

# VEJHISTORIE

Tidsskrift fra  
**Dansk  
Vejhistorisk  
Selskab**



Nr. 2 Forår 2001



Dansk  
Vejhistorisk  
Selskab

VEJHISTORIE  
Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab  
Nr. 2 Forår 2001  
ISSN 1600-776X

Udgivet af  
Dansk Vejhistorisk Selskab  
med støtte fra  
Asfaltindustrien

Tryk: Jørgen Larsen Grafisk  
Oplag: 500 eksemplarer

Årsabonnement: 75 kr, pr. nr. 50 kr.  
Udkommer forår og efterår.  
Kan købes hos DVS på nedenstående  
adresse

Redaktion:  
Seniorforsker Michael Hertz, redaktør  
Dr.phil. Per Ole Schovsbo  
Universitetslektor, lic.phil. Per Grau Møller  
Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro  
Akademiingeniør Carl Johan Hansen

Manuskripter fremsendes på diskette eller  
pr e-mail til DVS på nedenstående  
adresse.  
Forfattervejledning kan rekvireres samme  
sted.

Dansk Vejhistorisk Selskab  
c/o Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 1569  
1020 København K  
Tlf. 3393 3338. Fax 3392 3830.  
E-mail: [cjh@vd.dk](mailto:cjh@vd.dk)  
Hjemmeside: <http://www.vejhistorie.dk>

## Veje og broer i Skjern Ådal

Ordet naturgenopretning har ikke mange år på bagen i dansk. Det er næppe en menneskealder siden, at det var naturens omskabelse til menneskenes gavn, som var det "naturlige" øjemed med anlægsarbejderne langs Skjern Å. Prioriteringen er i dag en anden. Når entreprenørmateriellet er i gang langs åen i dag, er det for at retablere de naturlige afløbsforhold, netop de afløbsforhold man i 1960'erne greb regulerende ind mod. Hånd i hånd med tilbageføringen af å og enge til den tidligere tilstand har arkæologiske undersøgelser sporet menneskets færden og virksomhed omkring åen. Temaet for dette nummer af VEJHISTORIE – *Veje og broer i Skjern ådal* - er netop de spor, som især ældre tiders trafik på tværs af ådalen har efterladt, som nu er blevet genfremdraget, og som hermed fremlægges for læserne. Redaktionen takker i den anledning bidragyderne, men retter især en varm tak til Asfaltindustrien, som gavmildt har støttet udgivelsen af dette hæfte

*Michael Hertz*

## Forfattere og illustratorer

Erling Buhl, skovfoged  
Skov- og Naturstyrelsen, Driftsplankontoret

Mette Busch, stud.mag.  
Afdeling for Middelalderarkæologi, Aarhus Universitet,  
Moesgård.

Aoife Daly, videnskabelig medarbejder  
Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser.

Peter Duun Andersen, arkæolog, cand.phil. og arkitekt m.a.a.  
Skjern-Egvad Museum.

Torben Egeberg, museumsinspektør, mag.art.  
Skjern-Egvad Museum.

Bo Hansen, fotograf  
Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat.

Jacob Harrekilde Jensen, projektleder  
Skov- og Naturstyrelsen, Oxbøl Statsskovdistrikt.

Mogens Schou Jørgensen, museumsinspektør, cand.phil.  
Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat.

Steffen Elmer Jørgensen, arkivar, seniorforsker, Ph.D.  
Landsarkivet for Nørrejylland.

Jens Tyge Møller, professor em., dr.phil.  
Geologisk Institut, Aarhus Universitet.

Jan Slot-Carlsen, landmåler  
Ålborg Historiske Museum.

## Skjern Å - Naturgenopretning og arkæologi

Af Jacob Harrekilde Jensen & Mogens Schou Jørgensen

I juni 1998 vedtog Folketinget 'Lov om Skjern Å Naturprojekt', der skal gennemføre Danmarks hidtil største naturgenopretning i Skjern Å-systemets nederste del fra Borris til udløbet i Ringkøbing Fjord (fig.1).

Skjern Å er Danmarks vandrigeste å, der på sit 94 km lange løb fra udspringet på den midtjyske højderyg afvander mere end en tiendedel af Jylland. Det område, vi skal beskæftige os med her, er åens nederste 20 km, hvor dalen når op på mere end fire km's bredde. Her blev der ved 1900-tallets begyndelse gjort de første forsøg på at tæmme åen gennem udretning og mindre digeanlæg for at beskytte højbjærgningen mod sommeroversvømmelser. Den store ændring af landskabet skete dog først ved hovedafvandingen 1962-68, hvor den slyngede å blev lagt i inddigede og snorlige kanaler for helt at undgå oversvømmelser. Desuden blev der anlagt fem pumpestationer og ca. 80 km afvandingskanaler for at muliggøre egentlig opdyrkning af de lavtliggende engarealer. Som resultat af hovedafvandingen blev ca. 4.000 hektar eng og sump ændret til dyrkbare landbrugsarealer.

En snes år senere var den politiske indstilling til landskabets vådområder imidlertid ganske ændret. Afvandingen havde negative konsekvenser for natur og vandmiljø, ligesom der ikke længere var mangel på fødevarer på europæisk plan. Skov- og Naturstyrelsen under Miljø- og Energiministeriet har derfor siden 1987 arbejdet med forskellige løsninger på et naturgenopretningsprojekt for Skjern Å. Formålet med projektet er at genskabe det store sammenhængende naturområde med rekreative muligheder. Projektet vil forbedre levevilkår for en række plante- og dyrearter, bla. den berømte Skjern Å laks samt

odderen og en række ynglende og rastende fuglearter. Endelig vil projektet forbedre vandkvaliteten i Skjern Å-systemet og i Ringkøbing Fjord. Projektet omfatter 2.200 ha svarende til godt halvdelen af det areal, der blev afvandet i 1960'erne<sup>1</sup>.

Det egentlige anlægsarbejde startede i juni 1999 og forventes afsluttet ultimo 2002. Anlægsarbejdet omfatter jordarbejder, tre nye brobygninger, etablering af faunapassager, vejændringer, ledningsomlægninger og nedrivning af bygværker fra det gamle afvandingsprojekt. Hertil kommer anlæg af stier, gangbroer, parkerings- og rasteplasser, fugleskjul m.m. for at tilgodese friluftslivet. Endelig forventes der, for at besøgende kan krydse ådel-taet, etableret særlige trækpramme, som man også kendte fra før hovedafvandingen.

Der skal som led i jordarbejderne flyttes ca. 2,7 mio m<sup>3</sup> jord i forbindelse med fjernelse af diger, gravning af nye åløb samt tildækning af den regulerede å og afvandingskanaler. Skjern Å's hovedløb vil på de nederste 20 km ændre sig til et 26 km langt snoet forløb, så vidt muligt i de samme slyngninger som inden udretningen. Størstedelen af den regulerede å vil blive tildækket, men der vil for eftertiden blive bevaret enkelte strækninger med tilhørende digeanlæg. Endelig skal der anlægges tre nye, mindre digestrækninger på i alt 2,1 km for at beskytte lavtliggende landbrugsjord udenfor projektområdet.

Et anlægsarbejde af disse dimensioner kræver naturligvis, at der tages hensyn til de kulturhistoriske levn i området. For ikke at ødelægge dem eller deres omgivelser føres åen uden om sådanne anlæg - f.eks. resterne af Lun-

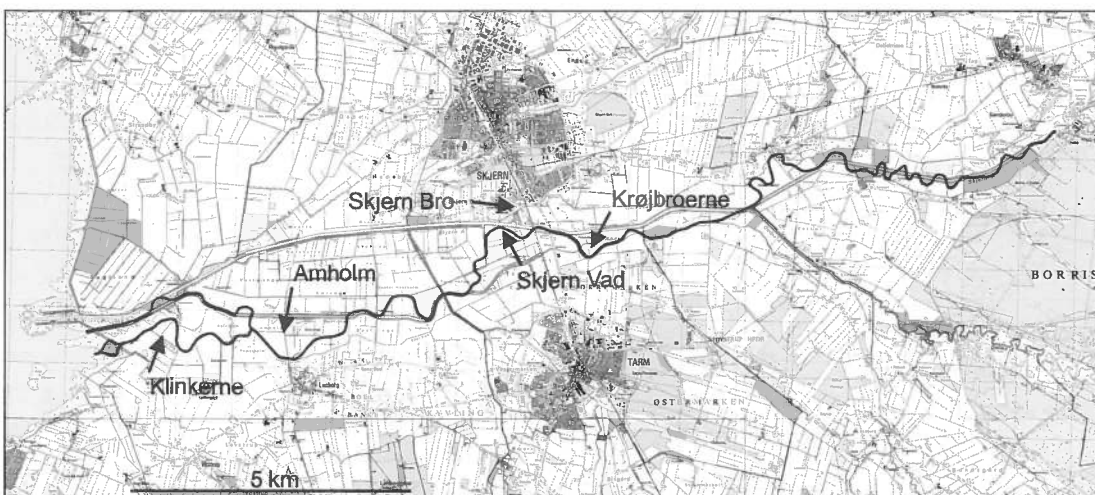


Fig.1. Skjern Å's nedre løb fra Borris til udløbet i Ringkøbing Fjord. Det tilbageførte åløb er markeret, pile angiver de nævnte lokaliteter. Reduceret udsnit af 4cm kort, Kort- og Matrikelstyrelsen, tilføjet ved Jan Slot-Carlson.

denæs laksegård. Støder man under jordarbejdet på kulturhistoriske anlæg, skal arbejdet iflg. Museumsloven standses, mens der foretages en arkæologisk undersøgelse, der bl.a. skal afgøre, om det fundne skal bevares for eftertiden. For at undgå en sådan forsinkende situation under naturprojektets omfattende og hastigt fremadskridende gravearbejde, blev der inden dets start indledt et samarbejde mellem Oxbøl Statsskovdistrikt, der for Skov- og Naturstyrelsen forestår projektet, Skjern-Egvad Museum og Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat.

Arkivoplysninger, vurderinger af landskabet samt det billede af ådalen, som Skjern-Egvad Museums arkæologiske undersøgelser på fast land nord og syd for åen har givet gennem de senere år<sup>2</sup>, tegnede der sig en række 'kritiske steder', hvor der kunne forventes at fremkomme kulturhistoriske levn. Her har mindre arkæologiske forundersøgelser enten ført til en afsluttende udgravning eller givet anledning til en ændring af naturprojektets planer for den genskabte å. Én form for kulturhistoriske anlæg ville man i bogstavelig forstand vanskeligt kunne komme uden om: vadesteder, veje og broanlæg, der ifølge deres funktion går fra bred til bred i vådområdet. Ved nøjere gennemgang af kendte bebyggelsesområder fra oldtid og middelalder og ud fra landskabets egne oplysninger tegnede der sig i ådalens vestlige del to hovedområder for overgangssteder: vestligst neden for Lønborg kirke samt omkring den nuværende hovedvej 11's passage af ådalen mellem Skjern og Tarm. De større arkæologiske undersøgelser kom også til at koncentrere sig mest om disse to steder.

I efteråret 2000 kunne Skjern Å's nederste del fra Skjern til Ringkøbing Fjord ledes ind i sit nye leje. Arkæologisk har denne første etape budt på mange overraskelser. Vi må forvente, at det også ved de tilbageværende undersøgelser vil blive ældre veje, vad, broer og færgesteder, der vil tegne sig markant i de arkæologiske undersøgelser, for på store dele af strækningen omfatter jordarbejdet genopgravning af de ved afvandingsarbejdet tilfyldte åløb. De medvirkende i undersøgelserne udgør nu mere end et halvt hundrede enkeltpersoner og institutioner fra ind- og udland, der fra hver sit faglige felt arbejder frem mod at give et samlet billede af åen som landskabelig barriere og som samlende element gennem flere tusinde år. Det er nogle af de foreløbige resultater af dette samarbejde, der skal præsenteres her.

## Skjern Å's nedre løb

Af Jens Tyge Møller & Torben Egeberg

En beskrivelse af Skjern Ådalens nedre løb handler om aflejringer, morfologi samt dynamik i en af landets største flodmundinger, som sammen med sine omgivelser har været under påvirkning af strøm, bølger, sandfygning og tidevand med marskdannelse gennem århundreder (fig.2). Analyse af marsken på lokaliteten Klinkerne i deltaets sydlige del tyder på en oprindelse som følge af astrono-

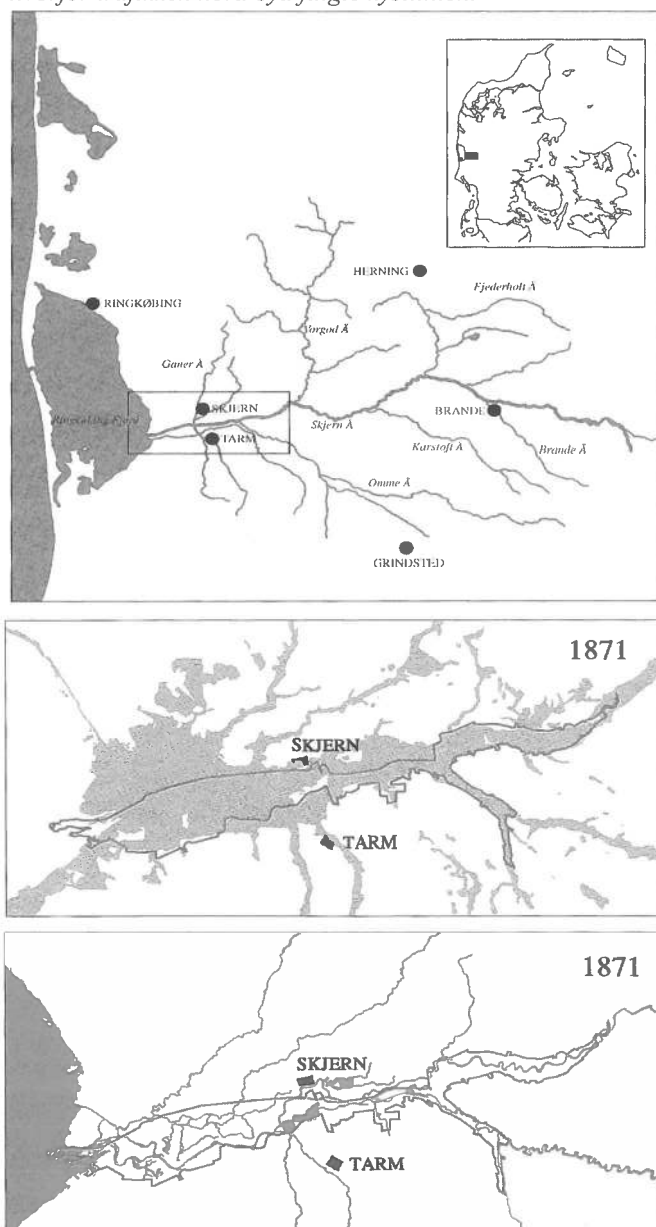
Fig. 2. Vådområder og vandløb mellem Borris og Ringkøbing Fjord 1871. Efter Rasmussen 1999.

Øverste kort: Skjern Å's afvandingsområde.

Midterste kort: Enge og sumpområder omkring åens udløb.

Den sorte streg viser genopretningsprojektets udstrækning.

Nederste kort: Hovedvandløbene i åens delta. Det fremgår, hvorfor trafikken nord-syd fulgte kystlinien.



misk tidevand, i et område, der stort set har ligget åbent mod Vesterhavet, blot beskyttet af en meget lavvandet kystzone og nogle nu forsvundne øer<sup>3</sup>. Disse geologisk betingede forhold har haft afgørende betydning for færdselsmulighederne, både i deltaet og længere oppe langs Skjern Åens nedre løb. Mennesket har udnyttet ådalens ressourcer fra jægerstenalder og kontinuerligt frem til nutiden. Talrige bosættelsesspor kendes langs begge sider af åen, og i selve ådalen er der forud for de arkæologiske undersøgelser lokaliseret en række enkeltfund.

Mens Skjern Å ikke har haft betydning som transportvej, fremgår det af skriftlige kilder, at der siden tidlig middelalder er foregået et omfattende fiskeri, først og fremmest efter laks. Netop i den katolske tid fik fiskeriet større betydning i kraft af påbuddet om faste, hvor fisk dog måtte spises. Fiskeriet har medført gentagne retslige stridigheder om fiskerettighederne. I begyndelsen af 1930'erne sluttede en epoke i laksefiskeriets historie, da laksegården ved Lundenæs blev opkøbt og efterfølgende nedlagt.

Oppe på engene var der rige muligheder for kvægavl, og på grund af græsningen var jorden af høj bonitet. Da denne egn af Vestjylland har været forholdsvis tæt bebygget, fik avlen derfor et betydeligt omfang. Det er desuden betegnende for områdets økonomiske og færdselsmæssige position, at både kronen og bispedømmet i Ribe havde mange besiddelser i området. Når man krydsede åen, overskred man grænsen ikke bare mellem områdets sogne, men også mellem to herreder, Nørre Horne og Bølling samt mellem to sysler, Vardesyssel og Hardsyssel. Dette tilskyndede til kontrol af overfarten, med etablering af borganlæg på begge sider af åen.

Ad vaser og vejler, som i deres kerne kunne være naturligt opståede, nåede man til åen. Her kunne man komme over i vadesteder, der forudsatte generationers viden om de egnede steder. Behovet for tørskoet færdsel har naturligvis tidligt været til stede. Dette krævede bygning og vedligeholdelse af en betydelig fribro. En enkelt kilde nævner, at der i 1300-årene vedligeholdtes en spang over Skjern Å, men som det vil fremgå nedenfor, har de arkæologiske undersøgelser siden 1999 givet resultater, der giver et langt mere nuanceret billede af vejhistorien i den nedre Skjern Ådal<sup>4</sup>.

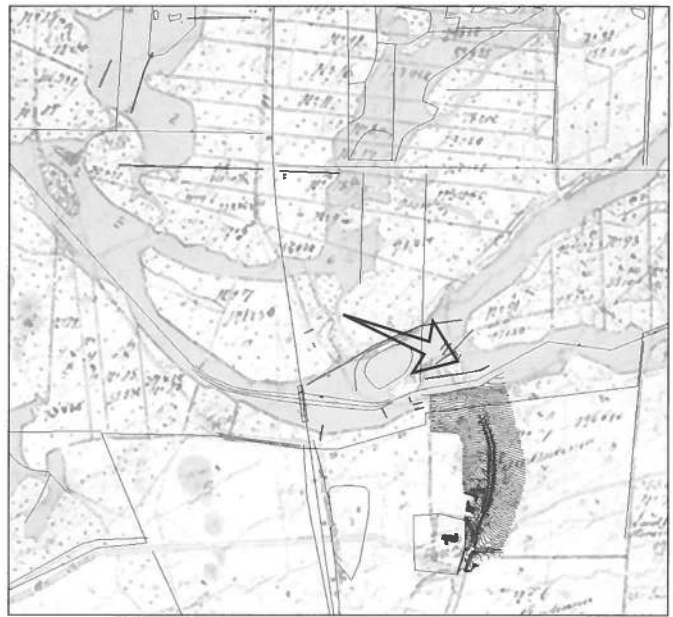


Fig. 3. Skjern Ådal i åens delta ved Amholm og Lønborg kirke. Ved Lønborg kirke er hulvejens kurvebillede indlagt. Kraftige streger i deltaet angiver profilgrøfter og udgravningsfelter. Ved pilen lige nord for hulvejen en større stenopfyldning i vejsporene lige nord for vadestedet. Matrikelkort (O1) Lønborg Hovedgård, målt 1818, i brug 1844-1856. Tilføjelser af Jan Slot-Carlson efter opmåling af Klaus Støttrup 1999 samt Jan-Slot Carlsson, Tommy Jensen og Kjersti Jacobsen 2000-2001.

## De tidligste veje i ådalen

Af Mogens Schou Jørgensen & Jens Tyge Møller

Uden menneskeskabte foranstaltninger har det nemmeste sted at overskride Skjern Å altid været i dens delta ved udløbet i Ringkøbing Fjord. Her udvidede det forholdsvis snævre åløb sig, så vandhastigheden aftog. Derfor blev det sand, der transporteredes med det kraftigt strømmende vand fra åens smallere dele, aflejret på bunden, så dybden blev mindre. Det stadig strømmende vand kunne stadig flytte bundmaterialerne, men trods mange ændringer ville ålejet i store træk være stabilt.

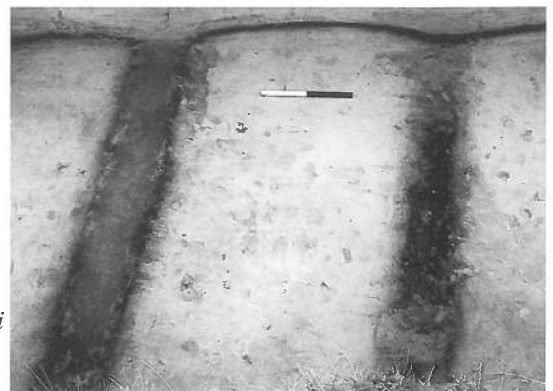


Fig. 4. Vejspor fra bronzealderen i åens delta ved Amholm. Foto: Skjern-Egvad Museum.



Fig. 5. Profil af vejspor over pløjemarkerne i åens delta ved Klinkerne. Klæg- og muldlag ses i profilet, i fladen foran kan hjulsporene følges. Foto: Bo Hansen.

Det er da også i deltaområdet omkring Amholm (fig.3) nord for Lønborg kirke, at de tidligste spor af færdsel over eller ud i ådalen er påvist i form af vognkørsel på et tidspunkt i bronzealderens slutning, kulstof 14-dateret til et sted i perioden 790-520 f.Kr.<sup>5</sup> Vejsporet førte uden nogen form for belægning hen over en større sandbanke (fig.4).

På Amholm er der lokaliseret talrige vejspor i mere end 700 m profilgrøfter (fig.3). Man kan ikke datere et vejspor ud fra bredden af hjulsporene<sup>6</sup>, men ud fra de stratigrafiske forhold er vejforløbene foreløbigt henført til forhistorisk tid. En forudgående kortlægning med georadar viste talrige parallelle forløb af afvigelser fra omgivelserne, der skyldes, at der i vejsporene var aflejret et mere blandet materiale end den omgivende naturlige og mere ensartede overflade. I udgravningens profiler kunne endnu flere vejspor erkendes på overfladen af de mange sand- og grusaflejringer. Vejsporene i profilet fremtrådte desuden en times tid efter afrensningen i en kraftigt violblå farve. Det skyldes tilstedeværelsen af vivianit ( $\text{Fe}_3^{++}[\text{PO}_4]_2 \cdot 8\text{H}_2\text{O}$ ), et jernfosfat, der kan dannes i et surt og iltfattigt miljø som her. Vivianit er i frisk tilstand hvidt, men under påvirkning af lys skifter farven til stærkt violblåt, der dog hurtigt aftager til en mere gråblå nuance. Stoffets indhold af fosforforbindelser kan stamme fra organisk materiale som gødning, og netop gødnings tilstedeværelse i vejsporene kan skyldes, at trækdyr og kvæg gentagne gange er drevet frem i det samme spor.

Over deltaet har der stort set ikke været brug for egentlige vejbelægninger. Aflejringerne har været tilstrækkeligt solide at køre på, og det eneste, der giver karakter af 'vejbaner', er de større og mindre stenopfyldninger af hjulsporene, der er påtruffet. Et enkelt af vejforløbene i dette område har over et halvt hundrede meter fået karakter af en tre meter bred stenlagt vejbane. Det skyldes, at vejen talrige gange er repareret med påførsel af håndtil hovedstore sten, der for hver påfyldning blev dækket med sand og grus. Stedet er lige nord for Lønborg kirke, hvor åens tidligere løb fulgte skrænten neden for kirken.

Færdselsstrøget ud over ådalen følger her langstrakte, naturlige grusbanker, hvor mulighederne for at finde alternative ruter til siderne var små og sliddet på overfladen derfor så meget større. Desuden leder vejsporet ned mod et vadested over åens oprindelige løb, hvilket ifølge sagens natur har koncentreret færdslen (fig.3).

I sin endelige udformning udgjorde de gentagne reparationer et op til en halv meter tykt lag af sten, sand og grus, men det repræsenterer udbedringer gennem århundreder. De første er sket i jernalderen iflg. kulstof 14-dateringer<sup>7</sup>, og mellem stenene i de sidst påførte lag fandtes bl.a. en hestesko fra 1300-tallet. Skriftlige kilder og kort viser, at overgangsstedet fortsatte i brug helt op i nyere tid. Vejbelægningens niveau kan følges, hvor det falder ned mod det gamle åleje, der krydses i en åslyngning. Der fandtes ikke spor af selve vadet i åløbet, men netop i åslyngninger dannede strømforholdene langs beggø bredder aflejringer, der gav fast bund, hvis man krydsede åen på skrå<sup>8</sup>.

Det er ikke vanskeligt at følge retningen af det videre vejforløb, hvor vadestedet syd for åen når fast land. Fra vadestedet fører en markant, op til to meter dyb hulvej videre op på højdedraget og passerer lige forbi Lønborg kirkes østlige dige (fig.3).

De mange fund i Amholm-området fra overgangsstedernes brugstid giver endnu ikke et nøjere billede af vejenes formål. Der er imidlertid et sted i ådeltaet, hvor omgivelserne knytter sig så meget til vejforløbene, at de giver et indtryk af, hvor de førte hen og hvem, der fulgte dem. Et vejforløb over Klinkerne, et klægdækket område sydligst i åens delta, indgår i sammenhæng med en velbevaret, forhistorisk pløjemark. Foreløbigt tyder det på, at pløjningerne er sket i perioden 500-800 e.Kr., og da de er foretaget med en muldfjælsplov, der var i stand til at vende jorden i modsætning til oldtidens ard, som blot løsne den, er det en af de tidligste påviste anvendelser af den nye plovtipe herhjemme<sup>9</sup>. Det er sandsynligt, at markerne har hørt til en bebyggelse, der har været på den nær-

liggende Gammelbotoft. Stednavnet antyder en nedlagt bebyggelse, og det var da også navnet, der var årsag til, at der blev indledt prøvegravninger her, da der ikke i forvejen var registreret arkæologiske fund.

Hen over markområdet kunne der følges en række vejforløb. De er senere end pløjningerne, og de fleste er før den havstigning og klægdannelse, der kunne følges oven på markerne. I alt er fundet otte sæt hjulspor, alle med hjulafstand på ca. 1,2 m. Det er tydeligt, at man har bestræbt sig på at køre på det højeste sted, sikkert en strandvold, der følger konturen af Ringkøbing Fjord og som fortsætter nord for åens delta. Flere steder er hjulsporene op til en meter dybe på grund af vand- og vinderosion, for så kort efter at være af ganske ringe dybde, og i tværsnit adskiller de sig ikke fra de hulveje, der normalt dannes af færdsel og erosion på skrånende terræn (fig.5). Man har også her kunnet køre direkte på undergrunden uden en egentlig kørebane, kun et enkelt sted fandtes småsten som opfyld i et hjulspor. Vejsporene kan også ses på flyvefotografier over området, hvor de går forbi Gammelbotoft og mod nord over en strækning på en km til fast land på deltaets lavvandede partier ad naturlige vadesteder uden brug af vejbelægninger. I nyere tid har det samme vejstrøg forbundet områderne nord og syd for deltaet, og vejen eksisterer i dag under navnet Gammelbotoftevej, 100 m vest for udgravningsstedet.

Der fandtes intet klæg over de tre østligste hjulspor. Om det skyldes, at de er senere end de øvrige eller blot har været udsat for en anderledes erosion eller har haft andre bevaringsforhold, vil blive opklaret gennem igangværende analyser.



Fig. 6. Skjern Vadested. Formodet tremmeværk fra laksegård, sammenlign med fig. 7. Foto: Bo Hansen.

Vender vi tilbage til de tidligste veje i deltaet, vejsporene fra yngre bronzealder, er der næppe nogen tvivl om, at der er mange samtidige blandt de talrige, foreløbigt udaterede veje. Byggede veje og vadesteder af sten og træ fra tiden er velkendte<sup>10</sup>, men hvor almindelig vognen har været i dagligdagens landbrugssamfund, er vi først ved at få et indtryk af i disse år. Stort anlagte arkæologiske udgravninger af bopladsområder i Skåne har bragt talrige vejstykker med hjulspor fra bronzealderen for dagen<sup>11</sup>. Mon ikke vi tør gætte på, at også vognene, der har kørt i Skjern Å-deltaet skal ses som en vigtig del af redskabsinventaret til udnyttelse af ådalens ressourcer?

Fig. 7. Laksegård i Sneum Å, Vestjylland. Foto: C.V. Otterstrøm 1927. Otterstrøms Billedarkiv, Danmarks Fiskeri Undersøgelser, Silkeborg.

## Skjern Vadested - Laksegård og bredforstærkninger

Af Torben Egeberg & Peter Duun Andersen

Ved lokaliteten Skjern Vadested fremkom uventet massive konstruktioner af lodrette og skrå stolper samt vandretliggende tømmer over et 60 m langt forløb af åen. Efter frispuling af udvalgte felter og grøfter stod det klart, at her var tale om to forskellige strukturer. Den østlige del, som skal omtales nærmere her, bestod af mindre og tætstillede, lodrette stolper, alle tilspidsede.

Indenfor et 25 x 15 m stort felt syntes stolperne umiddelbart at have stået i flere forskellige systemer af rækker, alle med noget uregelmæssig fremtoning. Tilstedeværelse af genbrugstømmer pegede i retning af reparationer og vedligeholdelse. Nogle af rækkerne var placeret omtrent parallelt med det formodede samtidige åleje, hvilket umiddelbart gav anledning som en tolkning som bredforstærkning. Denne tolkning er dog næppe gældende for de stolperækker, der har andre retninger.

Fremtrædende blandt fundmaterialet i de østlige trækonstruktioner i Skjern Vadested er mange brædder, forsynet med én række tætsiddende, store huller. I et tilfælde lykkedes det at dokumentere et sådant bræt i sammenhæng med grene, siddende på plads i hvert sit hul (fig.6). Den foreløbige tolkning af disse åbenbart meget almindelige konstruktioner er, at de indgik som en del af det tremmeværk, der var nødvendigt for at lede opgående fisk ind i et fangstanlæg. Dog mangler der endnu en afsluttende analyse af, hvordan tremmeværk og stolpekonstruktioner i Skjern Vadested fysisk skal rekonstrueres. Konstruktionsdelene genfindes imidlertid principielt i en laksegård i Sneum Å (fig.7). Også i Gudenå kendes sådanne konstruktioner i forbindelse med laksegårde<sup>12</sup>.

Som det fremgår af årringsdateringerne i Aoife Dalys efterfølgende artikel, synes alle konstruktionerne ved Skjern Vadested at have eksisteret inden for 11-1300-årene. Det betyder, at der kan være tale om en middelalderlig laksegård, i brug gennem et par hundrede år. Laksegårde i Skjern Å findes omtalt i en række middelalderlige kilder, men det er i de fleste tilfælde meget vanskeligt at identificere dem topografisk. Derfor vides det endnu ikke, hvem der skal tilskrives etableringen og driften af anlægget.

## Skjern Vadested - En middelalderlig bro

Af Mette Busch & Mogens Schou Jørgensen

Vestligst i området kunne der udskilles en struktur, bestående af to parallelle rækker af stolpegrupper i et ca. fem meter bredt forløb. Rækkerne udgår fra fast land i syd ved de øvrige trækonstruktioner og forløber vinkelret igennem det oprindelige åleje (fig.8). Strukturen kunne følges over 30 m, men uden at afslutningen kunne konstateres mod nord, hvor konstruktionerne fortsatte et stykke ind i diget til den regulerede å. Da stolperækkerne iflg. geologiske iagttagelser er påvist til næsten nær nordbredden, formodes det, at den krydser hele åløbet - som en oprindeligt ca. 50 m lang brokonstruktion.

I fladen tegnede de enkelte stolpegrupper sig som op til syv lodrette eller mere og mindre skråtstillede stolper. De indledende årringsdateringer af udvalgte stolper viste fældningstidspunkter fra 1100-tallets midte og gennem de følgende 200 år. Det var derfor ønskeligt at udskille nogle af de tydeligvis mange reparationsfaser, dels for at broen kunne sættes i forbindelse med stedets begivenheder, dels for at få øget indsigt i tidens brobyggeri. Der blev derfor optaget et halvt hundrede udvalgte stolper, et arbejde, der beredte deltagerne i udgravningen mange overraskelser. Stolperne var op til fem m lange - og det er vel at mærke den del af stolpen, der har stået i åbunden (fig.9). Desuden fandtes der i forløbet en del tømmer fra broens overbygning, heraf flere stykker, der tydeligvis kan sammenpasses (fig.10).

Fig.8. Del af broforløbet ved Skjern Vadested.  
Foto: Bo Hansen.



Selv om fældningstidspunktet kun har kunnet fastslås helt nøje for halvdelen af stolperne, er der påvist mange faser, se nærmere herom i Aoife Dalys efterfølgende artikel. Der tegner sig derfor allerede nu et rimeligt sikkert billede af anlægget: Brobanen har været ca. 3,5 m bred. Hvert fag har i hver side haft én lodret stolpe, hvoraf de længste oprindelig har været mindst 8-9 m lange. Hver eller ialtfald de fleste lodrette stolper har haft en skrå støttestolpe på ydersiden. Oven på de lodrette stolper har den vandretliggende tværdrager, hammeren, været fastholdt i en sammentappet konstruktion, og mellem hvert fag lå selve brobanen af halvmeterbrede planker på langs-gående strøer. I broens længderetning har der været 1,5 til 2 m mellem hvert fag. Konstruktionen er velkendt i vikingetid og middelalder og er den enklest mulige, kendt i op til 900 m længde. I vikingetidens Danmark har de mindre broer fra 900-tallets slutning været nær dette udseende<sup>13</sup>.

Det tidligst påviste fældningsår for lodrette stolper i broen er vinteren 1105, og der synes at være sammenhæng i fornyelsen af stolperne frem til årene omkring 1353. I broregnskaber fra vedligeholdelse af træbroer fra 15.-18. årh. viser der sig et fast mønster i vedligeholdelsen. Lige fra broens opførelse er der hyppigt brug for store og små reparationer, og efter en halv snes år har man som regel valgt helt at udskifte det meste af dens bærende dele. Det er de samme intervaller, der ses i denne bro, i dens sidste faser kan i flere fag ses gentagne udskiftninger af lodrette stolper med 10-20 års mellemrum<sup>14</sup>.

Fig.9. Skjern Vadested. Optagning af en af de godt fem m lange brostolper. Foto: Bo Hansen.



Før alt materiale fra stedet er færdigbearbejdet, kan der ikke gives et realistisk bud på, om broen er en videreudvikling af laksegårdens konstruktioner på stedet eller fiskeanlægget er placeret ved en i forvejen etableret overgang på en eksisterende vejlinie over ådalen. Som laksegården i Sneum å viser, har der ikke været langt fra de bærende dele i fiskeanlægget til en brokonstruktion, og det har været nærliggende at udbygge den nødvendige adgang ud på laksegården til en bro eller en spang. At laksegård og bro kommer tæt på hinanden i udseende, fremgår tydeligt af en retssag fra 1786. En gruppe bønder stod anklaget for at de uretmæssigt havde ført en laksegård tværs over Skjern å. De påberåbte sig imidlertid, at det aldrig har været en laksegård, men en bro over til deres kreaturer på den anden side af åen<sup>15</sup>.

De arkæologiske undersøgelser af Skjern Vadested gav således indblik i ganske andre anlæg end forventet. Til udgravningsholdets store skuffelse fandtes dog ikke den sten, der i august 1920 omtales i en mere underholdende notits i Skjern Dagblad: „I Skjern Aa fandtes i sin Tid opstillet en Sten med følgende Indskrift: ‘Når denne Sten ikke er synlig, er dette Vadested for dybt for Heste og Vogn’,,

Fig.10. Skjern Vadested. Tømmer fra broens overbygning lå stadig samlet på åbunden. Foto: Bo Hansen.



## Træer lyver ikke - Dendrokronologiske dateringer

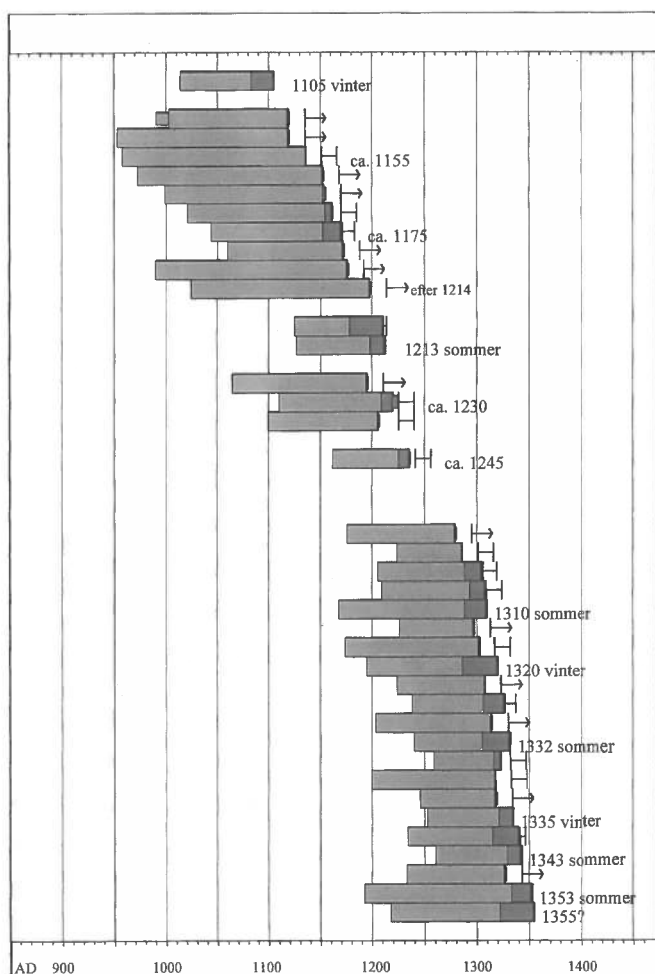
Af Aoife Daly

Dendrokronologi eller årringsdatering - er en metode til at datere træ ud fra mønstrene af brede og smalle årringe, som træet har dannet i løbet af dets levetid. I Danmark dateres prøver af egetræ med denne metode på Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser (NNU).

Metoden udnytter, at træer, der har vokset i samme klimaområde i samme tidsperiode, har samme mønstre af brede og smalle årringe. Dendrokronologisk laboratorium ved NNU har derfor målt årringstykkelserne fra levende træer, sammenpasset deres årringsmønstre med mønsteret fra ældre bygninger og fra arkæologiske udgravninger og ældre bygninger, og på den måde udarbejdet en kurve, der er gennemsnittet for egens årringsmønstre gennem de sidste 2000 år, en såkaldt grundkurve. Et stykke egetræ af ukendt alder vil herefter kunne dateres ved at sammenligne dets årringsmønstre med grundkurven. Ved at finde det sted i grundkurven, hvor mønsteret gentages, bestemmes kalenderåret for fældningen af træ-

et - eller den yngste bevarede årring - gennem statistiske analyser og en visuel bekræftelse.

Ved broen og den formodede laksegård og bredafstivning ved Skjern Vad, der er beskrevet tidligere, blev der i alt analyseret 71 prøver af eg, heraf er 40 dateret. Diagrammet fig.11 viser resultaterne af dateringerne. Det daterede materiale kan opdeles i to hovedgrupper, som kan repræsentere to uafhængige konstruktionsfaser. I første hovedgruppe er den tidligste fældningsdato vinteren 1105-6, men kun én prøve kan dateres hertil. Tre undergrupper repræsenterer træer, der blev fældet hhv. omkring 1175, sommeren 1213 og omkring 1230. Et enkelt træ blev fældet ca. 1245. Herefter virker det som om, der er et afbæk i reparation på konstruktionerne; det første træ i den anden hovedgruppe blev først fældet ca. 60 år senere. Den anden konstruktionsfase dateres præcist af et antal prøver, som har bark bevaret. Disse prøver stammer fra træer fældet i sommeren 1310, vinteren 1320, sommeren 1332, vinteren 1335, sommeren 1343 og endelig sommeren 1353. Resultaterne peger på, at der er mindst syv tilføjelser/reparationer i denne konstruktionsfase, som begynder i sommeren 1310 og ebber ud i 1355 eller kort efter.



Blandt de mange løsfund på åbunden nedstrøms Skjern Vadested kunne en tøndestav dateres. Den stammer fra et træ, som blev fældet efter 1238. Vi kan altså ikke påvise, at tøndestaven har nogen arkæologisk sammenhæng med bro og laksegård, men den blev trods alt fremstillet, mens disse disse anlæg var i brug - og en tønne er vel ikke det mest uventede at finde ved en laksegård.

Fig.11. Dateringsdiagram, Skjern Vadestedet. Hver bar repræsenterer en prøve, med kerneved (lysegrå) og eventuelt splintved (mørkegrå). Fældningstidspunktet er angivet med dato og sæson, hvor barkkant er bevaret. Beregnede fældningstidspunkter, hvor splintved er bevaret, er angivet med en linie, der viser dateringsvidde, og hvor kun kerneved er bevaret, med pil. Tegning: Aoife Daly 2001.

## Skjern Bro og vejene mellem Skjern og Tarm

Af Torben Egeberg & Peter Duun Andersen

En halv kilometer opstrøms Skjern Vad ligger det gennem historiske kilder bedst oplyste overgangssted - Skjern Bro (fig. 12). Det er anlagt, hvor ådalen er særlig smal og hvor vejføringer fra nord og syd mødes, ligesom der i landskabet er bevaret synlige spor af vejføringer. Hovedvejene har været forsynet med milesten, hvoraf mange stadig står på plads. Ved Skjern kirke lå knudepunktet, hvorfra der udgik veje til tidens vigtigste byer: Varde, Ribe, Kolding, Horsens, Viborg, Holstebro og Ringkøbing. På åens nordbred lå brogården samt områdets juridiske center med rettersted. I 1498 nævnes en brogård, som antagelig er identisk med nutidens Skjern Brogård, som eksisterede indtil 1970'erne. Selve broen ejedes som de øvrige overfartssteder ved åens nedre løb af det nærliggende lenssæde Lundenæs, som bortforpagtede retten til at opkræve told. Skjern Bro var med sin 90 m længde og sin 3,6 m brede kørebane kendt som landets længste bro fra senmiddelalderen til 1850. Den er nævnt i talrige kilder, for den var konstant udsat for ødelæggende vandmasser og isskruninger. Hver gang måtte nyt tømmer hentes i Midtjyllands egeskove, for det var på dette tidspunkt ikke længere muligt at skaffe træet lokalt<sup>16</sup>.

Kortstudier forud for de arkæologiske undersøgelser viste, at vi næppe ville komme i kontakt med selve Skjern Bro, idet nordgrænsen for naturgenopretningen er det sydlige brofæste, der derfor blev eneste undersøgelse på stedet sammen med det videre vejforløb mod syd. Gennem et par mindre, supplerende udgravninger har det dog kunnet konstateres, at der stadig findes rester af mindst to brofaser i det gamle åløb. I forvejen var der fremkommet en brostolpe, årringsdateret til 1602 eller kort efter.



Fig. 12. Skjern bro på ældste matrikelkort. Kort- og Matrikelstyrelsen, tilføjelser Jan Slot Carlsen.

Brofæstet var bygget ud, hvor åens strømmende vandmasser havde frit spil. Fylden bestod af tørv, grus og sand, der i siderne har været fastholdt af skiftende og hyppigt reparerede konstruktioner af lodrette stolper. I sin sidste fase var det 8 m brede brohoved på begge sider sikret med en bolværkskonstruktion af lodret nedbankede stolper, der fastholdt vandretliggende planker. Opstrøms var værnet mod vandstrømmen yderligere stabiliseret med 3-4 lag håndstore marksten, der dækkede trækonstruktionen og hele dæmningens side. Den tætte færdsel på dæmningens krone viste sig i form af talrige hjulspor, og til brug for den, der færdedes til fods, var der i kanten af kørebanen anlagt en trædestensrække af kløvede sten. I flere af dem fandtes blyindstøbte jernrester, antagelig fra et rækværk, en nok så nyttig foranstaltning, hvis trædestenene skulle passeres, mens vandet strømmende over dæmningens top. Tilsvarende foranstaltninger med rækværkssikringer langs trædesten kendes fra norske trædestensrækker<sup>17</sup>. Brofæstet er efter undersøgelsen forblevet delvis frilagt og vil indgå i Oxbøl Statsskovdistrikt formidling af ådalens kulturhistorie.

Fra broens landfæste i syd følger vejføringen nogle bugtede højninger i terrænet sydpå mod Tarm. Færdslen synes foregået på naturskabte aflejringer, der jævnligt er blevet udbedret med sand, grus og lyng. Vejens bredde er siden 1600-tallet angivet til 14 sjællandske alen, afgrænset af vejgrøfter. Vejføringen er stadig synlig i terrænet som en svag højning, og nærmest Tarm findes forløbet stadig i brug som en grusbelagt markvej. På vejen mod Tarm fandtes først en lille, unavngiven bro. Længere fremme kom man til Krøjbroerne, der sikrede, at trafikken kunne komme sikkert over to dybe strømme. Disse steder vil der blive foretaget arkæologiske undersøgelser i 2001.

Skjern Bro led stor skade under et tømmerbrud i 1845, og det blev broens endeligt. Det besluttedes, at en helt ny bro skulle bygges godt 300 m opstrøms den gamle. Denne del af vejhistorien over Skjern å fremlægges af Steffen Elmer Jørgensen i det følgende.

## Fra Lønborg og Skjern til Brosbøl?

Af Torben Egeberg & Mogens Schou Jørgensen

Det landskabelige plateau ved Lønborg præges af arkæologiske fund. Således kendes foruden fund fra stenalder og bronzealder nogle rige gravfund fra yngre romersk jernalder<sup>18</sup>. Bosættelsesspor fra jernalderen findes flere steder omkring kirken, og det samme gælder vikingetiden, hvor formodede grubehuse i tørre somre ses som vegetationsspor på marken mellem kirke og å<sup>19</sup>.

I Kong Valdemars jordebog omtales krongods i Lønborg<sup>20</sup>, ligesom kirkelige interesser er repræsenteret ved Lønborg Bispegård, der ligger 1 km vest for Lønborg Kirke. Gården nævnes første gang 1477, og eksisterer i dag som Lønborggård<sup>21</sup>. Også i Bøel, umiddelbart øst for Lønborg Kirke, er der tidligt bispegods. I præsteindberetningen for Lønborg sogn 1638 medfølger en kortskitse, hvor voldstedet Borgvold er tegnet i silhuet umiddelbart vest for kirken<sup>22</sup>. Tør man tro tegningen, lå der her et jordbygget anlæg med skrå sider og flad top. En Sct. Knuds Helligkilde ses også nær vejføringen fra Lønborg mod syd. Vest for kirken opføres på et tidspunkt den befæstede, 100 x 100 m store Lønborg Kongensgård, omgivet af 2 m dybe, tørre voldgrave, konstrueret med opstablede klægtørsv som sikring af siderne<sup>23</sup>. Anlægget blev ødelagt under svenskekrigene i 1658, hvorefter gård og jordtilliggende blev lagt under Lønborggård.

Følger man den tidligere omtalte hulvej (fig.3) op fra vadestedet i ådalen forbi Lønborg kirke og fortsætter i samme retning, vil man følge det letteste fremkommelige terræn på et naturligt højdedrag. Efter en halv snes kilometer støder man til den nuværende hovedvej 11 ved Brosbøl, netop hvor der lige op ad hovedvejen findes et imponerende areal med hulveje (fig.13).

Hulvejene ligger på nordskrænten ned mod det tidligere vådområde. Nord for skrænten er terrænet fladt og med en tæt vegetation, hvorfor det er vanskeligt at få et sikkert overblik over tidligere vejforløb her. Det 100 x 150 m store areal med hulvejene ligger på skråningen, hvor den over 100 m har et fald på mere end fem meter. Området er bevokset med lyng og græsser, og især i vinter og forår, når vegetationen er minimal, er den halve snes dybe hulveje et storslået skue. Vejene varierer fra blot svage vejspor til nær et par meters dybde, og spreder sig ud i vifteform, hvor de når det flade plateau ved kanten af vådområdet. For foden af skrænten ligger en højning, registreret som en gravhøj<sup>24</sup>. De østligste af hulvejene fortsætter ned mod resterne af en større, nord-sydgående vej. Det er den vejføring, der omkring 1850 blev afløst af den nuværende hovedvej 11's tracé.

Fig.13. Kurveplan og terrænmodel af hulvejene ved Brosbøl. Opmålt af Jan Slot Carlsen og Tommy Jensen for Dansk Vejhistorisk Selskab og Skjern-Egvad Museum 2000.

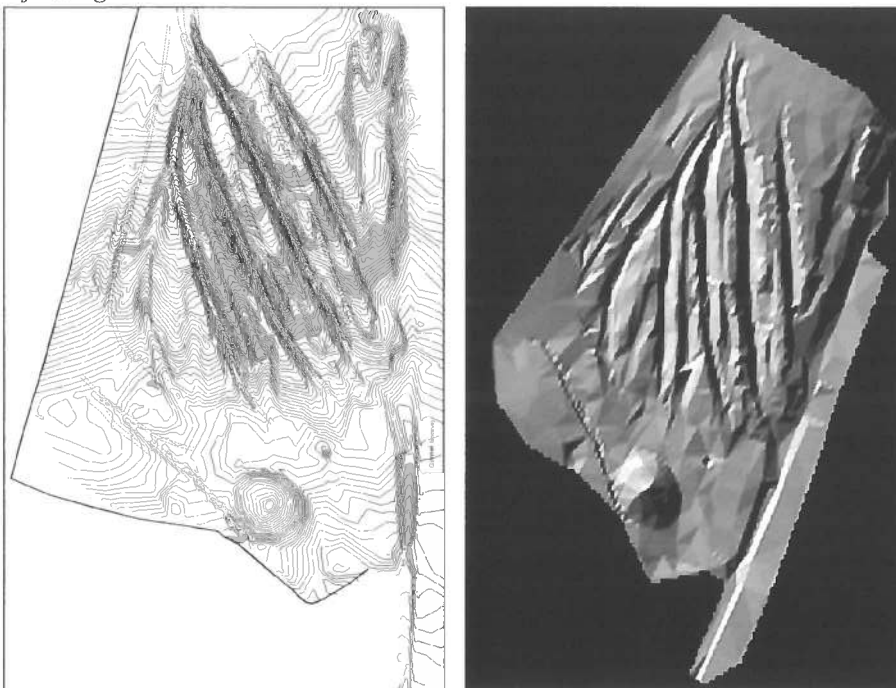


Fig.14. Hulvej i Brosbøl. Variationer i vegetationen viser mere end 150 år gamle hjulspor. Foto: Bo Hansen.



Ud over stedets monumentale udseende og naturskønhed er der flere ting, der gør hulvejene her til noget særligt<sup>25</sup>. Det er sjældent, at så mange forskellige faser af hulvejes slid på og gennem overfladen kan ses på ét sted, især fordi de svage vejspor er meget sårbare over for ændringer i vegetationen og almindeligt slid. Desuden er der i selve hulvejene et botanisk bestemt forhold, der medfører, at man i bunden af hulvejene i et par sene vinteruger tydeligt kan se de hjulspor, der senest er slidt her (fig. 14), ja, hjulsporene står faktisk så 'friske', at det først er når de et sted løber på hver sin side af et gammelt træ, at man bliver helt overbevist om, at de ikke er fra en vogn, der for ganske nylig har kørt her. Det var derfor glædeligt, at Dansk Vejhistorisk Selskab gik ind i samarbejde med det arkæologiske projekt omkring Skjern Å og ydede de nødvendige midler til, at der hurtigt kunne tilvejebringes en opmåling, så både de svageste vejspor og hjulsporene i bunden af hulvejene blev kortlagt (fig. 13).

Der er endnu ikke foretaget supplerende arkæologiske, geologiske og botaniske undersøgelser, så foreløbigt er vort eneste sikre holdepunkt, at vejene som nævnt gik ud af brug i midten af 1800-tallet, se Steffen Elmer Jørgensens følgende artikel. Men det er en tanke, der fortjener overvejelse, at stedet her ligger på et uden tvivl meget gammelt, nord-sydgående vejstrøg og at der herfra er to ruter mod nord og nordvest, netop i retning mod de to steder, hvor arkæologiske undersøgelser viser de centrale overgangssteder over Skjern Ådal - Lønborg og Skjern-Tarm<sup>26</sup>.

## Over å og hede - Hovedlandevejen samt andre veje og broer i Skjern Å-området omkring 1840-65

Af Steffen Elmer Jørgensen

Tæt op ad hulvejene ved Brosbøl blev der mellem 1845 og 1856 anlagt en strækning hovedlandevej, som indgik i den nye vestlige længdevej<sup>27</sup>. Denne var blevet defineret i den nye vejplan, den store vejforordning af 1793 lagde for Danmarks første nationale vejnet. Det blev til hovedlandevejsnettet, som var under anlæg fra 1764 til efteråret 1861. Vejen føjede sig til flere tidligere hovedfærdselsruter, der fra Limfjordsområdet har ledt folk og fæsydpå nær de store fjorde og kysten. Ved Skjern lå landsbyerne tæt, omend mange snarere var klynger af enkeltgårde. Den klassiske brugsform var græsmarksbrug, der hvilede på et stort kvæghold, hvilket var naturligt med de store engarealer.

Som det relativt mennesketomme yderkantområde Vestjylland da var, var dets hovedlandevej bestemt til at skulle påbegyndes sent i vejplanens rækkefølge. Mellem Ribe og Varde blev arbejdet dog indledt så tidligt som i 1823, men det tog sin tid, før det lange stykke fra Varde over Ringkøbing til Holstebro blev sat i værk og anlagt. Der skulle overstås en langvarig landbrugskrise mellem 1818 og -28. Og fra 1830-31 arbejdedes der på kraft på den østjyske hovedlandevej. Først fra 1845 sattes derfor ingeniørofficerer fra Ingeniørkorpsets vejttjeneste af til at sætte arbejdet i gang med den vestlige længdevej, der

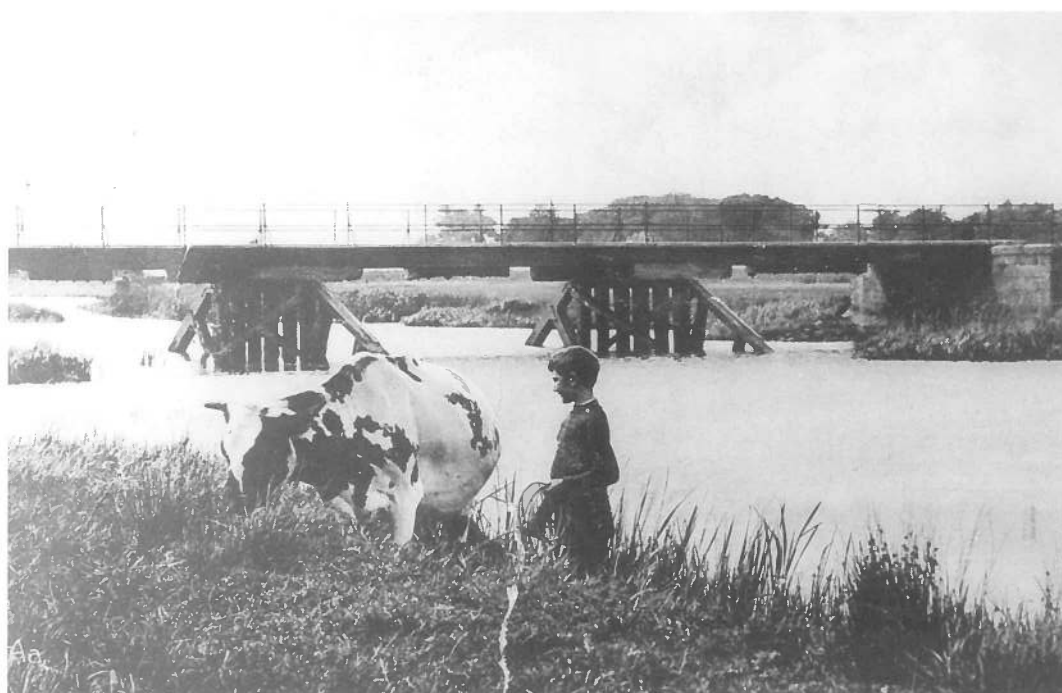


Fig. 15. Landevejsbroen over Skjern Å i begyndelsen af 1900-tallet. Brostolper og „isbrydere“ ses tydeligt. Skjern Brogård skjuler sig i træerne i baggrunden. Foto: Skjern-Egvad Museum.

ifølge vejlovsrevisionen af 1841 skulle forløbe fra Brøns ved grænsen til Slesvig over Ribe og Varde til Røgind øst for Ringkøbing, hvor den stødte til den sent anlagte hovedlandevej Ringkøbing-Århus. Fra Ringkøbing løb vejen nordpå til Ulfborg, hvor den drejede vestpå til vejknodepunktet Holstebro. Fra Holstebro var det med vejloven i 1841 besluttet, at der skulle anlægges en hovedlandevej op til Oddesund og via Thyholm til Thisted. En anden fortsættelse var den nordlige tværvej fra Holstebro over Viborg til Randers. Disse sidste strækninger i Thy og de to tværveje blev som de sidste dele af hovedlandsvejsnettet afsluttet i arbejdsåret 1861/62.

Hovedlandevejene kunne ikke anlægges uden et tæt samspil med amter og sogneforstanderskaberne. Amterne og før dem lenene havde, længe før hovedlandsvejsanlæggene påbegyndtes i 1764, forestået vedligeholdelsen af alfarveje og landeveje med tilhørende broer. Ved anlægget af de første to hovedlandsvejsstrækninger på Sjælland, Fredensborgvejen og Roskildevejen, der blev skabt mellem 1764 og 1776, var det blevet praksis, at amterne forestod inddeling af de afstukne vejlinjer til vejhoveri, som blev pålagt de nærved boende fæstebønder. I tilknytning hertil udskrev amterne bønderne til hoveriet samt førte tilsyn med dettes udførelse. Dette skete med involvering af herredsfogeder, politimestre og fra 1841 sogneforstanderskaber.

Efter indførelsen af det kommunale selvstyre i 1841 skulle amter og sogneforstanderskaber høres om vejlinjernes hensigtsmæssighed. De fik dog mindre indflydelse på hovedlandsvejenes end på de mindre landevejes og bivejenes linjeføring. Efter høringen af de lokale notabiliteter afstak Ingeniørkorpsets vejteneste vejlinjen. De lokale fik ulemper ved arbejderne at føle, men arbejderne betød også indtægtsmuligheder. Vejlovsrevisionen i 1841 indebar, at vejhoveriet til hovedlandsveje og almindelige landeveje søgtes afskaffet til fordel for udlicitering. Dette indebar, at beboerne i stedet for naturalhoveri ydede en skat. Årsagen lå i Rentekammerets og Ingeniørkorpsets negative erfaringer under arbejdet med den østjyske længdevej. Da arbejderne for alvor blev påbegyndt i Østjylland i 1831, stødte man på lokale bønders modstand. De ofte for længst frikøbte bønder vandede sig ved vejhoveriet. Dertil kom, at gårde og bebyggelser på mange stræk lå mere spredt end på øerne, hvorfor hoveriet ikke forslog. Da der var ved at udvikle sig et stort landproletariat, var det oplagt at satse mere på lønarbejde og udliciterede opgaver frem for det ofte som tvang opfattede hoveri. Længe nægtede bønderne og deres jyske stænderdeputerede at se hovedlandsvejene som et nødvendigt projekt. Det vigtigste gods kunne sejles og arbejdet forventes at være for stor en belastning for landbruget. Med den øgede landbrugseksport i 1840'erne og vel også med det stærkt øgede informationsniveau, der

Fig. 16. Skjern - Tarm Landevej i opkørt tilstand 1914.  
Foto: Det kgl Bibliotek.



fulgte med de mange nye aviser, svandt modstanden dog således, at der efter 1845 lød krav om hurtig udbygning af hovedlandevejene. Licitationerne betød arbejdsopgaver for de lokale foretagsomme. Det kunne være fremkøring af materialer eller for mindre, ikke-befæstede landevejes vedkommende også indsamling af lyng til at sprede på vejene.

Vejenes linjeføring var også et tema, der engagerede mange lokale kræfter. Det gjaldt således tværvejen fra Århus, hvor der fremkom forslag om, at vejen ikke som Ingeniørkorpset anbefalede skulle løbe lige vestpå til Ringkøbing, men derimod følge et af de alternativer, korpset havde opridset på sit vejkort med flere alternative forslag. Referatet af den serie amtsrådsmøder, der førte til det endelige udspil fra amtets side viser, at amtsrådsmedlemmerne i meget høj grad stod på lokale interesser. Af praktiske grunde havde Ingeniørkorpset foreslået at lade længdevejen fra Varde støde til tværvejen ved Røgind Mølle noget vest for Ringkøbing og derefter følge denne ind til staden og derfra gå videre nordpå til Ulfborg, hvor den drejede østpå til Holstebro. Korpset foreslog den senere valgte linjeføring af den østlige vej fra Ringkøbing over Røgind, Herning, Ikast og Silkeborg til Århus. Mange beboere i sognene mellem Tarm og Røgind ønskede en søndre vejføring ned til Skjern eller en lidt nord for byen, hvorfra tværvejen skulle gå mod nordvest til Klapbro tættere på Ringkøbing. Begrundelsen for at føre tværvejen mod sydvest var hensynet til den mere befærdede længdevej, der også løb gennem tættere befolkede egne. Amtsrådsmedlemmerne syntes at have hver sit forslag til gavn for netop deres sogn. Udgangen blev dog, at vejtenesten foretrak den korteste vej over Røgind.

For de mindre landevejes og især bivejenes vedkommende måtte sogneboerne dog leve med hoveriet i flere årtier endnu. Meget karakteristisk søgte således en gruppe bønder, der skulle vedligeholde en forbindelsesvej mellem Varde-Ringkøbing hovedlandevej og landevejen Skjern-Ringkøbing, i 1856 at ændre den nedklassificering af vejen, der var sket på amtets bivejregulativ for årene 1854-56, fordi de fandt det byrdefuldt at forestå vedligeholdelse af vejen med to broer. Blev nemlig vejen opklassificeret til mindre landevej, faldt vedligeholdelsesbyrden på amtet, på det såkaldte amtsrepartitionsfond.

### Skjernådalens trafikproblemer

I sin bog om Hardsyssels veje (1986) fremhæver Ejner G. Pedersen, at det vestjyske vejspor, som han daterer tilbage til en middelalderlig vestlig hærvej, løb både gennem sandede hedeområder og over Jyllands mest vandrige åer og over farlige sumpe og enge. Der blev tidligt anlagt broer over Varde og Skjern Å og over Storåen og

de andre mindre vandløb, men forårets og efterårets regnperioder var ofte hårde ved broerne. Vejen fra Ulfborg ned til Skjern og Tarm løb gennem hedeområder, der skal have været plaget af røvere. I Dejbjerg bakker levede de berygtede Dejbjergkrakkere. Kvembjerghus på skellet mellem Dejbjerg, Stauning og Skjern sogne skal have været det mest frygtede tilholdssted for denne lidet agtede befolkningsgruppe. Der var få privilegerede kroer på denne strækning, men der trivedes til gengæld, endnu mens hovedlandevejene blev anlagt, en del smugkroer. Blandt de besøgende på de privilegerede og de i smug drevne kroer var der stadig midt i 1800-tallet en del kvægdrivere.

Disse kvægdrifter gav endnu i 1854 anledning til så megen bekymring hos Ringkøbing amtsvejinspektorat, at man skriftligt oplyste amtet, at drifterne ødelagde grøfterne og materialerne på de nye grundforbedrede veje. Man ville have, at kvægdrifterne skulle gå ad de gamle hovedvejsstrækninger, som ikke som bestemt burde nedlægges og overdrages lodsejerne langs vejen, men derimod bibeholdes til drifterne.

Endnu i tilsynsrapporter fra 1852 kan vi få et indtryk af hovedlandevejene før de blev 'grundforbedret'. Det hedder således fra major og dirigerende stabsofficer i Ingeniørkorpset, Meyer, om de ikke-grundforbedrede hovedlandeveje, at 'Imellem Tarm og Brosbølgaard er denne Vei af meget slet Beskaffenhed, med dybe Spor i den sandede Veibane, der kun i langsomt Skridt kan befares. Den øvrige Deel af Veien, med Undtagelse af Nædstigningen til Starbek Mølle, er derimod i en for en ikke grundforbedret Vei ret god Stand'. Uden grundforbedring, eller befæstelse, som det ville hedde med en moderne term, var vejens tilstand særdeles afhængig af jordbundens beskaffenhed. Derfor denne store forskel på dette stykke vej. Det må formodes, at situationen med vejens færdiggørelse få år efter er blevet væsentligt forbedret.

### Hovedlandevejen og broerne

Vejen Varde-Ringkøbing hørte til Ringkøbing Amts bedste veje og var iflg. den særlige generalrapport for Danmarks landeveje 1868-71 forsynet med gode stenbroer i mindst 14 alens bredde. Hovedlandevejen blev anlagt i 14 à 16 alens bredde, d.v.s. ca. 8,8 m., som chaussé med stenbane. De første hovedlandeveje i Københavnsområdet var blevet anlagt i 20 alens bredde, men det skønnedes ikke nødvendigt i denne hedeegn. Til gengæld var der et vist behov for broer især ved Skjern, hvor Skjern Å var omgivet af store vådområder og fulgte et stærkt snoet løb. Der var således fire broer til hovedlande- og landevejene: Skjern søndre Bro, midterste Bro, nordre Bro og Skjern Kirkebro.

Vejene var anlagt som chaussé. Om det indebar makadamiserede veje eller gammeldags chaussé med solid stenbefæstelse, ses ikke umiddelbart. Da det var hedevej, blev de ikke chausserede dele af hovedlandevejen og de mindre landeveje vedligeholdet med lyng, som blev lagt på de sandede veje for at give stabilitet.

Når der bliver sagt gode broer, må der straks fremføres visse forbehold for tiden før, der blev anlagt nye broer til hovedlandevejen. Skjern Å dannede delta fra omkring Skjern og afløbsforholdene til Ringkøbing Fjord var problematiske med hyppige oversvømmelser af engarealerne. Ved tørtid i 1845 væltede store dele af den store bro over Skjern Å. I 1847 skrev beboere fra egnen mellem Tarm og Skjern beklagende til Ringkøbing Amtsråd, at både den store og den lille Krøibro, der førte hovedlandevejen over Skjern Å, var henholdsvis helt brudt sammen og skadet til ubrugelig tilstand. Broernes ejer, der bemærkelsesværdigt nok var en amtsvejbetjent, var proprietær Stilling, Skjernbrogård. Stilling var forpligtet til at vedligeholde broerne for bropengene - herunder også at retablere broerne, hvis de blev totalt skadet. Ejeren havde hidtil kun magtet at anlægge en interimistisk bro ude i Tarm Enge. Og nu truede den interimistiske vej over blød engjord med at blive totalt impassabel over efteråret og vinteren. Det betød, at bønderne kunne blive helt afskåret fra landet nord for åen. I brevet henstilledes det til amtmanden, at han indskærpede sin embedsmand, at denne havde en særlig pligt til at sætte almene tarv over egenhensyn. Rentekammeret og Vejtjenesten vedtog da også at bygge deres egen bro og benytte en gammel ret til at afvikle broprivilegiet, der stred mod de nye offentlige vejes ordning.

Der forelå et kort fra Ingeniørkorpset med påtegnede vejlinjer. Referatet af den serie møder, der førte til det endelige udspil fra amtets side viser, at amtsrådsmedlemmerne i meget høj grad stod på lokale interesser. Hovedproblemstillingen var egentlig, hvilken føring hovedlandevejen østpå fra Ringkøbing mod Århus skulle have. Af praktiske grunde havde Ingeniørkorpset foreslået at lade længevejen støde til tværvejen ved Røgind Mølle noget vest for Ringkøbing og derefter følge denne ind til staden og derfra gå videre nordpå til Ulfborg og vestpå derfra til Holstebro. Striden gik især om linjeføring af den senere valgte østlige vej Ringkøbing-Røgind-Herning-Århus - eller en søndre vejføring ned til Skjern eller et lidt nord for byen, hvorfra den skulle gå op til Klapbro tættene på Ringkøbing. Østvejen skulle trækkes mod sydvest af hensyn til den mere befærdede længevej.

Den før omtalte proprietær Stilling protesterede i sommeren 1844 delvis på svigermoderen, Madam Halschovs vegne over for Rentekammeret mod, at Det almindelige Vejevæsen anlagde broer over Skjern Å før spørgsmålet om godtgørelse for brotolden var afklaret. Dertil fremlagde Stilling et andragende til Danske Kancelli på at oppebære brotold. Det lød bl.a. på et krav om at måtte opkræve bropenge for transporter af vejmaterialer. Det blev naturligvis afvist af de centrale myndigheder. Ligeledes så man med uvilje på Stillings påstand om, at privilegiet angik hele strækningen fra Stauning Fjord til Felding Torp. Stilling gjorde krav på at ville anlægge bro ved Fruergård i Sdr.Felding Sogn. Rentekammeret havde den holdning, at Madam Halschov skulle ydes kompensation for brotolden, men de øvrige krav kunne modgås med henvisning til en klausul, som Danske Kancelli fandt udtrykt i et kongeligt skøde fra 1661, hvori det fremgik, at staten havde ret til ikke blot at tilbagekøbe bro og told, men også Skjernbrogård selv. Tilbagekøbsretten var således kun et pressionsmiddel til en forventet retsafgørelse, som da også kom, men efter flere år. Der blev ført en sag mellem kammeradvokaten og Madam Halschov, som varede i flere år, og Stilling rejste ny sag i 1852. I sidste ende kunne Stilling dog ikke stoppe det statslige brobyggeri og måtte nøjes med at sikre svigermoderen og sig selv kompensation. Tiden var løbet fra brotold på hovedfærdelsesårerne. Stillings i øvrigt ikke imødekomne ønske om at tage told for materialetransporter havde næppe gjort ham populær blandt de lokale. Mange opgaver i forbindelse med anlægget af hovedlandevejen blev nemlig udliciteret - i det konkrete tilfælde ved et årligt møde på tinghuset i Skjern.

Der opstod i 1854 en lignende sag med ejeren af broprivilegiet til broen over Ganer Å. Sogneforstanderskabet i Stauning sogn klagede over, at ejeren opkrævede brotold som før, da broen var hovedvejsbro for den gamle hovedvej, der nu var afløst af den nye chaussé. Til den nye chaussé var der som nævnt bygget en ny bro, hvor passagen var fri. Hvorfor skulle man betale told for bropassage ved en bivejsbro, når man ikke skulle på hovedlandevejsbroen? Det var tilmed sognets eneste vej til ting- og markedsbyen Skjern. Stauning sogn krævede fri adgangsvej til den ny chaussé. Det kunne ske ved ophævelse af brotolden til den gamle bro eller ved, at der blev anlagt en vej frem til den ny bro i Skjern sogn. Skjerns sogneforstanderskab sendte et modindlæg til amtmanden, hvori de hævdede, at ejeren af Ganer Bro var i sin gode ret til at opkræve told. Fra Indenrigsministeriets side lød afgørelsen, at man ikke kunne pålægge Skjern sogn at anlægge en ny vej til nabosognets gavn. Derimod skulle broprivilegiet tages op til overvejelse.

Skjern Å gav således anledning til løbende problemer med egnens broer. Skjernegnen var i sig selv begunstiget fra gammel tid ved at være gennemløbet af hovedfærdsselsåreerne fra Ribe og Varde mod Ringkøbing og Holstebro. Den nye hovedlandevej blev anlagt som befæstet chaussé og var en god vej, der har bidraget til byen Skjerns vækst. I forbindelse med anlægget af hovedlandevejen faldt ældre administrationsformer i form af broprivilegier bort. Følgen blev langvarige processer med privilegieindehaverne, men udfaldet blev til det almenes gavn, idet vejmyndighederne, statslige som amtslige, i det mindste magtede at holde de nye stenbroer i farbar stand, hvad privilegieholderne ikke havde formået. Dermed undgik man, at egnene nord og syd for Skjern Å kunne blive skilt fra hinanden i længere perioder. Skjern sogn rummede ikke blot hovedlandevejen, men var også udgangspunkt for landeveje til Holstebro og Vejle. Sognet blev således noget af et trafikknudepunkt, hvortil senere også den vestjyske jernbane bidrog. Samtidig gjorde åen området til en besværlig flaskehals.

Fig. 17. Ole Rømer Milepæl 3 mil på nedlagt vejstrækning Ringkøbing - Skjern. Foto: Erling Buhl.



## Noter

- <sup>1</sup> Rasmussen 1999.
- <sup>2</sup> Egeberg & Jensen 1988.
- <sup>3</sup> Møller 2000b, 36ff.
- <sup>4</sup> Jørgensen & Egeberg 2001.
- <sup>5</sup> AAR-5337: cal. Stuiver et.al. i *Radiocarbon* 40, 1998, +- 1 stand.dev., to målinger.
- <sup>6</sup> Piggott 1992,35ff; Jørgensen 1996,48.
- <sup>7</sup> Heinemeier & Rud 2000, 310ff: AAR-5336.
- <sup>8</sup> Møller 1988; 2000a.
- <sup>9</sup> Jørgensen & Egeberg 2001.
- <sup>10</sup> Jørgensen 1996, 50.
- <sup>11</sup> Thörn 2000; Rudebeck & Ödman 2000, 43ff, 214ff. I Braut 2, Nordiske Vejhistoriske Studier (under udgivelse, Lillehammer) findes en oversigt af Raimond Thörn om de nye skånske fund.
- <sup>12</sup> Jensen 1985. Fiskegårde generelt: artikler af V.Lofovski, A.Matsui og A.O'Sullivan & A.Daly i Coles et.al.1999.
- <sup>13</sup> Tidlige broer: Jørgensen 1997a; 1997b m.henv.; 1998; Jørgensen & Møller 1999 m.henv.
- <sup>14</sup> Broreparationer: Andersen 1973; Wittendorf 1973; Jørgensen 1997a.
- <sup>15</sup> Afskrift i Skjern-Egvad Museum af Retsprotokol Lønborggård 11.april 1786.
- <sup>16</sup> Wittendorff 1973; Pedersen 1995; Jørgensen & Egeberg 2001.
- <sup>17</sup> Olsen 1995; Adriansen 2000,31.
- <sup>18</sup> Egeberg Hansen & Jensen 1988.
- <sup>19</sup> Skjern-Egvad Museum SKJ j.nr. 228.
- <sup>20</sup> Aakjær 1926.
- <sup>21</sup> Trap Danmark, 5.udg.; Kristensen 1975.
- <sup>22</sup> Jørgensen 1970.
- <sup>23</sup> Upubliceret undersøgelse, SKJ j.nr. 144.
- <sup>24</sup> I Nationalmuseets sognebeskrivelse / Det kulturhistoriske Centralregister Egvad sogn sb.45A. Sb.45B er endnu en udateret høj nær hulvejsarealet.
- <sup>25</sup> Generelt om hulveje: Braut 2 (under udgivelse, Lillehammer).
- <sup>26</sup> Vejforløb og vejspor i området omkring Skjern Å: Bredsdorff 1973; Lidegaard 1988.
- <sup>27</sup> Det primære kildemateriale til denne artikel er fundet i Ringkøbing Amtsarkiv, Landsarkivet for Nørrejylland (LAV): B8, nr. 540-57: Indkomne Breve, E.Vejvæsen, 1838-1849. B8, nr.5599-5610, Journalsager, E, 1837-50, 1851-53, 1851-64, 1852, 1853-54, 1853-65, 1854-56, 1857-59 og 1860-61.  
Generelt henvises til Pedersen 1886 og Jørgensen 2001. Inspiration fås desuden i Christensen 1997 og Schultz 2000.

## Litteratur

- Adriansen, Jan 2000. *Nasjonal verneplan, Delplan 1, Rogaland*. Stavanger:Statens Vegvesen Rogaland.
- Andersen, Valdemar 1973. *Foldingbro*. Esbjerg:Historisk Samfund for Ribe Amt.
- Bredsdorff, Peter 1973. *Kortlægning og historiske studier*. Skrifter udgivet af Lokalthistorisk Afdeling 3. Kbh.
- Christensen, Harry 1997. *Bonden, kommunen og demokratiet. Det lokale selvstyres etablering på landet i Danmark 1842-1867*, 1-2. Viborg:Udgiverselskabet ved Landsarkivet for Nørrejylland.
- Coles, Bryony, John Coles & Mogens Schou Jørgensen eds. 1999. *Bog Bodies, Sacred Sites and Wetland Archaeology*. WARP Occasional Papers 12. Exeter:WARP-Wetland Archaeology Research Project.
- Egeberg Hansen, Torben & Ole Lass Jensen 1988. Skjern Å. Træk af 10.000 års bosættelsehistorie. *FRAM* 1988, Struer, 89-113.
- Heinemeier, Jan & Niels Rud 2000. AMS <sup>14</sup>C dateringer, Århus 1999. *Arkæologiske udgravninger i Danmark* 1999. Kbh.:Det Arkæologiske Nævn, 296-313.
- Jensen, Frank 1985. *Fiskeri og fisk i Gudenåen før og nu*. Århus:Naturhistorisk Museum.
- Jørgensen, Frank udg. 1970. *Præsteindberetninger til Ole Worm I. Indberetninger fra Ålborg og Ribe Stifter 1625-42*. Kbh.:Landbohøjskole Selskab.
- Jørgensen, Mogens Schou 1996. Oldtidens veje i Danmark. Nogle aspekter af den forhistoriske landfærdsel. *Braut* 1, Kbh.:Danmarks Vejmuseum, 37-62.
- Jørgensen, Mogens Schou 1997a. Vikingetidens broer i Ravnings Enge - nye undersøgelser. *Nationalmuseets Arbejdsmark* 1997, Kbh., 74-87.
- Jørgensen, Mogens Schou 1997b. Brobyggere omkring år 1000. *Årbok for Norsk vegmuseum* 1997, Lillehammer, 52-65.
- Jørgensen, Mogens Schou 1998. Den berømte bro. *Skalk* 1998 nr.5, Højbjerg, 5-11.
- Jørgensen, Mogens Schou & Torben Egeberg 2001. Tværs over Skjern Å-dal. *Nationalmuseets Arbejdsmark* 2001, Kbh., i tryk.
- Jørgensen, Mogens Schou & Jens Tyge Møller 1999. Landskabet som historiens scene. Ravnings Enge i vikingetid og middelalder. *Vejle Amts Årbog* 1999, Kolding, 67-82.
- Jørgensen, Steffen Elmer 2001. *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling siden 1761*. Odense:Odense Universitetsforlag, i tryk.
- Kristensen, H.K. 1975. *Nørre Horne Herred*. Tarn:Egved Egnshistoriske Samling.
- Lidegaard, Mads 1988. *Ravvejen fra Vendsyssel til Frisland*. Kbh:NNF Arnold Busck.
- Møller, Jens Tyge 1988. Vadestedet. Vad, vase, vejle. *Festskrift til Olaf Olsen...*, ed. Jørgen Steen Jensen et.al. Kbh.:Det Kgl. Nordiske Oldskriftselskab, 37-44.
- Møller, Jens Tyge 2000a. Vadesteder i Skjernåens delta. *Geologisk Nyt* 2000 nr.1, Århus, 6-8.
- Møller, Jens Tyge 2000b. Engang en del af havet. *Mellem Hav og Hede*, ed. Kristian Dalsgaard, Palle Eriksen, Jens Villiam Jensen & Jørgen Rydén Rømer. Århus:Aarhus Universitetsforlag, 36-58.
- Olsen, Svein Magne 1995. Gangsteiner - et veghistorisk fenomen sett i nordisk perspektiv. *Årbok for Norsk vegmuseum* 1995, Lillehammer, 73-82.
- Pedersen, Ejner G. 1986. *Hærvej og Hedevej i Hardsyssel*. Holstebro:Historisk Samfund for Ringkøbing Amt.
- Pedersen, Ejner G. 1994. Vadesteder - broer - færgefart - over åerne i Vestjylland, 1.del. *Hardsyssel Aarvog* 28, 1994. Holstebro.
- Piggott, Stuart 1992. *Wagon, Chariot and Carriage*. London:Thames and Hudson.
- Rasmussen, Johannes Bach 1999. *Skjern Å Naturprojektet*. Kbh:Miljø- og Energiministeriet.
- Rudebeck, Elisabeth & Chatarina Ödman 2000. *Kristineberg, En gravplads under 4500 år*. Malmöfynd 7. Malmö:Stadsantikvariska Avdelingen.
- Schultz, Annette Østergaard 2000. *Pligtarbejde og lystarbejde. Historien om at bryde veje i Nordvest- og Midtjylland 1842-1855*. Viborg:Udgiverselskabet for Landsarkivet for Nørrejylland.
- Thörn, Raimond 2000. En väg. *Föresundsförbindelsen, På väg mot det förflutna*, ed. Nils Björhem. Malmö:Stadsantikvariska Avdelingen, 134-135.
- Wittendorf, Alex 1973. *Alvej og kongevej, Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*. Skrifter udgivet af det historiske Institut ved Københavns Universitet 4. Kbh.
- Aakjær, Svend 1926-45. *Kong Valdemars Jordebog*. Kbh.

## Dansk Vejhistorisk Selskab

**Dansk Vejhistorisk Selskab** blev stiftet i 1982 med det formål at bidrage til at fremme interessen for den historiske udvikling af vejbygning og -færdsel i Danmark samt at fungere som støtteselskab ved oprettelsen af et vejhistorisk museum.

DVSs nuværende formål søges realiseret ved arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv. samt kontakt med tilsvarende institutioner, især i Norden. Det sker ved indsamling og registrering af effekter samt ved kortlægning og bevaring af historisk interessante vejstrækninger og bygværker. Der samarbejdes i den forbindelse med andre relevante institutioner, selskaber og personer.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, foreninger, firmaer, institutioner og andre sammenslutninger, der ønsker at støtte Selskabets formål.

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab kan fås ved henvendelse hos Selskabets sekretær Carl Johan Hansen, Vejdirektoratet, Niels Juels Gade 13, Postboks 1569, 1020 København K. Tlf. 3393 3338. Fax 3332 9830. E-mail: [cjh@vd.dk](mailto:cjh@vd.dk).

## Dansk Vejhistorisk Selskabs publikationer

**Vej** som kulturhistorisk faktor af *ingeniørdocent Morten Ludvigsen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 7 1983 (udsolgt).

**De ældste danske vejkort** af *arkivar Jørgen Nybo Rasmussen*. Særtryk af Arkiv 10. bind nr. 4 1985 (udsolgt).

**Vej** som kulturhistorisk faktor - **Vej og transportproblemer før vejreformerne** af *lector, dr.phil. Alex Wittendorf*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 5 1987 (udsolgt).

**Færdselsreglernes historie** af *dr.phil. Kristian Hvidt*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 2 - 4 1991 (udsolgt).

**Plan til en forbedret Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark**. Hans Excellence, Herr Geheime Raad og Greve Reventlous. Transskriberet af *lector Claus Bjørn*, Københavns Universitet, med økonomisk støtte fra DVS. Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. (Pris 50 kr).

**Forordning om Vei-Væsenet i Danmark af 13. december 1793**. Genoptryk i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. (Pris 50 kr).

**Den danske vej i 200 år** af *akademiingeniør Carl Johan Hansen*, Vejdirektoratet. Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. (Pris 50 kr).

**Om Vejforordningen af 13. december 1793**. 7 artikler af *cand.jur. Torben Topsøe-Jensen*, universitetslektor *Claus Bjørn* og *civilingeniør Georg Christiansen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 4-11 1993.

**Generalvejkommissionens plageånd** af *ph.d. Steffen Elmer Jørgensen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 4 1996.

**Braut 1 - Nordiske Vejhistoriske Studier**. Udgivet af Danmarks Vejmuseum i samarbejde med Finlands Vægmuseum, Norsk Vegmuseum og Vägverkets museum, Sverige. (Pris 200 kr).

**Vej**, **ingeniøren** og **samfundet** af *fhv. vejdirektør Per Milner*. Udgivet 1999. (Pris 50 kr).

## Indholdsfortegnelse

Veje og broer i Skjern Ådal <i>Michael Hertz, redaktør</i>	2
Skjern Å - Naturgenopretning og arkæologi <i>Jacob Harrekilde &amp; Mogens Schou Jørgensen</i>	3
Skjern Å's nedre løb <i>Jens Tyge Møller &amp; Torben Egeberg</i>	4
De tidligste veje i ådalen <i>Mogens Schou Jørgensen &amp; Jens Tyge Møller</i>	5
Skjern Vadested - Laksegård og bredforstærkninger <i>Torben Egeberg &amp; Peter Dunn Andersen</i>	8
Skjern Vadested - En middelalderlig bro <i>Mette Busch &amp; Mogens Schou Jørgensen</i>	8
Træer lyver ikke - Dendrokronologiske dateringer <i>Aoife Daly</i>	10
Skjern Bro og vejene mellem Skjern og Tarm <i>Torben Egeberg &amp; Peter Dunn Andersen</i>	11
Fra Lønborg og Skjern til Brosbøl? <i>Torben Egeberg &amp; Mogens Schou Jørgensen</i>	12
Over å og hede - Hovedlandevejen samt andre veje og broer i Skjern-området 1840-65 <i>Steffen Elmer Jørgensen</i>	13

### Forsidefoto:

Lønborg bro over Skjern Å. Genetablering af oprindeligt åløb.  
*(Foto: Bo Hansen)*

### VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab

Nr. 2 Forår 2001

ISSN 1600-776X

Udgivet af

Dansk Vejhistorisk Selskab

med støtte fra

Asfaltindustrien



**Dansk  
Vejhistorisk  
Selskab**

Dansk Vejhistorisk Selskab  
c/o Vejdirektoratet,  
Niels Juels Gade 13,  
Postboks 1569,  
1020 København K.