktur med meget små landkommuner var Sønderjylland ved genforeningen domineret af et meget finmasket net af biveje. Med etableringen af større sognekommuner blev udsynet større og de helt små kommunale biveje, der tjente meget lokale behov, blev nedlagt. Alene i Haderslev Amt forsvandt 231 km kommunale biveje fra 1928 til 1955. Herefter satte en ny udvikling i gang med etableringen af nye villakvarterer i byernes og landsbyernes udkanter. ■