



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## 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 Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

### Ophavsret

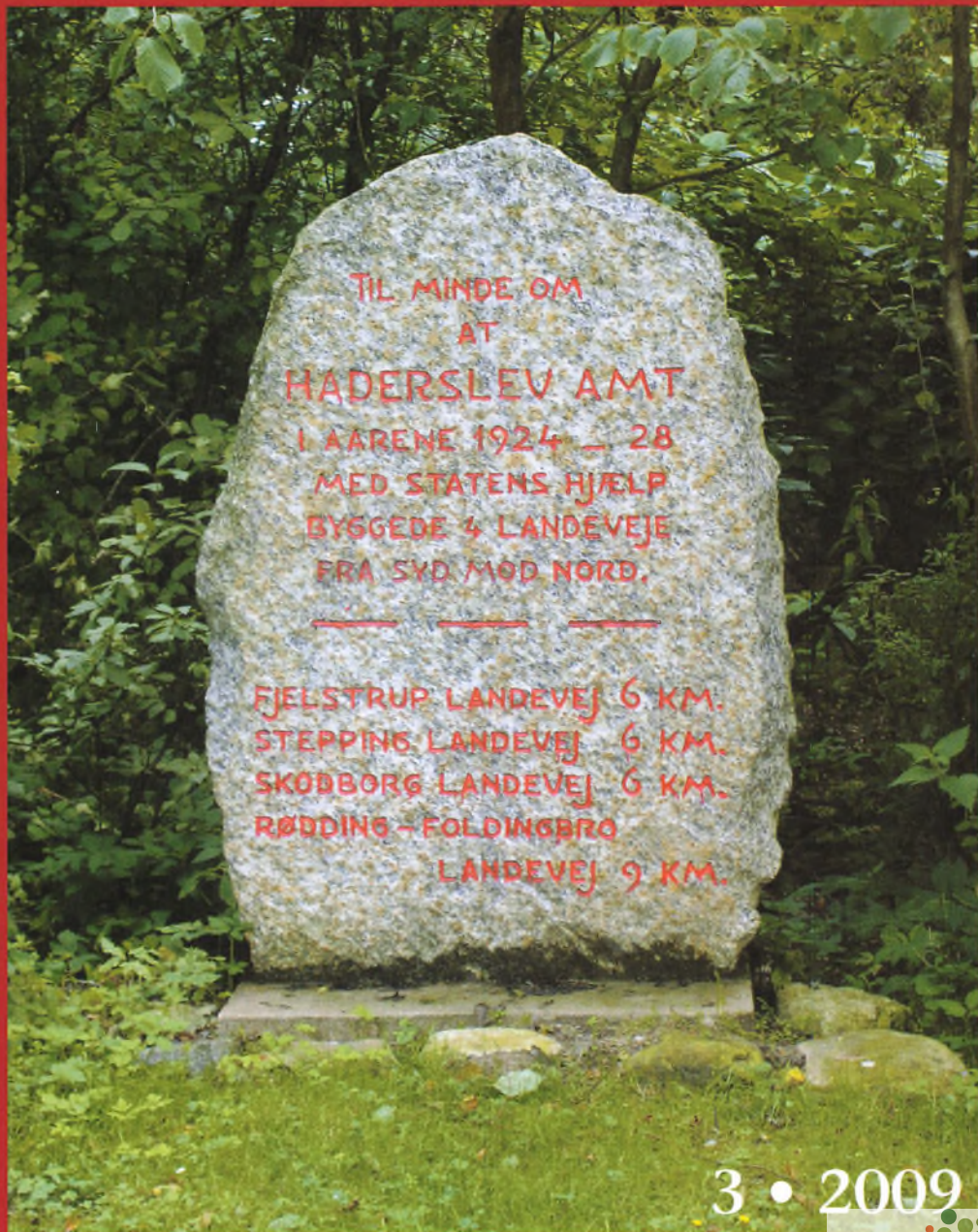
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

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

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

# Sønderjysk Månedsskrift



TIL MINDE OM  
AT  
HADERSLEV AMT  
I AARENE 1924 — 28  
MED STATENS HJÆLP  
BYGGEDE 4 LANDEVEJE  
FRA SYD MOD NORD.

---

FJELSTRUP LANDEVEJ 6 KM.  
STEPPING LANDEVEJ 6 KM.  
SKOBBORG LANDEVEJ 6 KM.  
RØDDING — FOLDINGBRO  
LANDEVEJ 9 KM.

3 • 2009

# Sønderjysk Månedsskrift

## Udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland



Pris for medlemskab  
295 kr. årligt incl. moms  
og forsendelse.  
Enkeltnumre 35 kr.  
Særnumre 45 kr.

*Ekspedition*  
Haderslevvej 45  
6200 Aabenraa  
tlf. 74 62 46 83  
hssdj@hssdj.dk  
www.hssdj.dk

*Kontortid*  
Mandag-torsdag 9-14

*Redaktion*  
Kim Furdal (ansv.)  
Museum Sønderjylland  
ISL-Lokalhistorie  
Haderslevvej 45  
6200 Aabenraa  
tlf. 74 62 58 60  
kifu@museum-  
sonderjylland.dk

Lennart Madsen  
Museum Sønderjylland  
6100 Haderslev

Elsemarie Dam-Jensen  
Museum Sønderjylland  
6270 Tønder

© Sønderjysk Månedsskrift og forfatterne

*Layout*  
Tekst & Design  
Haderslev

*Tryk*  
Winds Bogtrykkeri A/S  
Haderslev

### I dette nummer

*Stammebåde på bunden af Hørup Hav* . . . . . 83

I Danmark har man kendt til stammebåde siden jægerstenalderen. Pens. overlæge, dr.med. Anton Marckmann, fortæller om de tre velbevarede stammebåde, der er fundet i Hørup Hav. Fundene vidner ikke alene om bådenes betydning for datidens befolkning men også om Hørup Havs betydning som transportvej og arbejdsplads.

*Om Klinke og Kitto på Dybbøl* . . . . . 92

Hvad har pionererne Karl Klinke og J.F.W. Kitto med sorberne og oberst Tillisch at gøre? Og hvorfor blev Klinke hyldet som helt og Kitto næsten glemt? Journalist Frode Kristoffersen reder trådene ud og giver en forklaring.

*Hjulere i Sillerup i 100 år - Søren og Peter Buchholt* . . . . . 95

Med afsæt i Peter Buchholts beretning om sit og farens liv som hjulere i Sillerup, skriver arkæolog og vognforsker, dr.phil. Per Ole Schovsbo, om et landhåndværk, der i udpræget grad byggede på lokale traditioner og erfaringer, og som forstod at tilpasse sig skiftende tiders vekslende efterspørgsel.

*Kommuneveje i en brydningstid. Vejstrukturer i Haderslev amt 1920-1953* . . . 100

Overinspektør Kim Furdal har undersøgt, hvordan det lokale vejssystem i Haderslev amt efter Genforeningen blev tilpasset velfærdssamfundets transportbehov.

*Dansk og tysk i Sønderjyllands arkitekturhistorie 1864-1920. Har Danmark overhovedet en politik for den flernationale kulturarv?* . . . . . 109

I overinspektør Peter Dragsbos optik ser det ud, som om myndighederne i København har vendt det 'blinde øje' til perlerækken af offentlige bygninger fra denne periode.

*Bognyt* . . . . . 115

*Det sker - på Museum Sønderjylland* . . . . . 116

*Bagsiden om forsiden* . . . . . 120

'Den store Vejplan' indebar ikke kun istandsættelse og udbygning af landevejsnettet i Sønderjylland. Den var også med til at løse de voldsomme arbejdsløshedsproblemer der prægede perioden.

*Forsidebilledet:*  
Mindsten ved landevejen lige syd for Foldingbro.

Foto: Kim Furdal.





# Stammebåde på bunden af Hørup Hav.

Af Anton Marckmann

*Udhulede træstammer - stammebåde - kendes fra alle egne af kloden. I Danmark har man kendt til stammebåde siden jægerstenalderen. Pens. overlæge, dr.med. Anton Marckmann, fortæller her om de danske fund, bl.a. om de tre fund, der er gjort i Hørup Hav.*

**V**ED EN STAMMEBÅD forstås en båd, der er fremstillet ved udhuling af en enkelt træstamme. Det er i sagens natur en meget primitiv båd, og der-

for er den utvivlsomt den allerførste bådtype, som mennesket har fremstillet. På baggrund af ikke tidligere publicerede meddelelser om påvisningen af tre stammebåde på bunden af Hørup Hav vil der her indledningsvis blive givet et overblik over, hvad der på dansk område fra ud-tørrede vandområder eller fra sø- og havbund hidtil er gjort af fund af denne simpelt konstruerede båd. At de har kunnet bevarer helt frem til

*Fisker Niels Jensen  
har landet stammebåden  
fra Gåsvig bugt  
i Høruphav havn.*



Foto: Privat.

nutiden er betinget af særlig gunstige lokale bund- og jordbundsforhold, der har bevirket, at træværket ikke er gået fuldstændigt til grunde.

### Fund af danske stammebåde fra oldtiden

I Danmark har man kendt stammebåden siden jægerstenalderen, hvor den har haft form som en lav, slank kano beregnet til én, allerhøjest to mand, der padlede eller stagede båden frem i stående, knæsiddende eller siddende stilling. Med båden kunne man begive sig ud i kystnære farvande eller i søer og vandløb, hvis vind og vejr tillod det. Særlig sødygtig har den ikke været med et meget lavt fribord og ringe dybgang uden køl. Fra båden kunne der fiskes og jages med udrustning som ålestang, ruse, harpun og krog, og sø- og vade-

fugle kunne nedlægges med spyd, bue og pil. Også til transport over kortere afstande var båden anvendelig. Disse primitive stammebåde er kendte hos naturfolk andre steder på kloden, ja selv i dag kan man træffe på dem.

Vore forfædre benyttede sig af ege-, bøge-, linde-, elle- eller asketræ ved fremstillingen, og træmaterialet var rigeligt for hånden, da det meste af Danmark var dækket af skov. Den fældede træstamme blev først flækket ved hjælp af stenkiler langs siderne, hvorefter stenaldermanden gik i gang med det tidrøvende arbejde med udhuling af stammen under anvendelse af stenøkser, skrabere, mejslers m.m. Den færdige 'ege' har været fra 6 til 10 meter lang, ca. 60 cm bred og med en tykkelse af siderne på få cm. Selvom de fleste af disse eger fra stenal-

*Oldsager, nogle fundet på bunden af Hørup Hav, andre opsamlet langs kystlinjen af Sydals.*



Foto: Anton Marckmann.

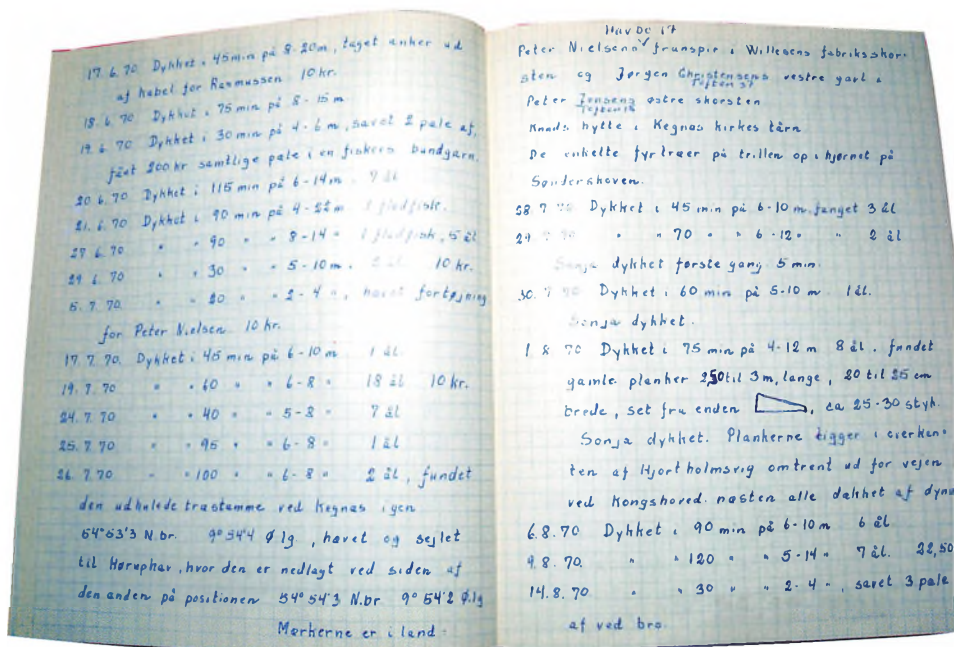


Foto: Anton Mærckmann.

Sider af fritidsdykkerens logbog, hvor han den 26. juli 1970 gør rede for den genfundne stammebåd ud for Hjortholm på Kegnæs.

deren er gået til, er der dog i Danmark fundet adskillige eksemplarer fra denne periode. Den hidtil ældste stammebåd fra jægerstenalderen er fundet ved Korshavn på Fyns Hoved, og fra samme periode omtaler Johannes Brøndsted i 'Danmarks Oldtid' flere op til 9 meter lange, velbevarede stammebåde, udgravet fra Åmoseområdet i Vestsjælland, nogle fremstillet af elletræ, der var mere blødt at bearbejde end andre træsorter. Bådene havde en opadbøjet forende og en massiv, lige afskåret bagstav. Og ved udgravning af den tidligere havbund i Lystrup Fjord ved Århus i forbindelse med vejarbejde har arkæologer fra Moesgård museum i 2001 fundet flere velbevarede eger af lindetræ med datering fra tiden for ca. 7000 år siden. Under forberedelserne til store-

bæltbrobyggeriet blev der i Korsør Nor, Halsskov, fundet rester af en række stammebåde fra jægerstenalderen, udhulet af lindetræ, nogle af dem udstyret med et ildsted på en lerplade bagest i båden. Bagstaven udgjordes af et (aftageligt?) tværskot. På Holbæk museum opbevares en stammebåd fra yngre stenalder. Fra bronze- og jernalderen har man kendskab til to ca. 3 meter lange og 50 cm brede stammebåde af lindetræ fra Tybrind Vig, en 6 meter lang båd fra Vestersø ved Lemvig og en hele 14 meter lang egetræsbåd fra Varpelev nær Tryggevejle Å.

### Fund af danske stammebåde fra historisk tid

Stammebåden hører ikke alene oldtiden til, den er faktisk fortsat blevet

fremstillet og anvendt gennem vikingetiden og middelalderen helt frem til sidst i 1800-tallet, dog i mere robust udformning end stenalderens. Udhulingen fandt nu sted ved hjælp af metaløkser, mejsler, skarøkser og sav, men stadigvæk var grundmaterialet en enkelt træstamme. Man må forestille sig, at stammebåden - undertiden benævnt 'knobskib' - blev drevet frem ved padling eller staving og tjente som transportmiddel og fangstbåd for befolkningen til aktiviteter tæt på kystlinjen såsom røgtning af ålegårde, ruser og fiskegarn, altså med en funktion der svarer til nutidens småjoller. Ordinære fangstbåde (kåge, sjægte) var klinkbyggede og anderledes sødygtige. En søgning efter stammebåde/knobskibe afslører, at der herhjemme kun er fundet og beskrevet et fåtal af slagsen. Således blev der i 1949 i Filsø fundet en knap 5 meter lang stammebåd af eg (ikke dateret), og fra Bjedstrup i Mossøområdet stammer brudstykker af en ca. 5 meter lang egetræsbåd, dateret til 3., 4. eller 5. århundrede. Fra samme periode og igen fra Åmoseområdet venter ca. 40 brudstykker af en stammebåd på at blive limet sammen efter afsluttet konservering. I 1982 blev der ved Barsø bjærg et 3,70 meter lang og 60 cm bred stammebåd, som nu i konserveret stand indgår i Museum Sønderjylland - Arkæologi Haderslevs samlinger. Træstammen, som båden er udhugget af, er fældet i år 1040. På bunden af Grønsund i 17 meters dybde er der lokaliseret to stammebåde, der ligger delvist under havbunden, dog er der så meget frit, at længden kan måles til 7 meter. En analyse af et udtaget stykke af bådens træ tidsfæster fundet til at stamme fra tiden

1275-1400 e.Kr. I 2004 blev en middelalderlig stammebåd hævet fra bunden af Aggersund, hvor den lå dækket af sand på 9 meters dybde. Den er udhugget af bøgetræ og ganske velbevaret med tilspidset stævn og afrundet bagstavn. Længden af båden er knap 6 meter, den maximale bredde knap 80 cm, højden omkring 30 cm og siderne ca. 4 cm tykke. Bagtil i båden er der tilhugget en lav tofte. En datering viste, at det anvendte bøgetræ stammede fra midten af 1300-tallet. En lignende stammebåd er tidligere fundet i Lammefjorden, formentlig også stammende fra middelalderen.

### Stammebåde i Hørup Hav

Som en fjordlignende udløber fra Sønderborg Bugt strækker det ca. 20 km lange og maksimalt 2 km brede Hørup Hav sig ind mellem Sydals og Kegnæs for østpå at smalne ind og ende ved Drejet, en tange, der danner forbindelse mellem de to regioner. Den vestlige del af farvandet benævnes Gabet ('æ gaf'), den østlige del betegnes som Lillehavet. Fra Lillehavets bund er der fremdraget tre stammebåde, som skal omtales i det følgende.

### Fisker Niels Jensens fund

Niels Jensen (1918-2000) hørte til fiskerdynastiet Jensen i Høruphav. Han ernærede sig som én blandt flere erhvervsfiskere fra det lille fiskersamfund med fangstområde i Hørup Hav og farvandet omkring Kegnæs. Under voddragning i Gåsvig Bugt med kutteren 'Conny' i starten af juni 1959 satte voddet sig fast i en båd, som senere skulle vise sig at være en stammebåd. Viklet ind i voddet blev båden slæbt til Høruphav havn, hvor to



tilkaldte Falckdykkere efterfølgende anbragte kraftige lærredsbælter under båden, som herefter under lokalbefolkningens store bevågenhed blev ført ind til ophalingsstedet og trukket op af vandet på en slæbesko. At fisker Jensen var klar over, at fundet kunne have arkæologisk interesse fremgår af, at daværende museumsinspektør Jørgen Slettebo fra Museet på Sønderborg Slot var blevet underrettet og

havde indfundet sig til en første besigtigelse. Danmarks Radio viste den 3. juni 1959 et ca. 2 min. langt TV-indslag herom under overskriften: 'Oldtidsskib fundet ved Als', ligesom lokalpressen bragte en omtale og foto af den hævdede båd, mens den - understøttet af de brede lærredsbændler - af mange stærke hænder varsomt blev løftet op på ladet af en lastbil og transporteret til museet og her an-

*Båden på land. Den løftes skånsomt ved hjælp af lærredsbælter rundt om skroget.*





Foto: Ejnar Valentin, 15. august 1969.



*Stammebåden på ophalingsstedet i Høruphav. Båden blev hentet op fra Hørup Hav ud for Kløften i 1969.*

bragt i et kælderrum. Et øjenvidne beretter, at træet var noget mørt, og at et stykke af rælingen løsnede sig under optagningen.

Der foreligger ingen tal for opmålingen af båden, men på baggrund af de foreliggende fotos kan man skønne, at den har været 4-5 meter lang og godt en meter bred. Båden havde en tilspidset stævn og en afrundet agterstavn og var udstyret med to tofter (skot) til 'mandskabet' eller til afstivning af båden.

Nu skulle man tro, at det ville være muligt at følge bådens videre skæbne, men ejendommeligt nok er båden ikke blevet registreret i museets protokoller, og hvad der senere er sket med den, forbliver en gåde. Men ifølge museumsinspektør Slettebos udtalelser var båden af bøgetræ og blev

anslået til at være flere hundrede år gammel. Det er muligt, at båden har været så frønnet og mør i træet, at den ikke har kunnet konserveres, hvorfor man ikke har ment, at den havde museal interesse længere.

Som et efterspil kan det oplyses, at forfatteren for nylig på museet fik adgang til at bese et aflåst kælderrum under Dronning Dorotheas Kapel. Blandt meget andet gammelt gods fandtes her en særdeles velkonserveret stammebåd, som af udseende og konstruktion kunne minde meget om den ovenfor omtalte, og gådens løsning syntes nu snublende nær. Men museumsinspektør Inge Adrian sen kunne efterfølgende oplyse, at det var en stammebåd fra Alnor, år gang 1888!

### Fritidsdykkerens fund

Ejnar Valentin - indfødt Høruphav'er, født 1937 - var i årene 1967 til 1994 en ivrig amatør- og fritidsdykker, der havde farvandet i Hørup Hav, især Lillehavet, som sit foretrukne nær område. I det følgende gengives, hvad han fortæller om sin specielle dykketeknik og om, hvad han fandt på bunden af Lillehav. Han dykkede - med en ledsager tilbage på båden - alene fra sin lille motorbåd, hvori der var monteret en motordrevet luftkompressor. Den ca. 50 meter lange luftslange var tilkoblet en på dykkerens ryg påspændt, diskosformet luftautomat, hvorigenennem hans lufttilførsel og luftskifte var sikret, når han åndede ind og ud i mundstykket. Dykkerudstyret omfattede herudover våddragt, svømmefødder, dykkerbriller, bælte med afpasset mængde blylod, dykkerur og dybde-måler. Den normale dykkedybde var mellem 10 og 20 meter, dog gik han ikke af vejen for dykninger til 30 meters dybde. Dykkersyge var et ukendt begreb for ham, men han pådrog sig dog på et tidspunkt en sprængt trommehinde. I øvrigt sørgede han altid omhyggeligt for at overholde de autoriserede maksimaltider for dykning under vandet. Ejnar Valentin har ført en grundigt udarbejdet logbog over alle sine dykninger, bl.a. med angivelse af fiskefangster. Ved hjælp af spyd og ålejern kunne han notere daglige gevinster på adskillige fladfisk og op til 26 ål!! Men han havde øjnene åbne for andet, mens han undersøgte havbunden. Han ophentede bl.a. en del flinteflækker og -økser, stammende fra stenalderens bebyggelser og bopladser. Disse er siden blevet dækket af havet, da landet efter istidens afslutning i denne del af Danmark langsomt har

sænket sig, samtidig med at havoverfladen er steget lidt. Logbogen omtaler fund af oldsager ved dykning i 2 til 5 meters dybde, bl.a. i Hjortholm Vig; ved interpolering på søkort af de koordinater, Ejnar Valentin har angivet, kan positionen af fundstederne anslås til at ligge i en afstand af 40 til 50 meter fra den nuværende kystlinje. Og den opmærksomme og søgende naturelsker kan stadig langs kysterne på Sydals og Kegnæs finde flintereds-kaber, der skylles i land fra disse beboelser, ofte efter kraftigt stormvejr med stærk bølgegang.

Af særlig interesse for denne artikel er dykkerens fund af to stammebåde, som logbogen rummer detaljerede oplysninger om. Den først fundne stammebåd så han omridset af den 20. april 1968 på 9 meters dybde i vigen ud for Hjortholm på Kegnæs på positionen (ca.) 54°53,3'N / 9°54,4'Ø, men på et senere tidspunkt kunne den ikke genfindes. Først den 26. juli 1970 opdagede han den på ny og så da, at den havde en enkelt tofte. Båden blev ikke opmålt, men den er af Ejnar Valentin anslået til at have samme form og omtrentlige størrelse som de to andre, der er blevet fundet i Hørup Hav. Efter egenhændigt at have rensat båden for sand og dynd bugserede han den med sin lille motorbåd ind til Høruphav, hvor han placerede den på havbunden ud for Kløften ved siden af den i det følgende omtalte stammebåd og dækkede den delvist til med sand. Den næste udhulede båd fandt han den 7. august 1969 på 9 meter vand ud for Kløften i Høruphav ca. 200 meter fra land på positionen 54°54,3'N / 9°54,2'Ø. Båden, der var fuldstændig skjult under sand og dynd, blev fun-

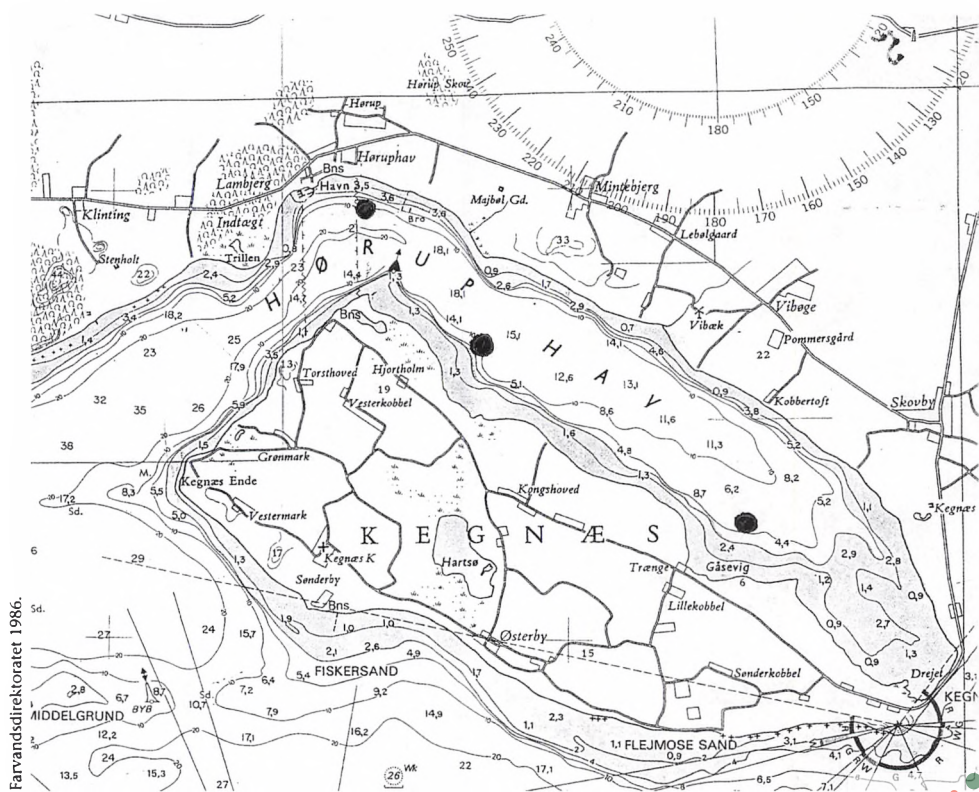
det ved et tilfælde. Ejnar Valentin førte hånden ned i en fordybning i havbunden, mærkede her en trækant, som kunne følges videre som rælingen på en lille båd. To dage senere gravede han båden fri for sand og dynd og opmålte den: længde 3,83 meter, bredde 1,03 meter og indvendig højde bare 15 cm! Også denne båd havde en afrundet agterstavn og en tilspidset stævn, i bunden sås to smalle, udskårne tofter. Efter at have svøbt skroget ind i en beskyttende presenning slæbte han den 15. august den tunge båd ind til havnen i Høruphav, hvor den blev trukket op på ophalingsrampen. Skønt trævær-

ket var noget mørt og gennemvædet med saltvand, var stammebåden ganske velbevaret, kun med enkelte defekter langs rælingen. Museumsinspektør Slettebo, som var blevet tilkaldt, anslog bådens alder til ca. 400 år og kunne fastslå, at den, ligesom de to andre omtalt i denne artikel, var udskåret af en bøgestamme. På hans forslag blev båden genplaceret på det oprindelige findested og her delvis dækket med sand.

### Kommentarer

Artiklen redegør for, hvad der i dag inden for dansk område er fundet af stammebåde, dels fra stenalderen,

*Kort over Hørup Hav og omgivelser. De omtrentlige findsteder af de tre stammebåde er markeret med mørk cirkel. Udsnit af Kort over Flensborg Fjord og Lillebælt.*





dels fra vikingetiden og middelalderen og senere. Alderen af de fleste af disse både er bestemt enten ved hjælp af den dendrokronologiske metode eller ved en C14-analyse. Beklageligvis er ingen af disse metoder, der er både omstændelige og ganske kostbare, anvendt på de tre her beskrevne både fra Hørup Hav. Skulle marinarkæologerne imidlertid fatte interesse, vil det ikke være umuligt, men besværligt, at genfinde de sidste to beskrevne stammebåde, der stadig ligger positionsbestemte under havbunden ud for Høruphav, og udtage et stykke træ til analyse. På grundlag af mundtlige udtalelser fra museums-sagkyndig kan 'vore' stammebåde skønnes at være fra to til fire hundrede år gamle, men kan udmærket være endnu ældre. Baseret på opmålingen af én af bådene kan man anslå, at den hertil fældede bøgestamme har haft en omkreds på ca. 3,12 meter eller mere, altså et træ af betydelige dimensioner.

At man har kunnet finde hele tre af disse både i velbevaret stand og af stort set samme konstruktion i det forholdsvis lille område, som Lillehavet repræsenterer, viser, at bådtypen har været hyppigt anvendt her til fiskeri og transport over kortere afstande i 'smult' vande. Det er karakteristisk, at bådene er fundet nær kysten; om de er sunket, fordi de har taget for meget vand ind, eller de er kæntræt på grund af bølgegang - herom kan man kun gisne. Fundet af disse tre stammebåde vidner også om Hørup Havs betydning for datidens befolkning, både som en transportvej og som en arbejdsplads, hvor fiskefangsten var en vigtig næringsvej og næringskilde. ■

## Kilder

- Johannes Brøndsted: *Danmarks oldtid*. Bind 1, stenalderen. Gyldendal 1957. Side 218.
- Jan Bill, Bjørn Poulsen, Flemming Rieck, Ole Ventegodt: *Dansk søfarts historie*. Bind 1. Fra stammebåd til skib. Gyldendal 1997
- Stammebåde og skolæst-økse*. Rapport udarbejdet af Kalundborg og omegns museum for A/S Storebæltsforbindelsen. 1989.  
<http://www.hum.au.dk/moesgaard/motorvejen>.
- Anne Hegelund-Christensen og Mai Stief Aistrup. I: *Årsberetning /museet for Holbæk og omegn*, 1987. Side 55-59
- Marine journalsager (NMU). Journal nr. 366.
- Barsø*. Skov- og Naturstyrelsen, Gråsten. 3. Udgave 2007.
- Fund og fortidsminder*. Marিন্নummer 8. 2008.  
<http://www.historie-online.dk/special/artikler/stammebaad.htm>.
- Aktuel bevaring*. Nationalmuseet, 18. november 2008.
- Jochen Meyer: *Bjedstrup-båden*. Marinarkæologisk nyhedsbrev fra Roskilde. 2002 (18). Side 34-36.  
[www.ulvsborg.dk](http://www.ulvsborg.dk).
- Otto Lerris: *Teori for sportsdykkere*. C. Lerris forlag. 1968.

Foruden de i teksten omtalte personer takkes Vika Hollænder, f. Jensen, Birthe Danielsen og Chresten Wolf, alle fra Høruphav, for at have leveret bidrag til artiklen.

# Om Klinke og Kitto på Dybbøl

Af Frode Kristoffersen

*Hvad har pionererne Karl Klinke og J.F.W. Kitto med sorberne og oberst Tillisch at gøre? Med afsæt i bogen 'Der var engang i Synnebore' giver journalist Frode Kristoffersen en forklaring.*

VENDERNE ER PLUDSELIG vendt tilbage til Sønderborg. På en historisk - og højst mærkelig facon. Forklaring følger. Det hænger sammen med den preussiske storm på Dybbøl Skanser i 1864.

Vi er tæt på den berømte skanse to ned mod Vemmingbund, hvor danskerne forsvarer sig med løjtnant Ancker i spidsen. Pioner fra den preussiske hær sprænger hul i det danske palisadeværk omkring skansen med eksploderende krudtsække. To tyske pionersoldater går over i historien - den ene er den nok så kendte pioner Karl Klinke, den anden er hans kollega Johann Friedrich Wilhelm Kitto.

Det var Klinke, der af den store nationale forfatter Theodor Fontane blev gjort til helten fra Dybbøl. Klinke faldt da også ved skansen, og så bliver man helt. Men pioner Kitto var nu altså også ganske tæt på det hele med krudtsækkene, han var i hvert fald med til at kaste dem mod den danske spærring. Kitto slap med livet i behold ved Dybbøl, han døde først et halvt århundrede senere - som vicevært i Berlin. Klinkes skæbne var bedre og mere heroisk at digte om. Derfor landede han i de senere generationers skolebøger i Tyskland - efter Dybbøl. Så var der en anden årsag til,

at Kitto blev lidt gemt og glemt. Han var åbenbart ikke preussisk nok, for han var udgået fra en sorbisk familie. Og sorberne er en oprindelig slavisk befolkningsdel, som i øvrigt fortsat eksisterer i den sydlige tyske delstat Sachsen. Pioner Kitto var bare sorber - og ikke rigtig preusser, selvom han var nok så meget med i det preussiske angreb ved Dybbøl - og stormen på skanse to.

Men det blev altså pioner Klinke, der overlevede i eftertidens erindring som den preussiske pionerhelt fra Dybbøl.

Det kan man alt sammen forvisse sig om i dag på det tyske museum på Rønhaveplads i Sønderborg. Her hænger Klinkes navneplade på væggen på første sal. Den var slået over i to stykker i 1945 på pladsen ved den forsvundne skanse to ved Dybbøl. Der blev den fundet i buskadsset i efteråret 1945 af en dreng fra Peterholm ved Tørsbøl, drengen hed Gerhard Schmidt. Det var den senere og for nylig afdøde forhenværende formand for det tyske mindretal i Sønderjylland efter Anden Verdenskrig, Gerhard Schmidt. Han læssede Klinke-pladen på bagagebæreren og cyklede hjem til Tørsbøl. Der blev den gemt på familiegården, og mange år senere kom den op på væggen på museet i Sønderborg.

Siden har eftertiden anbragt en ny mindeplade for Klinke og hans pionerkolleger på den høje sten ved mindepladsen bag indhegningen

med den tunge låge. Dermed er der repareret lidt oven på angrebet på ham og hans plade i majdagene 1945 - godt 80 år efter 1864. Det var dengang, de preussiske mindesmærker ved Dybbøl blev sprængt under indflydelse af konfrontationsklimaet efter Anden Verdenskrig. Det store tyske mindesmærke stod netop der, hvor

skanse fire havde ligget nær landevejen mod Sønderborg og Dybbøl Mølle. Og på første sal i møllen kan man i dag langs en væg se resterne af et relief fra det preussiske mindesmærke for stormen på Dybbøl den 18. april 1864. Der er det landet, såmænd.

En flok busturister fra et sted oppe i Jylland møder en kampscene på



Foto: Museum Sønderjylland - Sønderborg Slot.

*Postkort af Carl Klinke på det nygotiske sejrsmonument, der blev opført ved skanse to på Dybbøl Banke 1871-1872.*





*Den originale plade på mindstedet for den preussiske pioner Carl Klinke ved den tidligere skanse to på Dybbøl Banke. Den ituslåede plade blev fundet i maj 1945 af den senere formand for Bund deutscher Nordschleswiger, Gerhard Schmidt.*

væggen. Preussiske soldater i nærkamp med den danske løjtnant Ancher og hans underofficer Nellemann. Sådan fortæller den forklarende tekst - måske med lidt kunstnerisk frihed.

Nu har vi vist igen glemt pioner Kitto fra skanse to - ham, der også havde en hånd med, da krudtsækkerne blev kastet mod danskerne. I 1864. Det var pioner Kitto, som var sorber - og ikke preusser. Og nu kommer det: En sorber er i virkeligheden en vender! Det var venderne, der siden blev kaldt sorbere. De havde i efterkrigstiden endda mindretalsrettigheder i Sachsen i det gamle Østtyskland/DDR efter Anden Verdenskrig.

Deres stolte slaviske forfædre, venderne, lagde sig for århundreder siden på den nordtyske Østersøkyst. De nåede med våben i hånd helt op i Holsten, og de hærgede de danske kyster i lange tider. Derfor blev Sønderborg som også Vordingborg og Nyborg bygget som værn mod venderne. Siden gik det ikke venderne så godt, de tabte, og danskernes muskler voksede. Venderne landede i den

danske konges titel. "De venders", som det hed i kongens lange titel - til og med Frederik IX. Dronning Margrethe II skar titlen ned til Dronning af Danmark. Der røg venderne.

I dag finder man de sidste vendere i Lausitz i det sydlige Østtyskland; de er kendt som sorbere, de dyrker deres eget sprog, kultur og folklore, og de er med i vor tids europæiske mindretalsarbejde. Det nyeste er, at det er en sorber, der for nylig er blevet regeringschef i delstaten Sachsens hovedstad Dresden. Han hedder Tillisch. Han var tidligere en fremtrædende økonomimand i det europæiske parlament i Strasbourg.

Der var også en kendt militærmand i Sønderborg i vor tid med det navn - oberst Tillisch. Gud ved, om han egentlig også stammer fra sorberne eller venderne? Det var jo dem, som Sønderborg ved Als Sund skulle holde på afstand.

Hold øje med dem ved Als Sund og ved Dybbøl.

Man kan aldrig vide! ■

# Hjulere i Sillerup i 100 år - Søren og Peter Buchholt

Af Per Ole Schovsbo

*Peter Buchholts beretning om sit og farens liv som hjulere i Sillerup er emnet for en bog, som arkæolog og vognforsker, dr.phil. Per Ole Schovsbo, i øjeblikket arbejder på. Bogen forventes at udkomme sidst på året. I artiklen her fortæller Per Ole Schovsbo om et landhåndværk, der er dybt forankret i lokale traditioner.*

**H**JULERNE, TRÆSKOMAGERNE, pumpe-  
magerne, pottemagerne, kuls-  
viernerne, tækkemændene, væverne, pile-  
og sivfletterne og mange andre var  
håndværkere, der med vekslende ev-  
ner og kvalitetssans bearbejdede lo-  
kale råmaterialer. De arbejdede på  
grundlag af egne og lokale erfaringer,  
der var overleveret fra generation til  
generation, og deres fag eksisterede  
kun så længe, der var nogen, der kun-  
ne udføre dem - og andre, som efter-  
spurgte produkterne. Bevarede mate-  
rialer, redskaber og indbo viser, at  
mange af disse håndværkstraditioner  
levede deres eget liv i en anden ver-  
den end de faguddannede og lavsor-  
ganiserede i byerne, der havde taget  
farve af nationale netværk og inter-  
nationale kontakter, som var knyttet  
af de vandrende, nyuddannede sven-  
de (navere).

Der var selvsagt glidende overgange  
mellem husflid og landhåndværk,  
som skovlovringeres produktion  
ved Silkeborg var eksempel på.  
Lovringerne havde frem til begyndel-  
sen af 1800-tallet deres storhedstid

bl.a. som hjul- og vognbyggere, mens  
de langt ind i 1800-tallet fortsatte  
den kendte produktion af træsko. De-  
res grove hjul og vogne var prisbillige  
og blev afsat på markederne til de  
skovfattige egne af Nørrejylland,  
men de havde ikke den kvalitet, som  
landbruget i de skovrige egne efter-  
spurgte. Her ernærede en række hus-  
mænd sig som landhåndværkere på  
deltid og fremstillede de landbrugs-  
redskaber og de vogne, der var tradi-  
tion og behov for.

Ved lavenes ophævelse i kongeriget  
med loven om den frie næring af  
1857, der trådte i kraft fem år senere,  
fik både landhåndværkerne og by-  
håndværkerne mulighed for at ned-  
sætte sig som selvstændige nærings-  
drivende, hvor og når de kunne få  
myndighedernes tilladelse. Der for-  
langtes ikke bevis for håndværksfagli-  
ge kompetencer, fordi der jo var fri  
næring. Det skabte en uholdbar situ-  
ation, som fagene selv måtte gøre no-  
get ved. Derfor etablerede de hånd-  
værkerforeninger, der skulle styrke og  
forbedre fagenes kvalitet og regulere  
den indbyrdes konkurrence på løn-  
ninger og priser. Foreningerne tog sig  
også af lærlingeuddannelsen og efter-  
uddannelse af svende og mestre på  
tekniske skoler og Teknologisk Insti-  
tut i København.

Den frie konkurrence hævede der-  
for danske håndværks kvalitet og ef-  
fektivitet, men tog samtidig livet af  
mange lokale fag. Hjulerne (hjulma-

gerne) var et af de større lokale fag, der øjensynligt forsvandt, fordi de efter 1862 blev anset for at være en del af karetmagerfaget, der hidtil havde holdt til i byerne. Men virkeligheden var en anden, fordi karetmagernes finere hestevognsarbejde allerede i mellemkrigsårene var ved at forsvinde, samtidig med at hjulmagernes produktion af lokale, stive landbrugsvogne fortsatte næsten uændret til kort efter Anden Verdenskrig. Karetmagerne blev karosseri- og vognbyggere, der få år senere blev opslugt af autobranchens metalfag, mens mange hjulere fortsatte med at påtage sig snedker- og tømrerfaglige opgaver, fremstillede dritler til smøreksporten eller hjul til landbrugsmaskiner.

Selvom næringsloven af 1857 kun gjaldt i kongeriget, fulgte udviklingen i hertugdømmerne stort set det samme spor. Efter 1864 fik man således næringsfrihed, men håndværkerne polariseredes nationalt, og de dansksindede håndværkssvende i Nordslesvig supplerede deres to år på valsen i Tyskland med et højskoleophold i Danmark, f.eks. på Ernst Triers højskole Vallekilde vest for Holbæk.

Sønderjyden Søren Thomsen Buchholt (1876-1965) var en af dem, og han deltog i vinteren 1898-99 i undervisningen på Vallekildes håndværkerafdeling sammen med svende fra hele landet, under ledelse af Andreas Bentsen. Selvom Buchholt var uddannet hos en hjuler i Toftlund, giftede sig ind i en hjulerfamilie og hele livet udførte hjulmagerarbejde, kaldte han sig allerede på Vallekilde for karetmager. I løbet af det første tiår af 1900-tallet etablerede han sig ikke som karetmager, men som hjuler (hjulmager) med værksted og løv-

træssavværk i Sillerup ved Fjelstrup nordøst for Haderslev.

Først skar han løvtræ (ask, eg og bøg) til sin egen vognproduktion, senere til lagersalg og siden efter tilbud. For at kunne udnytte affaldstræ og savsmuld etablerede han også et røgeri og vaskeri med gruekedler på ejendommen og udvidede det beskedne landbrug. Det var med andre ord en solid forretning, der i løbet af få år var bygget op omkring landbrug, savskæleri, røgeri, vaskeri - formentlig fordi efterspørgslen på hjulmageriets produkter allerede i 1930'erne var vigende. Der er tegn på, at Søren Buchholt havde forberedt fremstillingen af også finere hestevogne. Han havde bl.a. indrettet et opvarmet hjulerværksted med limovn i den vestlige ende af ejendommens stuehus. Fremstillingen af stive landbrugsvogne krævede ikke opvarmede værksteder, næsten tværtimod, fordi stivvognenes træværk konstant skulle være i balance med den omgivende luftfugtighed.

Den næst yngste søn, Peter Buchholt (1918-1999), blev udlært som karetmager i 1936, men kaldte sig hjuler. Det var ham, der drev virksomheden videre som svend fra 1939, indtil han blev mester i 1946. Peter Buchholt oplevede derfor hjulmageriets sidste tid på landet i årene efter Anden Verdenskrig. Savskærieriet, røgeriet og vaskeriet fortsatte frem til ca. 1960, og Peter Buchholt er nærede sig derefter udelukkende som tømrer, snedker og bødker, indtil hans gamle håndværk blev aktuelt igen i 1980'erne. Peter Buchholt fremstillede nu hjul og lavetter til de gamle kanoner på Kastellet i København og på Fredericia Vold, deltog i





Foto: Museum Sønderjylland - Arkæologi Haderslev.

*Karetmager Buchholts virksomhed set fra sydøst. Bemærk fra venstre skuret med røgovnene, tømmerkranen, stuehuset, stalden med port mod syd, del af maskinhusets gavl og tørreladen, bygget af buede blikplader. Foto fra 1924.*

restaureringen af den hollandske vindmølle i Sillerup og var 1993-94 aktiv gæstelærer for det museumsprojekt, der videreførte Den Slesvigske Vognsamling i Haderslev. Samarbejdet gav indblik i det tætte parløb mellem hjuler og smed, når man fremstillede hjul og stive arbejdsvogne, som man havde gjort i Sillerup i næsten 100 år. Buchholt fortalte også om opskæringen af de friskskovede kævler til hjultræ, der skulle lagres i flere år.

Peter Buchholts fortællinger om hjulerne og deres håndværk, der var tæt sammenvævet med familiens historie, blev skrevet ned i tide. Værkstedet og bygningerne i Sillerup blev opmålt som dokumentation for det tilfældes skyld, at det skulle lykkes at bevare det spændende miljø, der lå i nærheden af den hollandske vindmølle, som Peter Buchholt som sagt

også var med til at restaurere.

Peter Buchholt sagde, at kravene til svendeprøverne i 1930'erne viste, at hjulerhåndværket ikke var anerkendt som et selvstændigt fag, men kun som en del af karetmagerhåndværket, der var ret europæisk orienteret, hvilket både kom til udtryk i de fine hestevognes navne, char-a-banc, dogcar og faeton, og i den internationale faglitteratur og de berejste karetmagers vendes faglige baggrund. Personvogne kaldtes også luksusvogne i modsætning til erhvervs- og arbejdsvogne, mens de stive landbrugsvogne så at sige ikke eksisterede inden for karetmagerfaget, men blev opfattet som landbrugsredskaber. Det er også kun meget få af disse vogne, der er bevaret i Den Slesvigske Vognsamling og på danske museer i øvrigt.

De stive landbrugsvogne blev fremstillet efter lokale traditioner, der var

forskellige fra egn til egn, og derfor kunne de ikke bøjes ind under landsdækkende standarder, til trods for gentagne forsøg fra både mesterforeningerne og landbrugets egne tekniske organisationer. Hjulerne på landet måtte jo nødvendigvis levere de ydelser og de vogne, som det lokale landbrug forlangte, og da reparationsarbejder var billigere end nybygninger, supplerede man de gamle vogne og genbrugte dele og beslag i det uendelige. Det nye måtte derfor ikke være så meget anderledes, at det ikke

kunne bruges sammen med f.eks. de gamle vognfjæle. Selv træstelsvognene blev som nævnt repareret langt op i 1930'erne, på trods af at de var blevet forældet allerede omkring 1860-70, hvor de jernaklede stivvogne blev almindelige, og arbejdsfjedervognene begyndte at blive udbredt.

Det er i løbet af de senere års forskning blevet muligt, på grund af de naturvidenskabelige dateringer, at følge det danske vognbyggeris arbejdsmetoder og former stort set tilbage til ældre jernalder. Derved har

*Karetmager Peter Buchholt, smed Flemming Juhl og smed Jørgen Juhl studerer arbejdstegningen til hjulene til kanonerne på Dybbøl.*



Foto: Historisk Arkiv for Haderslev Kommune.





Foto: Privat.

*Familien Buchholt foran det ombyggede stuehus med vindfanget af træ ind til Margrethe Holms lejlighed til venstre og vognporten til det nyopførte hjulerværksted til højre. Bemærk træbeklædt trempel, spåntage og de kraftige hvidkalkede skorstenene. Personerne er fra venstre Søren Buchholt med Anne, Mette Buchholt med Mie, Margrethe Holm med Grethe, lærling Asmus Dahl og Jesper Hagen. Foto 1914.*

det vist sig, at hjulerne fra Sillerup med savskæreri, værkstedsmiljø og fremstillingsmetoder, der repræsenterer de lokale traditioner, indeholder viden, der supplerer de arkæologiske og historiske undersøgelser. De lokale hjuleres arbejdsmetoder og stive landbrugsvogne åbner med andre ord for forståelsen af ældre tiders danske transportmidlers teknologi og kapacitet.

Beretningen fra Sillerup viser desuden, at de færreste hjulere havde fuldtidsbeskæftigelse inden for faget, men supplerede de svingende indtægter med landbrug, røgeri og andet. De var derfor tættere knyttet til øvrige landhåndværk, især til smeden, end til håndværkerne (f.eks. karetmagerne) i den nærliggende købstad. Og ikke blot fremstillingsmetoderne viste meget gamle træk. Det

samme gjorde også Buchholt'ernes evne til at styre en stor og ensartet blok-, planke- og vognproduktion på næsten middelalderlig vis, kun baseret på tommelfingerregler. Man brugte ikke tegninger, materialeberegninger og handelsmæssige kalkulationer, som var nødvendige forudsætninger for styringen af mere ordinære savværkers og vognfabrikkers forretningsmæssige virksomhed.

Hvis Peter Buchholt på sine gamle dage ikke havde fortalt om de to generationer af hjulere i Sillerup, var den del af den faglige historie gået i glemmebogen, og hjulerfaget var blevet endnu mere ukendt, til trods for at hjulerne er den gruppe af danske vognmagere, der uden sammenligning har bygget de fleste hestevogne over den længste periode.



# Kommuneveje i en brydningstid

## Vejstrukturer i Haderslev amt 1920-1953

Af Kim Furdal

*Overinspektør Kim Furdal har undersøgt hvordan et vejnet, der ved Genforeningen udfyldte transportbehovet i tidligere tiders landsbystruktur, i løbet af blot 25 år blev tilpasset industri- og velfærdssamfundets behov.*

**K**UN DE FÆRRESTE skænker vejen større opmærksomhed, når man kommer kørende i bil. I modsætning til tidligere tider overvinder bilen oftest bakker og naturens kræfter. Det er mest, når vejen ikke opfylder moderne transportbehov, hvis den f.eks. er fyldt med huller, at man bliver opmærksom på, at det asfalterede underlag ikke er en selvfølgelighed. Tilsvarende har vi ofte været blinde for at se vejene som et kulturelement, der afspejler samfundet og dets historie. I det følgende skal vi se nærmere på kommunevejene i Haderslev amt i perioden fra Genforeningen i 1920 og frem til midten af 1950'erne, lige inden velfærdssamfundet for alvor satte skub i bilismen. Målet er at se, hvorledes vejene afspejler forskellige transportbehov til forskellige tider.

### Kommunevejene i Haderslev amt ved Genforeningen

Målt i antal km pr. hektar kan man ikke sige, at de sønderjyske kommuneveje ved Genforeningen stod tilbage for forholdene i Kongeriget. Det gjaldt også for Haderslev amt, der i 1922 havde 13,8 m kommunale biveje pr. ha, mens Vejle amt i 1917 hav-

de 13,1 m kommunale biveje pr. ha. Problemet for trafikanterne og skatteyderne var ikke længden af vejene, men kvaliteten og linjeføringen. Kvalitetsmæssigt var de sønderjyske biveje i begyndelsen af 1920'erne væsentlig ringere end i den øvrige del af landet. I Haderslev amt udgjorde de såkaldte tredje klasses og dermed dårligste biveje ved Genforeningen 51,4% af bivejene, mens dette kun var tilfældet med 17,6% i Vejle amt. Et nok så væsentligt problem var bivejenes linjeføring, der ved Genforeningen var stærkt præget af den gamle landsbystruktur. Disse forhold fik i 1929 Det sønderjyske Erhvervsudvalg til at karakterisere situationen på vejområdet på følgende måde:

“Den udvikling af Kommunernes Vejnet, som Nord for Kongeaaen har fundet Sted samtidig med Jordens Fordeling, har mange Steder i Sønderjylland intet Sidestykke. Bortset fra de gamle Hovedveje og de efter Genforeningen udbyggede nye Veje er Vejene i Sønderjylland hyppigt tarvelige Markveje el. lign., der straalr ud fra Landsbyerne og oftest ender blindt uden Forbindelse med Vejene i andre Kommuner”.

Sagt med andre ord opfyldte de sønderjyske kommuneveje ikke et moderne industrisamfunds transportbehov i begyndelsen af 1920'erne.

Økonomisk var der i begyndelsen af 1920'erne store og markante for-

skelle på, hvad sognekommunerne betalte til driften af kommunevejene. I den nedre ende betalte Øsby sognekommune ikke en eneste krone til vejvæsenet i regnskabsåret 1921/22, mens Fole sogneråd betalte 30,49 kr. pr. indbygger til vejvæsenet. Og det skyldtes ikke, at Fole sognekommune havde et større vejnet end Øsby. Faktisk havde den væsentlig større Øsby sognekommune næste fire gange så mange km kommuneveje som Fole sognekommune. Forklaringen skal altså findes andre steder.

Vejlovgivningen opererede i begyndelsen af 1920'erne med tre forskellige klasser af kommuneveje og dermed kvaliteter af veje. Ifølge Indenrigsministeriet skulle de kommunale biveje opdeles i tre grupper og indskrives i en fortegnelse over de kommunale biveje, den såkaldte 'bivejsfortegnelse'. I den første klasse befandt sig de vigtigste samfærdselsveje, hvis vedligeholdelse var særlig omhyggelig. Anden klasse var de biveje, der kun havde en middelmådig trafikal betydning, men som var indgrøftede. Endelig omfattede tredje klasse de biveje, der ikke var indgrøf-

tede. Mens første og anden klasse havde den fordel for sognekommunerne, at der kunne ydes tilskud til vedligeholdelse fra den såkaldte 'amtsfonden', så måtte sognekommunerne selv stå for vedligeholdelsen af tredje klasses biveje. Principperne for inddelingen af kommunevejene i forskellige klasser er ikke helt entydige, idet der også blev arbejdet med en anden om end uformel type klassifikation, der var lettere at administrere for kommunerne. Forskellen er dog ikke større, end klassifikationen giver et godt overblik over kommunevejenes trafikale betydning og dermed også deres kvalitet.

Fordeler man sognekommunerne efter deres vejudgifter og sammenholder udgifterne med længden af kommunevejene og deres kvalitet, så er det åbenbart, at længden af kommunevejene ikke var det afgørende. Det var kvaliteten til gengæld. De sognekommuner, som anvendte de færreste skattekrone til vejvæsenet, havde generelt flere km vej end de, som anvendte flest penge på vejene. Til gengæld havde de en langt mindre andel af de dyre første klasses veje.

### Sognekommunernes vejudgifter 1921/22 i Haderslev amt og kommunevejenes kvalitet 1922

	Meter vej pr. ha.1922	Fordelingen af kommunevejene efter kvalitet		
		I kl.	II kl.	III kl.
11 sognekommuner med laveste vejudgifter	14,7	7,6%	28,8%	62,3%
10 sognekommuner med næstlaveste vejudgifter	14,0	13,4%	34,4%	52,1%
10 sognekommuner med næsthøjeste vejudgifter	12,7	15,7%	43,5%	40,8%
10 sognekommuner med højeste vejudgifter	13,4	23,1%	30,2%	46,7%



*Haderslev amt, som det så ud 1920-1970.*

Omvendt havde de sognekommuner med de største udgifter til kommunevejene en langt større andel af de dyre første klasses veje. Tabellen viser, at kvalitet koster penge, også på vejområdet. Sognekommuner med trafikalt mere betydningsfulde og dermed bedre biveje måtte altså anvende væsentlig større økonomiske ressourcer til bivejenes vedligeholdelse end sognekommuner med mindre betydningsfulde og dårligere biveje. Til gengæld kompenserede sognekommunerne med de trafikalt mere betydningsfulde og dermed bedre biveje for deres større udgifter ved et mindre net af kommuneveje. Det kunne sognekommunerne gøre ved dels at undgå anlæggelse af nye kommunale biveje

dels ligefrem at nedgradere kommunale biveje til private veje.

Dette var sognerådene tydeligvis også klar over. I perioden 1922-1927 faldt antallet af km kommunevej i de ti sognekommuner med de største vejudgifter pr. indbygger med 8,5%. Til sammenligning reducerede de elleve sognekommuner med de laveste vejudgifter pr. indbygger kun længden af deres kommuneveje med 1,6%. Forklaringen skal findes i kronekrisen 1925/26, der med voldsom kraft slog bunden ud af den i forvejen skrøbelige sønderjyske økonomi. Inden for vejvæsenet reagerede sognekommunerne forskelligt på denne udvikling. I Hygum og Lintrup sognekommuner reducerede sogneråde

ne vejdgifterne med henholdsvis 24,4% og 75,5% som et led i en generel reduktion af kommunernes udgifter. En væsentlig del af besparelsen fandt man ved at reducere længden af kommunevejene. I Lintrup sognekommune reducerede sognerådet således længden af kommunevejene med ikke mindre end 16,5 km, svarende til en fjerdedel af den samlede længde af kommunevejene. Sognerådet i Hygum holdt sig heller ikke tilbage, men skar 9,3 km af kommunevejene - en reduktion på 12%.

Det var dog langt fra alle, der sparede sig gennem krisen ved at skære ned på det kommunale vejnet. Endnu i 1927 havde halvdelen af sognekommunerne i Haderslev amt lige så mange km kommunevej som fem år tidligere. Det var dog ikke ensbetydende med, at man ikke sparede på vejdgifterne. Selv om Øsby og Tystrup sognekommuner ikke nedgraderede kommunevejene til privatveje i perioden 1922-1927, så blev vejdgifterne fra regnskabsåret 1924/25 til 1925/26 alligevel reduceret med henholdsvis 32,7% og 18% i de to sognekommuner. Her skar man tydeligvis ned på vedligeholdelsen og så stort på huller og hjulsporinger i vejene.

### Den store bivejsmassakre

Det var dog kun en forsmag på den store 'bivejsmassakre' i perioden fra 1928 og frem til 1953, hvor der alene

i Haderslev amt forsvandt 231,5 km kommunevej, enten rent fysisk eller ved administrativt at slette hele eller dele af vejstrækninger fra den kommunale bivejsfortegnelse. Perioden dækker imidlertid over store tidsmæssige forskelle. Fra 1928 til 1933 forsvandt 10,3% af kommunevejene således fra bivejsfortegnelsen. I Gram sognekommune var det tilfældet med 42,2% af bivejene! Efter denne periode vendte billedet, og fra 1933 til 1938 steg vejlængden med 14,9%. I perioden 1938-1943 optrådte der et nyt fald, denne gang på 16,4%, hvorefter vejstrukturen blev langt mere stabil. I perioden 1943-1948 steg vejlængden kun med 0,7%, og et efterfølgende fald 1948-1953 på 0,1% ændrede ikke ret meget på vejstrukturen i amtet. Selv om tallene kan synes små, så dækker de over mange km kommunevej. Stigningen i perioden 1933-1938 dækker således over 236 km veje, mens faldet 1938-1943 svarede til 259 km kommuneveje. Og så dækker disse gennemsnitstal over store lokale forskelle mellem sognekommunerne.

Mange hundrede vejkilometer forsvandt altså i de første knap 35 år efter Genforeningen, mens andre mange hundrede kilometer kom til. Nettoresultatet var dog, at der upåagtet både forsvandt og blev etableret flere km biveje i årene efter Genforeningen, end der blev bygget kredsjern-

### Ændringer i længden af de kommunale biveje 1928-1953

1928-1933	1933-1938	1938-1943	1943-1948	1948-1953
-10,3%	14,9%	-16,4%	0,7%	-0,1%



baner i Haderslev kreds fra 1898 til 1910 (211 km).

Det er der flere forklaringer på. På det helt lokale plan betød de mange små preussiske landkommuner, som ofte var på størrelse eller sammenfaldende med ejerlavet, at der fra 1867 til 1920 blev skabt og fastlåst et system af kommunale biveje, som primært varetog meget lokale interesser uden hensyn til større regionale og nationale transportbehov. Mange af disse kommuneveje var derfor overflødige for de nye sognekommuner efter Genforeningen. Alene Gram sogn havde i perioden 1867-1921 seks landkommuner, nemlig Gram (1229 ha), Gramby (813 ha), Endrupskov (1932 ha), Kastrup 1606 ha), Tiset (1857 ha) og Vester Lindet (796 ha). Så små enheder var muligvis effektive i det gamle landbosamfund, hvor det lokale trafikbehov i højere grad var centreret omkring landsby-

en. Derimod var de komplet uegnede til at varetage en blot nogenlunde effektiv vejadministration i et samfund, hvor en stadig større del af vejtrafikken gik på tværs af ejerlavets snævre grænser. Med etableringen af de danske sognekommuner i 1921 blev perspektivet for driften af kommunevejene løftet, så da kronekrisen meldte sig i 1925/26 begyndte sognekommunerne en proces med at nedgradere de kommunale biveje, der kun spillede en begrænset rolle for trafikken i de nye, større danske sognekommuner.

Mens de sønderjyske sognekommuner ved Genforeningen sad med et anakronistisk net af biveje, sad amtterne med et usystematisk og mangelfuldt hovedlandevejsnet. Ved Genforeningen stod det derfor klart, at der måtte foretages betydelige investeringer for at bringe de sønderjyske landeveje op på et kvantitativt

*Anlæggelsen af en ny vej i Dover, Lintrup sogn, Haderslev amt. Billedet er udateret, men formentlig taget efter Genforeningen.*



og kvalitativt niveau, der som et minimum svarede til vejnettet i Ribe og Ringkøbing amter. Resultatet blev 'Den store Vejplan', hvor Staten sammen med de sønderjyske amter i perioden 1921-1933 skød 32,5 mill. kr. ind i en istandsættelse og udbygning af 834,5 km landeveje i Sønderjylland. Heraf skulle de 428,1 km skaffes til veje ved en overtagelse og udbygning af de kommunale biveje. En betydelig del af de kommunale biveje, som forsvandt, blev altså opgraderet til amtslige hovedlandeveje og forsvandt dermed ud af de kommunale bivejsfortegnelser. Vejplanen, som især fjernede gode og vedligeholdelsesmæssigt dyre første klasses biveje fra de kommunale bivejsfortegnelser, kom næppe heller ubelejligt for mange af sognerådene, som dermed fik reduceret de kommunale vejjudgifter.

### Land - by

Efter Anden Verdenskrig var denne omstillingsproces afsluttet. I stedet var det forholdene i og omkring bysamfundene, der satte dagsordenen på vejområdet. For Haderslev amt drejede det sig i 1922 om Gram, Rødding, Skodborg, Sommersted, Toftlund og Vojens sognekommuner, der alle havde stationsbyer. De seks sognekommuner kan ikke betragtes som gennemsnitlige, men de er interessante derved, at de rummer større befolkningskoncentrationer med en betydelig større koncentration af forskellige erhvervsvirksomheder end resten af sognekommunerne i landsdelen. Sammen med Tinglev og Skærbæk sognekommuner i Tønder samt Tandslet i Sønderborg amt udgjorde de ni sognekommuner 7,3% af samtlige sognekommuner, men hav-

de 25% af samtlige virksomheder, der var beliggende i landsdelens sogne- og flækkekommuner ved Genforeningen. I alt fald iflg. Kraks sommetillæg 1920.

Med til billedet hører også, at de generelt fungerede som lokale handelscentre for oplandet. Den stadig mere intensive produktion inden for landbruget øgede efterspørgslen efter grovvarer, redskaber, maskiner, som ikke mindst i kommuner med stationsbyer forøgede belastningen af de kommunale biveje.

Vojens oplevede en befolkningsvækst på 141% i de første 35 år efter Genforeningen fra 792 til 2.702 indbyggere i 1955 takket være den østjyske længdebane og den industrielle vækst. Udviklingen her fik afgørende betydning for kommunens vejstruktur, idet sognekommunen havde den største vækst i bivejsnettet gennem de 35 år, helt overvejende lokaliseret i og omkring Vojens. Alene bivejenes gadenavne viser, at der var tale om gader i bymæssig bebyggelse, men de nye biveje var også væsentlig kortere end bivejene på landet.

Med et areal på 7.872 ha var Gram sognekommune en af amtets største sognekommuner med et betydeligt vejnet, der kun var større i Agerskov og Vedsted sognekommuner. Til gengæld bestod vejnettet helt overvejende af tredje klasses veje. Kommunens største bebyggelser ved Genforeningen var Gram med slottet og lidt syd herfor Gramby. Set under et voksede de to byer fra 652 til 1.857 indbyggere i 1955, den suverænt største befolkningsvækst i amtet. Som for Vojens vedkommende var det industrien, der lagde grunden til denne vækst. Ved Genforeningen

havde kommunen flere større industrielle virksomheder blandt de 30 virksomheder. Spredningen var stor fra den lille lokale købmand til Gramby Savværk, så kommunen hørte til blandt landsdelens erhvervsmæssigt mest differentierede sognekommuner.

Fra 1928 til 1933 reducerede sognerådet længden af kommunevejene fra 101 km til knap 59 km, i modsætning til Rødding og Toftlund var der ikke tale om opgraderinger af landeveje til amtsveje. De pågældende tredje klasses veje blev rent faktisk fysisk nedlagt eller reduceret til privatveje. Herefter skete der en dramatisk vending i udviklingen, så vejnettet i 1938 var stort set lige så langt som i 1928. Forlængelsen blev dog kortvarig. Fra 1938 til 1943 skar sognerådet 45,2 km af kommunevejene. Efter denne zigzag kurs voksede den samlede vej-længde frem til 1953 med 18,3 km, en fremgang men ikke nok til at opveje tidligere reduktioner.

Gram sognekommune undergik nogle ganske voldsomme tilpasninger af vejnettet efter sammenlægningen af de seks tidligere landkommuner i 1921, men det er ikke hele forklaringen. En del af de nye vejanlæg 1933-1938 kan tilskrives Jordbrugsdirektoratets udstykninger ved Gramby og Vester Lindet, mens udviklingen efter krigen først og fremmest var koncentreret omkring stationsbyen Gram. Her skabte byudviklingen som andre steder et behov for en udbygning af gade- og vejnettet.

Takket være sin status som administrationsby for Rødding herredsfogeddistrikt og senere Rødding amtset var Rødding med 1.132 indbyggere i 1921 ubetinget den største sta-

tionsby ved Genforeningen. Foruden de offentlige institutioner kunne Rødding sognekommune med 38 større og mindre firmaer præstere det absolut største antal firmaer i Haderslev amt. I forhold til Vojens var Rødding overvejende præget af handel, service og institutioner samt en række mindre håndværksvirksomheder. Det var byen også i begyndelsen af 1960'erne til trods for en befolkningsvækst på knap 57%. Udviklingen i Rødding lignede den generelle udvikling med nedlæggelser af veje frem til 1943. De følgende 12 år blev der anlagt 13 nye vejstykker og nedlagt 5. Hovedparten af nedlæggelserne skyldes, at de enten blev erstattet af en amtsvej eller indgik som en del af en amtsvej. Af de 13 nye veje blev de 10 anlagt i og omkring Rødding by. Som i Vojens var der også tale om korte første og anden klasses biveje.

Stationsbyen Toftlund var med 923 indbyggere amtets næststørste stationsby og kunne frem til 1955 notere en befolkningsvækst på knap 87%. Byen havde ved Genforeningen 26 firmaer, som helt overvejende var handlende og mindre håndværksmestre. Den position som en vigtig handelsby med en mangesidig erhvervsstruktur havde Toftlund stadig 40 år efter. Frem til midten af 1950'erne forsvandt der ca. 6,5 km kommuneveje i sognekommunen, men allerede fra slutningen af krigen begyndte en ny udvikling med anlæggelse af nye veje, og lige som i Rødding var det stationsbyen, der fik glæde af udviklingen.

Skodborg var ved Genforeningen en relativ stor stationsby, men i modsætning til de øvrige stationsbyer i Haderslev amt havde den kun en sva-

gere befolkningsvækst på 47,5% frem til 1955. Det er formentlig en væsentlig del af forklaringen på, at sognekommunen med samme navn oplevede amtets største fald i længden af sine kommuneveje. Mens der skete en betydelig omstrukturering af vejnettet på landet, fik beboerne i stationsbyen efterfølgende ingen glæde af disse ændringer. I den udstrækning gadenettet blev udbygget, var der tale om private gader, som beboerne selv måtte anlægge og vedligeholde.

Sommersted var den mindste stationsby ved Genforeningen med 219 indbyggere, men oplevede til gengæld den største befolkningsvækst, så byen havde 524 indbyggere i 1955, en vækst på 139%, som kun blev overgået af de to deciderede 'industribyer' Vojens og Gram. Da der stort set ikke forekom nogen befolkningsvækst af betydning i resten af sognekommunen,

kunne man have forventet en udvikling af kommunevejene i stationsbyen. Men det var ikke tilfældet. Efter en reduktion af byvejene frem til krigen skete udbygningen af det offentlige vejnet efter krigen på landet, mens borgerne i Sommersted by selv måtte investere i gader og fortove.

### Velfærdsstaten

Efter den kraftige udtynding af landevejene i mellemkrigsårene begyndte en betydelig kommunalisering og udbygning af villavejene i stationsbyerne efter krigen. Da gader og veje i byerne oftest er kortere end bivejene på landet, gav denne udvikling imidlertid kun i ringe grad udslag i bivejsefortegnelserne. Kommunale biveje var oprindeligt et købstadsfænomen, der nu bredte sig til stationsbyerne. Men der var ingen automatik i denne udvikling. Skodborg og Sommersted sog-

*Anlæggelsen af 'Minutvejen' i Ensted sogn, Aabenraa amt ca. 1935.*





nekommuner er steder, hvor der skete voldsomme omstruktureringer af de kommunale biveje på landet. Alligevel måtte beboerne i de to stationsbyer endnu i 1953 vente på kommunens overtagelse af de private gader og veje. Udbygningen af gadenettet i stationsbyerne og andre større bysamfund var en følsom brik i den politiske magtkamp mellem land og by, der fandt sted i mange sognekommuner med større bykoncentrationer. Vejudgifterne udgjorde ofte en betydelig andel af de kommunale udgifter. Diskussionerne om anlæggelse af så eksotiske fænomener som fortove, gadelys og kloakering i stationsbyerne kunne derfor være betydelige.

Mellemkrigsårene var en voldsom brydningstid for landsdelens vejsystem. Efter en periode hvor de preussiske myndigheder regionalt havde investeret i jernbanedriften på hovedlandevejenes bekostning, og landkommu-

nerne havde fastholdt landbosamfundets vejstruktur, blev det lokale vejnet på blot 25 år ombrudt, så det passede til industri- og velfærdssamfundets transportbehov. Efter 1945 var tiden så kommet til en udbygning af de kommunale veje i bysamfundene i takt med byudviklingen og de stigende krav til kvaliteten af gaderne og det offentlige rum i byerne. ■

#### Litteratur

Kim Furdal: *Det kommunale vejvæsen i Haderslev amt. I: Fortid og Nutid 1996*, side 97-128.

Kim Furdal: *Fra preussiske landkommuner til danske sognekommuner. Aabenraa 1999.*

E. Hammerich: *Vejvæsenet. København 1892.*

J.H. Jensen: *Landsbylærer i genvundet land. Aabenraa 1977.*

#### Kilder

1922/23, 1928, 1933, 1938/39, 1943/44, 1948/49, 1953/54. Fortegnelser over de offentlige Biveje i Haderslev amt.

#### *Anlæggelse af vej i Vojens.*



Foto: Museum Sønderjylland - ISL.

# Dansk og tysk i Sønderjyllands arkitekturhistorie 1864-1920

## Har Danmark overhovedet en politik for den flernationale kulturarv?

Af Peter Dragsbo

*Til trods for adskillige tiltag har der kun været ringe statslig interesse for bevaring af den fælles dansk-tyske bygningskultur i Sønderjylland fra perioden 1864-1920. Har Sønderjylland en ubekvem, ikke-nationaldansk kulturarv, spørger overinspektør Peter Dragsbo.*

**D**EN SØNDERJYSKE ARKITEKTUR og byggeskik er en flernational og flerkulturel kulturarv, der afspejler mødet mellem kulturstrømninger og national politik gennem mange hundrede år. 'Slesvigske' gårde mødes med firelængede, gavlhuse med langhuse, domænegårde med statshusmandsbrug, kejserlig nygotik med nordisk modernisme. Ikke mindst arkitekturen fra midten af 1800-tallet til efter Anden Verdenskrig er et synligt vidnesbyrd om to nationers forskellige 'projekter'.

Men har denne grænseoverskridende kulturarv fået den plads i det samlede billede af Danmarks kulturarv, som den fortjener? Ser man på listen over fredede bygninger, synes der at være et problem. Af det store offentlige byggeri fra perioden 1864-1920 er p.t. kun to eksempler fredet: den tidligere landbrugsskole i Tønder (arkitekt Lauritz Thaysen 1912) og stiftelsen Catharinenheim på Christiansfeldvej i Haderslev (Wilhelm Voigt 1896). Der ser altså ud til at være et 'blindt øje' over for en vigtig del af Sønderjyllands

bygningkultur - i hvert fald i København. Skyldes det, at en del af bygningskulturen er skabt af en anden nation, Tyskland - eller er der tale om manglende interesse for Grænselandets historie? Også syd for grænsen har der været 'blinde øjne' for den danske kulturarv. Men her blev C.F. Hansens arkitektur dog allerede erkendt omkring 1920, og i nyere tid er der blevet sat fokus på danske arkitekter som Winstrup i Flensborg, Ramée i Altona og Lillie i Lübeck.

### Tysk arkitektur i Sønderjylland 1864-1920

Byggeriet i Nordslesvig afspejler fire arkitekturstrømninger. I den første periode 1866-1890 var der stilstrømninger i det tyske rige. Den ene var nygotikken, der i midten af 1800-tallet var blevet interessant i søgningen efter en 'national' stil, og som levede videre hos den såkaldte Hannover-skole og hos den i Sydslesvig fødte statsarkitekt Johannes Otzen i Berlin. Et godt eksempel på nygotikken er bl.a. Reimersskolen (1866) og det tidligere Kreisamt (1878) i Sønderborg samt et pragtværk som hovedbygningen til Ultang ved Halk, opført 1884-85 af Flensborg-arkitekten A.W. Prale. Den anden strømning var ønsket om, i lighed med andre europæiske lande, at bygge i de klassiske stilarter, frigjort fra nationalt program. I Tysk

land blev renæssancen, både i den italienske og den gammeltyske udgave, meget populær. Eksempler herpå er Haderslev Kaserne (1886-88), som lige så godt kunne ligge i Wien eller Skt. Petersborg, og den tidligere rigsbank på Jernbanegade i Tønder fra 1901 i florentinsk renæssance.

Efter 1890 opstod en ny regionalisme overalt i Tyskland. I Nordtyskland kom en stil, inspireret af den nordtyske Backsteingothik, til at dominere det offentlige byggeri, i Sønderjylland især repræsenteret af de bygninger, som blev tegnet af Baurat Friedrich Wilhelm Jablonowski i Haderslev, bl.a. amtsbanestationerne i Haderslev Kreds (1898-1904), stationerne på Tinglev-Sønderborg-banen (1901), Kreishaus ved Markedsplassen i Aabenraa (1902-04), Statsskolen sammesteds (1905), den ældre del af Haderslev Seminarium (1903) samt en række folkeskoler. Og i Sønderborg er Ahlmannskolen (1907 af arkitekt Magnus Schlichting, Sønderborg) et godt eksempel. Højdepunk-

tet for denne nationale stil blev de nye marinestationer i Sønderborg (1904-08 af marinearkitekt Eugen Fink) og Mürwik ved Flensborg (1908-10 af Adalbert Kelm). Her var stilen helt bevidst et led i det tyske riges manifestationer i riget.

I Centraleuropa kom det omkring 1900 til et radikalt brud med de historiske stilarter. Et resultat blev Art Nouveau eller Jugendstilen, der i nogle år blev meget populær i Tyskland - men som man afviste i Danmark, fordi den blev betragtet som 'tysk'. Jugendstilen kom især til at præge det private byggeri, ikke mindst i Sønderborg, der efter anlægget af marinestationen næsten fordoblede sit indbyggertal. Den mest fremtrædende reaktion mod den nære fortid blev dog det både moralske og æstetiske opgør med industrisamfundet og historicismen, som startede i England i 1880'erne og nåede Kontinentet omkring 1900.

I arkitekturen søgte man nu inspirationen i den førindustrielle anonyme



Foto: Museum Sønderjylland - Sønderborg Slot.

*Domhuset i Sønderborg er et sent, men meget smukt eksempel på hjemstavnsstilen, tegnet af statsarkitekt Rellensmann i Flensborg (med statsarkitekt Rahn som ansvarshavende) 1912. I 2008 prøvede Museum Sønderjylland og Kulturmiljørådet at få bygningen fredet før salg til privateje, men fik i første omgang afslag.*

bygningstradition, den 'hjemlige' byggeskik. I Nordtyskland genopdagede man arkitekturen omkring 1800, deriblandt også gammel dansk arkitektur - trods den nationale konfrontation. Gennembruddet for den bodenstændige byggeskik i Nordslesvig kom med opførelsen af det nye Kreishaus i Tønder 1907, hvor de berlinske arkitekter Paulus, Dinklage & Lilloe tolkede den hollandsk-frisiske tradition. Kredshuset i Tønder gav stødet til en af Tysklands mest succesrige 'Heimatschutz'-bevægelser, Baupflege Tondern, stiftet 1908. Gennem dygtig propaganda, støttet af de offentlige myndigheder, lykkedes det i løbet af få år at få både private og offentlige arkitekter til at bruge inspirationen fra den gamle vestslesvigske byggeskik.

I de følgende år fik Nordslesvig en lang række perler i den nye 'hjemstavnsstil'. Efter succesen i Tønder byggede Paulus, Dinklage & Lilloe i 1908 den tyske folkehøjskole i Tinglev, som i dag bruges som skole for Beredskabsstyrelsen. På Tønderregnen var det dog især arkitekten Lauritz Thaysen, der kom til at præge byggeriet med en lang række fine værker, bl.a. statsskolen (1907), politigården i Nørregade (tidligere 'Alexandrineskolen', 1913) og den tidligere landbrugsskole på Ribe Landevej (1912). Og i Møgeltønder begyndte den dansksindede godsforvalter H.C. Davidsen, der var medstifter af 'Baupflege', at bygge huse; det første var Sønderbyvej 3 (1910). I Sønderborg ligger en enestående helhed af offentlige bygninger omkring krydset Østergade-Kongevej med den tidligere rigsbank (Julius Habicht 1908), menighedshuset (Carl Voss, Kiel, 1909-10), domhuset (regeringsbygmester Rel-

lensmann, Flensburg, 1912) samt statsskolen, der efter en arkitektkonkurrence blev bygget af to af Tysklands dengang mest kendte arkitekter, Jürgen Bachmann (1872-1951) og Peter Jürgensen (1874-1954), der i 15 år arbejdede i kompagniskab og skabte bygværker i bl.a. Berlin, Frankfurt og Flensburg. Et interessant eksempel på den danske inspiration er også rutebilstationen, den tidligere amtsbanegård i samme by, som i 1912 blev opført som en kopi af Hindsgavl herregård på Fyn af arkitekt Johann Theede fra Kiel. Også i det mindre byggeri slog hjemstavnsstilen igennem, f.eks. de mange nye skoler, der i kredsraad J.G. Dryanders tid blev bygget i Haderslev Amt - bl.a. tegnet af den dansksindede arkitekt Peder Gram (f.eks. Hoptrup og Vedsted skoler 1912) eller små perler som den tidligere toldopsynsbolig i Hjerpsted (1912) og Ballum Slusekro (1915). Endelig kan nævnes den spændende arkitekt Anton Huber, leder af kunsthåndværksskolen i Flensburg og medstifter af 'Werkbund', som bl.a. byggede skibsreder Jepsens 'Villa Lensnack' 1909-10 og Dr. Sieverts villa, Allégade 24, i Tønder 1910.

### Dansk arkitektur i Sønderjylland 1864-1920

I Nordslesvig er der også en interessant og vigtig kulturarv, skabt af den danske bevægelse før 1920, som med sine frikirker, forsamlingshuse og skoler ofte skabte et bevidst arkitektonisk modstykke til den tyske arkitektur. Bevægelsen brugte nogle af Danmarks kendteste arkitekter som Martin Nyrop (frimenighedskirken på Sundeved 1902 og 'Sønderborg-hus' 1913-14), Johs. Magdahl Nielsen



(‘Folkehjem’ i Aabenraa 1910-11) og Niels Jacobsen, Odense (Skt. Jørgens Kirke i Aabenraa 1903-04, Nordslesvigsk Folkebank i samme by 1911-12 og frimenighedskirkerne i Rødding 1909 og Skærbæk 1909). I 1907 kom også en række unge arkitekter i efter søgningen efter god gammel byggeskik til Vestslesvig på en opmålingsrejse, arrangeret af ‘Foreningen af 3. December 1892’. Oplevelsen af byer som Møgeltønder og Lindholm var en åbenbaring - og hurtigt lød slagordet i København (iflg. den ældre arkitekt Kr. Varming): “Ned med Italien, leve Møgeltønder”.

Den danske bevægelse, der førte til stiftelsen af ‘Landsforeningen for Bedre Byggeskik’ 1915, blev derfor i høj grad sønderjysk præget. Men de unge arkitekter fik også opgaver i Nordslesvig, bl.a. Kai Gottlob (H.F. Hansens købmandsgård i Skærbæk 1909, nu Skærbæk Museum, og ombygningen af Brinks gård i Rørkær 1912) og Sven Risom (forsamlingshusene i Jejsing og Ballum 1908). Samtidig begyndte en ny generation af unge dansksindede arkitekter at virke i Nordslesvig, bl.a. Peder Gram i Haderslev, Andreas Dall i Flensborg, Jep Fink i Aabenraa og Laurids P. Aakjær.

Begge grupper fik inden Genforeningen bygget bygninger, der snart knyttede sig til den slesvig-holstenske hjemstavnstil, snart hentede forbildet i danske traditioner.

### Den arkitekturhistoriske indsats

I samtiden var der en udbredt udveksling af ideer og bøger mellem Danmark og Tyskland - men når det kommer til den direkte gensidige berøring, er kilderne ejendommeligt tavse. Der er ingen tvivl om, at opmålerne på Tønderegnet stiftede bekendtskab med Baupflege Tondern, men initiativet var formentlig for tysk til at kunne omtales hjemme i København. Efter 1920 skiltes de to landes veje, arkitektonisk set, og det interessante parallelle løb mellem den slesvig-holstenske hjemstavnstil og den danske Bedre Byggeskik blev glemt.

I Slesvig-Holsten har der siden 1970’erne været stor opmærksomhed om hjemstavnsstilen, især pga. Hans-Günther Andresens værker. I Nordslesvig blev de to landes diskussioner om ‘national stil’ i 1988 taget op af Christian Kaatmann i bogen ‘Byggestil og byggeskik - nationale strømninger i sønderjysk arkitektur 1850-1940’, mens hjemstavnsstilen blev gennem-

*Det gamle museum i Haderslev, nu hovedkvarter for Museum Sønderjylland, ser så tilforladeligt dansk ud - men også denne bygning er tegnet af en tysk regeringsarkitekt, Ernst Hartwig i 1914. I det indre står huset som et ‘Gesamtkunstwerk’ med fresker af August Wilckens i hall og trapperum.*



Foto: Museum Sønderjylland - Sønderborg Slot.



Foto: Kim Furdal.

*Godsinspektør H.C. Davidsen (1876-1962) på Schackenborg spillede utvivlsomt en vigtig rolle for formidlingen af den vestslesvigske byggeskik og var bl.a. med til at stifte Baupflege Tondern i 1908. Han interesserede sig for egnens historie og var en habil tegner og fotograf. Og så var han også en god arkitekt. Sønderbyvej 3 i Møgeltønder er et af hans absolutte hovedværker med tydelig reference til den vestslesvigske byggeskik.*

gået i Sønderjysk Månedsskrift 4•2003 med bidrag fra Peter Dragsbo, Inger Lauridsen, Jørgen Toft Jessen og Ingolf Haase. Desuden har der været lavet byvandring og guider til Jugendstilbygninger i Haderslev og Sønderborg, ligesom Kulturarvsstyrelsen i 2008 satte fokus på Jugendstil-villaer og 'trempebygninger' i guider til Vadehavets kultur, og i skrivende stund er Fonden Realdania ved at udgive et værk om det dansk-tyske arkitekturmøde i Slesvig-Holsten.

I 2005 indsendte Kulturmiljørådet for Sønderjylland syv forslag til Kulturarvsstyrelsen om fredninger af bygværker fra perioden 1864-1920, herunder kredshuset i Tønder, folkehøjskolen i Tinglev, Sønderborg Statssko-

le og Skærbæk Museum. Selv om det var nogle af de arkitekturhistorisk vigtigste bygninger fra perioden, fandt Kulturarvsstyrelsen ingen af bygningerne fredningsværdige pga. senere ændringer. Siden blev andre bygninger, bl.a. domhuset i Sønderborg, foreslået, men uden resultat. Efter henvendelse opfordrede Kulturarvsstyrelsen dog til en 'temagennemgang' af byggeriet fra denne periode. I 2008 udarbejdede Museum Sønderjylland sammen med Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur et projekt, der både omfattede en bygningsregistrering og en bred formidling gennem bøger, foldere og udstillinger. Da dette projekt også blev afvist, skrev undertegnede i november 2008 til kul-

turminister Carina Christensen og spurgte, om Kulturministeriet overhovedet havde en politik for den tyske kulturarv i Sønderjylland. I starten af januar kom et intetsigende svar, der henviste til, at de foreslåede offentlige bygninger havde været "væsentligt ændrede, efterhånden som deres funktioner har udviklet sig" - men som samtidig inviterede til en "dialog om, hvordan og med hvilken økonomi et sådant arbejde kan gennemføres". Museum Sønderjylland, Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur og Kulturmiljørådet er derfor nu gået i gang med at udarbejde en registrant for ca. 100 arkitekturværker fra perioden 1864-1920.

### En ubekvem kulturarv?

En række af de offentlige bygninger i Nordslesvig fra perioden 1864-1920 repræsenterer en arkitektur, der ikke bare er vigtig for 'os selv', men også for nabolandet, enten fordi bygningerne var centrale for udviklingen af en bestemt arkitektur, eller fordi de er skabt af nogle af Tysklands kendteste arkitekter fra den periode. Det offentlige tyske

byggeri i Nordslesvig er en kulturarv, der pga. den nationale modsætning traditionelt har været nedvurderet fra dansk side - ja, i mange år gik man bevidst efter at ombygge eller nedrive 'tyske huse'. Disse bygninger repræsenterer en dobbelt kulturarv, hvor Danmark ikke alene har et nationalt, men i høj grad også et internationalt ansvar. Netop i disse år er man overalt i Europa på vej til en ny vurdering og anerkendelse af grænselandenes flerkulturelle og flernationale kulturarv, også den fysisk-bygningsmæssige.

Når man ser på den stedmoderlige behandling, myndighederne i København giver ikke bare den tyske arkitektur, men også de danske arkitekturværker før 1920, kan man med rette stille spørgsmålet, om Sønderjylland mht. kulturarven overhovedet er blevet genforenet med Kongeriget? Er tilstedeværelsen af en ikke-nationaldansk kulturarv et ubekvemt faktum, der bør skjules og forties? Er mødet mellem kulturstrømme og nationer i grænselandet et perifert og underordnet emne, set fra København? Jeg håber det ikke! ■

*Den tyske nationalromantiske stil med sin sammensætning af rød mur og pudsede hvide vægflader samt store tagudhæng spillede en central rolle i perioden 1890-1907 lige inden hjemstavnstilens gennembrud med opførelsen af kredshuset i Tønder. Her er det Gråsten banegård (opført 1901) tegnet af den næsten maniske arkitekt og Baurath i Haderslev, Fr. Wilh. Jablonowski, som i øvrigt har stået for en lang række offentlige bygninger i Sønderjylland. Blandt disse kan nævnes kredshuset i Aabenraa.*



Foto: Kim Furdal.

**Rømø**

*Bert Kelm: 'Rømø - et vesterhavspræget samfund. Bind V. Ejendomme i Kirkeby ejerlav'. Skrifter udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland Nr. 98, Aabenraa 2007. 360 sider, ill. Pris: 248 kr. for medlemmer, bogladepris 368 kr.*

*Bert Kelm og Mary-Anna Wraae Larsen: 'Rømø - et vesterhavspræget samfund. Bind VI. Personregister, kort og nye oplysninger såvel som rettelse'. Skrifter udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland Nr. 101, Aabenraa 2008. Pris: 148 kr. for medlemmer, bogladepris 198 kr.*

Med Bert Kelms bind V i det grundige registreringsværk om de gamle ejendomme på Rømø og deres bygnings- og ejerhistorie, der udkom i 2007, og med bind VI, der er et personregisterbind, hvori personer født før 1950, og som har forbindelse til ejendomme på Rømø, er opført, er Bert Kelms stor-slåede værk om beboere og bygningskultur på Rømø afsluttet. Værket, der påbegyndtes i 1999 med en generel erhvervs- og bebyggelseshistorie, er en registreringsmæssig be-drift, der må aftvinge os alle den allerstørste respekt, et opslagsværk, som både nu og i fremtiden vil være af afgørende betydning for alle, der ønsker oplysninger om ældre ejendomme på Rømø og deres ejere.

Bind V, der omhandler den sydlige, tidligere kongerigske del af Rømø, er bygget op som de øvrige registreringsbind (bind II, III og IV) med en bygnings- og ejendoms-historie for hver ældre ejendom. Herefter følger en gennemgang af ejendommens ejere, der er sporet så langt tilbage, som det har været muligt, baseret på vidtgående kildestudier og samtaler med nu-værende og tidligere ejere. Hver registreret ejendom underbygges af et spændende og relevant fotografisk materiale. En registrant som Bert Kelms værk er vanskelig at læse fra ende til anden, men sådan er værket heller ikke tænkt. Registreringsbindene og altså også bind V er et opslagsværk, hvori læseren kan hente et kolossalt antal nyttige oplysninger om faste beboere på Rømø, for nogles vedkommende gennem mere end 400 år.

Bind VI er udarbejdet af Bert Kelm i samarbejde med Mary-Anna Wraae Larsen, der har haft sit barndomshjem på Rømø. Bogen indeholder en navneliste på mere end 7.000 personer, der har levet på Rømø med

angivelse af deres fødeår, hvilken ejendom, de kan relateres til, og hvor i fembindsværket, deres navne optræder. Desuden er der tilføjet de rettelse og øvrige oplysninger til værket, som Bert Kelm har fået kendskab til i de mere end 10 år, han har arbejdet med registranten. Dette er endnu et beundringsværdigt træk hos Bert Kelm, at han har været modtagelig over for de rettelse, som læsere af hans fem bind er fremkommet med over for ham. Endelig indeholder bind VI nutidige kort, der viser beliggenheden af de 195 ejendomme, der er gennemgået i værket fem bind.

Vi skylder Bert Kelm meget stor tak, fordi han med utrættelig flid og dygtighed har gennemført dette enestående værk om Rømø, øens beboere og øens bygningskultur.  
*Inger Lauridsen*

**Fattiggårde**

*Anne Marie Jacobsen og Birgit Weitling: 'Fattiggårde på landet i Sønderjylland - Menneskeliv i samfundets udkant'. Museum Sønderjylland - Arkæologi Haderslev, 2008. 190 sider, ill. Pris: 175 kr.*

De to forfattere afleverede i 1996 et speciale til Syddansk Universitet (tidligere Odense Universitetscenter) med titlen 'Sønderjyske fattiggårde - en undersøgelse af de sønderjyske fattiggårdens opkomst, udbredelse, deres beboere og disses levevilkår'. Specialet er nu blevet omarbejdet til en yderst læseværdig bog.

Bogens fokus er fattiggårdene uden for købstæderne i Sønderjylland, og den behandler med al grundighed baggrunden for fattiggårdens etablering i løbet af 1800-tallet, fattigvæsenansordningen af 1842 og fattigvæsenet i preussisk tid. Efter at have fastslået forskellen mellem fattighuse og fattiggårde - den væsentligste er, at det ikke medførte indskrænkninger i ens personlige frihed at bo i fattighus - tager bogen fat på at fortælle om fattiggårdens oprettelse og udbredelse, om bygningerne og inventaret, om beboerne og deres sociale baggrund og til slut om livet på fattiggårdene. Læseren bliver ført gennem bogen ved hjælp af fem særligt udvalgte eksempler på sønderjyske fattiggårde, og til overflod indeholder bogen et katalog over fattiggårde i Sønderjylland. Bogen er velillustreret og udstyret

fortsættes side 118



# Udstillinger i Drøhses Hus i sæsonen 2009

Af Inger Lauridsen

**D**RØHSES HUS, der siden 1997 har været kniplings- og tekstilafdeling for Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Tønder, byder i sæson 2009, der varer fra 1. april - 30. december 2009, på fire forskellige udstillinger: På første sal er der to udstillinger, hvor museet har udarbejdet udstillingerne i samarbejde med eksterne samarbejdspartnere. Den ene er en udstilling om de sjællandske huekoner og deres fantastiske guldbroderier, som de udførte på huenakker gennem hele 1800-tallet. Huekonernes produktion er interessant, blandt andet fordi de, på samme måde som kniplerskerne i Vestslesvig, var dybt professionelle kunsthåndværkere, og derfor kan deres arbejde på flere måder sammenlignes med vore hjemlige kniplerskers. Udstillingen 'Guldbroderi og huekoner' er kommet i stand i et tæt samarbejde mellem Furesø Museer og Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Tønder. Den anden udstilling viser en ung grafiker, Merete Hellerøes, fotograferede arbejder på baggrund af broderier på tyl med kniplingsimitationer fra Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Tønders samlinger. Udstillingen har titlen 'Tylsbroderi som grafik' og viser Merete Hellerøes arbejder sammen med de broderede kniplingsimitationer, der har været forlæg for de grafiske arbejder.

I husets stueetage vises to udstillinger, der begge tager udgangspunkt i Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Tønders egne samlinger. Den ene udstilling viser et bredt udvalg af museets samling af dukker og dukkestuelegetøj, hvor dukkerne er udstillet kronologisk, således at den besøgende får et indblik i udviklingen af materialer og metoder i dukkefremstilling. Museet har kaldt udstillingen 'Dukker og dukkelegetøj fra museets samling'.

Endelig vises i husets sal, piesel, en udstilling med udvalgte Tønderkniplinger, ligeledes fra museets samling. Udstillingen er formet som et tema omkring kraver og halspynt samt huer og hovedtøj, fremstillet af eller forsynet med Tønderkniplinger. Udstillingen er en lystvandring i de mange smukke mønstre, som Tønderkniplinger gennem de sidste godt 200 år har været fremstillet i, således at alle, der holder af at fordybe sig i Tønderkniplinger, her vil kunne få deres lyst styret. Museet har kaldt denne udstilling: 'Kniplinger til hoved og hals - Tønderkniplinger fra museets samling'. Vi håber, at mange får lyst til at stifte bekendtskab med årets udstillinger i Drøhses Hus, og vi glæder os til en sæson med mange besøgende. ■

5. april - 31. maj **Bymuseet i Haderslev**  
 'Når klokken er slagen ...!' - Udstilling om byens nattevægttere.

17. jan. - 1. juni **Kunstmuseet Brundlund Slot**  
 Udstilling med værker af C.W. Eckersberg og Jes Jessen.

Indtil 13. april **Kulturhistorie Tønder**  
 'Drivvejen' - Folk og fæ langs den vestlige oksevej i Sønderjylland.

1. april - 30. dec. **Drøhses Hus, Tønder**  
 'Guldbroderi og huekoner'. Et samarbejde med Furesø Museer.  
 'Tylsbroderi som grafik'. Fotograferede arbejder af Merete Hellerøe.  
 'Dukker og dukkelegetøj fra museets samling'.  
 'Kniplinger til hals og hoved' - Tønderkniplinger fra museets egen samling.

Fra 1. april **Højer Mølle**  
 Nyopsætning af museets permanente udstilling om mennesker og landskab i marsken.  
 1. maj - 31. okt. Udstilling om områdefornyelse i Højer by med eksempler på bl.a. belægning, lamper og bænke til torvet i 1-1.

Fra 1. maj **Skærbæk Museum**  
 Nyophængning af museets samling af Skærbæktæpper. Jugendstil i Vestsønderjylland. Tidlig turisme på Rømø. Pastor Jacobsen.

The screenshot shows the website 'http://www.museum-sonderjylland.dk/index.html'. On the left is a map of the region with a 'MUSEUM SØNDER JYLLAND' logo. On the right is a list of museums and exhibitions with checkboxes:

- ARKEOLOGI HADERSLEV
- BYMUSEET I HADERSLEV
- CATHRINESMINDE TEGLEV
- DRØHSES MUS
- HISTORICENTER DYBBØL DANKE
- DYBBØL MØLLE
- EHLERS LERTØJSSAMLING
- HØJER MØLLE
- ISL-LOKALHISTORIE
- JACOB MICHELSENS GÅRD
- KONSERVERINGEN
- KULTURHISTORIE TØNDER
- KULTURHISTORIE AABENRAA
- KUNSTMUSEET
- BRUNDLUND SLOT
- KUNSTMUSEET I TØNDER
- NATURHISTORIE OG
- PALAEONTOLOGI
- OLDMORSTOFT
- SKÆRBÆK
- SLESVIGSKE VOGMSAMLING
- SØNDERBORG SLOT
- UDSTILLINGEN I MJEMSTED
- OLDTIDSPARK
- SEKRETARIATET

At the bottom of the page is a navigation menu with buttons for: Information, Det sker, Museerne, Udstillinger, Undervisning, Kontakt, Museumsbutik, Oversigt.

Bliv løbende opdateret på

fortsat fra side 115

med mange statistikker og skemaer. Det kildemateriale, forfatterne har haft adgang til, er især regulativer og protokoller, ud over kredsarkivernes fattigvæsenssager; generelt findes der ikke efterladt udsagn fra beboerne, men denne mangel rådes der bod på ved den systematiske bearbejdning af fattiggårdsprotokollerne, som kaster demografiske oplysninger om fattiggårdenes beboere af sig i rigt mål. Som et instrument til kontrol, både med de fattige og med pengene, var fattiggårdsprotokollerne detaljerede og blev ført omhyggeligt.

Livet på fattiggårdene belyses overvejen- de gennem de ordensreglementer, enhver fattiggård skulle have. Disse reglementer var udformet således, at det omhyggeligt kunne undgås, at de, der godt kunne, men ikke ville arbejde for føden, dvs. de uværdigt trængende, skulle søge om fattighjælp. Samtidig blev der bygget en genopdragelse ind i reglementet, så de fattige principielt blev gjort rede til en tilværelse uden for fattiggården. Formålet med etableringen af fattiggårdene var der ingen tvivl om - de kraftigt stigende udgifter til fattigvæsenet skulle reduceres, og det var en gennemført smart ide så at organisere en forsøgelse for de fattige, som de selv finansierede gennem deres egen arbejdskraft. Fattiggårdene skulle hvile i sig selv, men det kom ikke til at holde stik. Blandt andet blev der stadig givet støtte til fattige uden for fattiggårdene, skønt det var imod regulativerne - men trods alt var det nok billigere at yde lidt hjælp til tilværelsen uden for fattiggårdene end at skulle underholde en hel familie på fattiggården. Desuden var der sjældent så mange fattige i fattiggårdene, som de var beregnet til - og det var ofte børn, syge og gamle, der ikke kunne arbejde tilstrækkeligt - blandt andet på grund af den alvorlige sociale stigmatisering; hellere hutle sig igennem uden for fattiggården end tåle vanæren og skammen.

En af bogens interessante vinkler er netop denne blotlæggelse af den officielle holdning til de fattige i al sin nådesløshed - efter endt læsning glædes man i sit stille sind over, at håndteringen af fattigdom er et af de områder, hvor det danske samfund har forandret sig til det bedre.

Birgitte Thomsen

## Det grænseløse landskab

*'Det grænseløse landskab. Marsken mellem Tønder og Dagebüll'. Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Tønder, 2008. 232 sider, ill.*

Pris: 90 kr.

Region Sønderjylland-Schleswigs kulturpris 2008, målrettet mod et projekt, der kunne bidrage til øget kulturhistorisk forståelse og samarbejde på tværs af grænsen, gik til Tøndermarskgruppen. Denne har siden 2000 arbejdet med at indsamle, registrere og formidle viden om det specielle vestslesvigske kulturlandskab. Prisen resulterede i første omgang i fire busture til lokaliteter på begge sider af grænsen under kyndig ledelse af lokalkendte fortællere. Alle, der ikke havde lejlighed til at deltage, får med denne bogudgivelse chancen for at stifte bekendtskab med historien.

Vand spiller en altafgørende rolle i det åbne, flade landskab, med bebyggelse på forhøjninger i terrænet og så godt som uden træer. Ved hjælp af havdiger og ådiger har marskboerne fra 1400-tallet søgt at sikre deres eksistens, og med anlæg af grøfter og kanaler er jorden blevet udnyttet så optimalt som muligt.

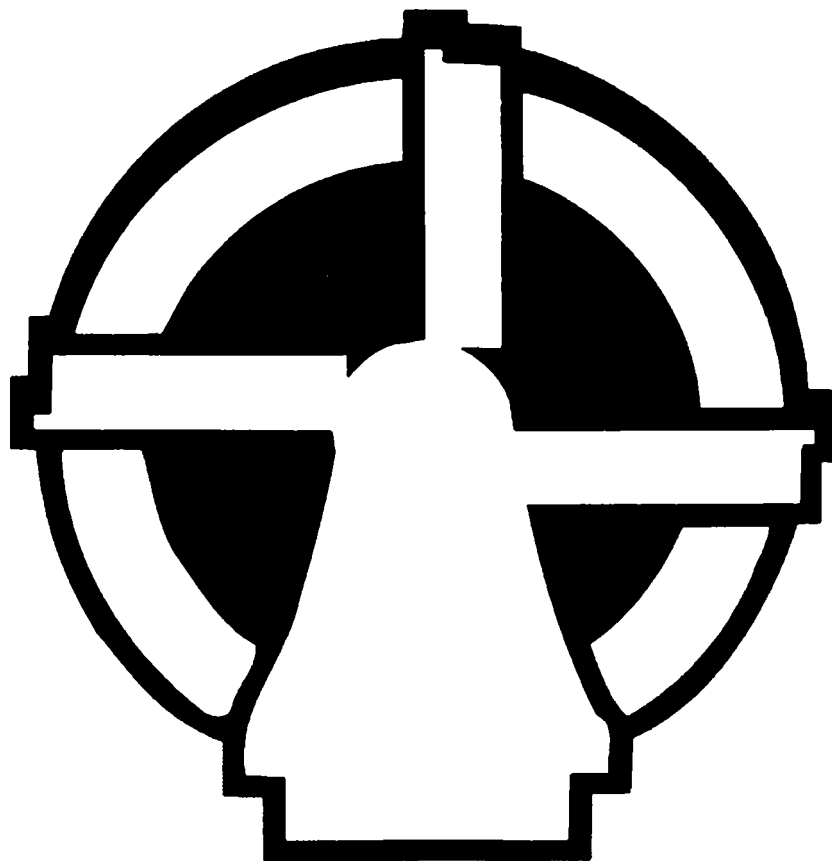
I kronologisk form beretter på skift danske Lorens Hansen, Thomas G. Nielsen og Bent Valeur samt tyske Hans Carstensen, Sönnich Volquardsen og Boy Boysen om arbejdet med at sikre og frugtbargøre marsken. Det sidste kapitel, forfattet af Elsemarie Dam-Jensen og Inger Lauridsen, er helliget en gennemgang af karakteristiske og seværdige lokaliteter i området.

Eftersom bogen er resultat af et dansk-tysk samarbejde, er hvert kapitel gengivet først på dansk og siden på tysk. Det flotte luftfoto af Kurt Gabs, der pryder forsiden, giver et fantastisk indtryk af det vandrige landskab. Inde i bogen er der dels nye farvefotografier, dels ældre s/h arkivfotos. For de nye billeders vedkommende kunne det have været ønskeligt med lidt mere variation, ligesom farvegengivelsen sine steder lader noget tilbage at ønske. Personligt savnede jeg under læsningen længe et nyere kort over området, men det findes - på side 184.

Bogen er velegnet både som baggrundslæsning hjemme i lænestolen og som guide i handskerummet på en tur ud i marsken.

Britta Bargfeldt

# GRÆNSEFORENINGEN



For 150 kr. om året kan du blive medlem af Grænseforeningen. Så modtager du seks gange om året bladet GRÆNSEN samt Grænseforeningens smukke årbog. Ring eller skriv efter Grænseforeningens brochure:

Grænseforeningen  
Peder Skrams Gade 5  
Postboks 9074  
1022 København K  
Tlf. 33 11 30 63.

Du er også velkommen til at kontakte en af dine lokale formænd:

Svend Kristiansen  
Østerbyvej 32  
6280 Højer  
tlf. 74 78 32 15

Sigrid Andersen  
Rangstrupvej 20  
6534 Agerskov  
tlf. 74 83 31 56

Erik Heissel  
Venbjerg 33  
Djernæs  
6100 Haderslev  
tlf. 74 57 52 87

Ivan Skjoldager  
Grundtvigs Allé 6  
6400 Sønderborg  
tlf. 74 43 19 41

Jørn Ulrik Larsen  
Farverhus 112  
6200 Aabenraa  
tlf. 74 62 62 23



# Den store vejplan

Af Kim Furdal

LIGE SYD FOR FOLDINGBRO, på højre side når man kommer fra nord, ligger et lille genforeningsanlæg med to store mindsten. Den ene er en traditionel genforeningssten med verselinier hugget i rødt, som man kan finde dem mange andre steder i landet. På den anden kan man læse følgende:

“Til minde om at Haderslev Amt i Aarene 1924-28 med Statens Hjælp byggede 4 Landeveje fra  
Syd mod Nord.  
Fjelstrup Landevej 6 km.  
Stepping Landevej 6 km.  
Skodborg Landevej 6 km.  
Rødding-Foldingbro Landevej 9 km.”

Med sin placering ved siden af genforeningsstenen er det hugget i granit, at landevejene ikke blot var entreprenørarbejder, men også et symbol på landsdelens genforening med Kongeriget. I fysisk forstand var det en ‘Genforening’ af selv de yderste kroge med resten af landet.

Med nederlaget i 1864 blev der de følgende 56 år sat stop for en videre udbygning af det overordnede landevejsnet i den nordlige del af Sønderjylland. Det var derfor en forbløffet amtsvejsinspektør B. Poulsen, der i 1924 måtte konstatere: “Mindre naturligt er det derimod, at Landevejsnettet uden for Haderslev Kreds i 1920 i Hovedsagen saa ud, som det saa ud, da det danske Ingeniørkorps i 1864 afleverede det til de Tyske Myndigheder”. Hovedlandevejene var ikke alene usammenhængende, som det var tilfældet med landvejen mellem Arrild og Hellevad, som ikke var forbundet med den øvrige del af landevejsnettet. De var også i usædvanlig grad nedslidte, så de udgjorde en fare for trafikanterne.

I september 1920 besøgte Statens overvejsinspektør Sønderjylland for at besigtige vejene og udarbejde en samlet plan for en udbygning af landsdelens hovedlandevejsnet. Resultatet blev ‘Den store Vejplan’, der over en periode på 12 år fra 1921 til 1933 betød en istandsættelse og udbygning af 834 km landeveje. Økonomisk indvilgede Staten i at investere 12 mio. kr. ud af de samlede anlægsomkostninger på 32,5 mio. kr. fordelt over hele perioden, et astronomisk beløb, der viser den store vilje til at binde landsdelen sammen med resten af landet. Til gengæld forpligtede de sønderjyske amter sig til at overtage administrationen og vedligeholdelsen af landevejene.

Frem til 1933 blev de eksisterende hovedlandeveje renoveret, udrettet efter linealer og udbygget med nye strækninger til et sammenhængende vejnet, bl.a. ved at istandsætte 428 km kommuneveje og opgradere dem til hovedlandeveje.

Den store Vejplan fik imidlertid også nogle meget markante afledte konsekvenser. Først og fremmest var den med til at sikre beskæftigelsen i en landsdel, der var præget af voldsomme arbejdsløshedsproblemer især efter kronekrisen i 1925-26. Nok så afgørende var det også, at den brød med den eksisterende vejstruktur i Sønderjylland præget af et ekstremt finmasket net af kommunale biveje, der havde sin rod i det gamle landbosamfund og mere tjente det helt lokale transportbehov. Dermed betød vejplanen ikke alene en transportmæssig genforening af landsdelen, men også en tilpasning af landsdelens vejssystem i et nutidigt transportbehov.