

Speciale

Forside til specialet

Afleveringsfrist	Januar:	Juni: X - 2019	Andet:
Vejleder: Lektor Michael Bregnsbo		Studie: Historie	

Titel, dansk: Kommunalforvaltning på landet. En undersøgelse af tre fynske kommuners forvaltning af bivejene 1842-1867	
Titel, engelsk: Municipal administration in the country. A study of three Fumen municipalities' administration of the secondary roads 1842-1867	
Min./max. antal typeenheder: 144.000 – 192.000 (60 – 80 normalsider)	Din besvarelses antal typeenheder¹: 160.147
(1 normalside = 2400 typeenheder)	
Du skal være opmærksom på, såfremt din besvarelse ikke lever op til det angivne (min./max) antal typeenheder (normalsider) vil din opgave blive afvist, og du har brugt et forsøg.	

Tro og love-erklæring		
Det erklæres herved på tro og love, at undertegnede egenhændigt og selvstændigt har udformet denne eksamensopgave. Alle citater i teksten er markeret som sådanne, og eksamensopgaven, eller væsentlige dele af den, har ikke tidligere været fremlagt i anden bedømmelsessammenhæng. Læs mere her: http://www.sdu.dk/Information_til/Studerende_ved_SDU/Eksamen.aspx		
Afleveret af: Nicolaj Fiil Paetch		
Fornavn: Nicolaj Fiil	Efternavn: Paetch	Fødselsdato: 071190

¹ Tælles fra første tegn i indledningen til sidste tegn i konklusionen, inkl. fodnoter. Tabeller tælles med deres antal typeenheder. Følgende tælles *ikke* med: resumé, indholdsfortegnelse, litteraturliste og bilag. Se i øvrigt eksamensbestemmelserne for disciplinen i studieordningen.

Indholdsfortegnelse

Indledning	3
Sogneforstanderskab	3
Forskningsoversigt	4
Afklaret problemstilling	8
Begrebsafklaring	8
Teori	9
Metode	11
Bivejvæsen	12
De udvalgte undersøgelseskommuner	15
Kildemateriale	17
Aktørerne i forvaltningen af bivejene	18
Bivejsforvaltningen i praksis	20
Søby-Turup kommune	20
Bivejsregulativet	20
Vejarbejdets organisation	26
Vejsager med uoverensstemmelser	28
<i>Utilfredshed over amtsrådets renovering</i>	28
<i>Overkørselsbroen til Turup kirke</i>	29
<i>Møllervejen til Frederiksgave</i>	30
Opsummering	30
Paarup kommune	31
Bivejsregulativet	31
Vejarbejdets organisation	34
Vejsager med uoverensstemmelser	36
<i>Andreasen på Tarupgaard</i>	36
<i>Tyrsberggyden</i>	37
Opsummering	39
Øster Skerninge-Hundstrup	39
Bivejsregulativ	39
Vejarbejdets organisering	49
Vejsager med uoverensstemmelser	52
<i>Græssalget i 1858</i>	52

<i>Niels Pedersens vandløbsændring</i>	54
Opsummering	54
Aktørerne i forvaltningen af bivejene i praksis	55
<i>Amtsrådene</i>	55
<i>Herredsfogederne</i>	56
<i>Sognefogederne</i>	57
<i>De lokale beboere</i>	57
Bivejsforvaltningen i sammenligning	58
<i>Bivejsregulativet</i>	58
<i>Vejarbejdets organisation</i>	59
<i>Vejsager med uoverensstemmelser</i>	61
Konklusion	62
Abstract	64
Litteraturliste	65

Indledning

Da anordningen angående landkommunevæsenet af 13. august 1841 blev vedtaget, markerede det samtidig slutstenen på et omfattende kommunalt lovgivningsarbejde. Allerede i 1837 havde købstæderne fået deres anordning, og året før den landkommunale anordning fik hovedstaden sin anordning. Med den nye landkommunale anordning blev sogneforstanderskaberne stiftet som et landkommunalt selvstyre. Med kommunalt selvstyre forstås: ”*form for selvstyre af lokale samfundsanliggender, der ligger i hænderne på personer som er udgået af og frit valgt dertil af den lokale befolkning.*”¹ De nye sogneforstanderstaber skulle varetage en bred vifte af opgaver vedrørende sundhed, næring, brand og assurance. De tre vigtigste opgaver var dog forvaltningen af fattig-, skole- og bivejvæsen. Jeg vil derfor i denne specialeafhandling undersøge sogneforstanderskabernes funktionsmåde og forvaltningspraksis.

Sogneforstanderskab

Baggrunden for oprettelsen af sogneforstanderskaberne skal findes i flere tendenser i tiden. Den lokale landbefolkning havde allerede med oprettelsen af fattig- og skolekommissionerne i henholdsvis 1803 og 1814 fået en vis erfaring i kommunalt arbejde. Til kommissionerne blev udvalgte mænd valgt til at indgå i forvaltningen. Deres arbejde bestod dog mest i at være præstens og politimesterens hjælpere til praktiske og fysiske gøremål.

Med en anordning i 1831 indførte kongen de rådgivende stænderforsamlinger for hertugdømmerne samt resten af Danmark i Roskilde og Viborg. I anordningen blev det beskrevet, at stænderforsamlingerne skulle medvirke til en ordening af de kommunale anliggender. Politisk skulle etableringen af sogneforstanderskaber aflaste præsten, som stod for hovedparten af den lokale administration. Men som efterhånden havde nået grænsen for hvor mange arbejdsopgaver, han kunne tildeles. Samfundsmæssigt spillede en ny menneskelig bevidsthed ind. I tiden søgte mennesket i ånden mod større selvbestemmelse. Det kom til udtryk i tiden ved en større liberalisme og en fri forfatning i 1849. Etableringen af sogneforstanderskaberne skulle altså fra starten styrke enevældens position på landet, og siden blev de starten på demokratiet.

Som skrevet var det, med anordningen angående landkommunevæsenet 13. august 1841, at sogneforstanderskaber blev skabt. Et sogneforstanderskab blev oprettet i de pastorater, som havde et

¹ Christensen 1991, s. 13; det skal dog her understreges, at denne definition betegner et nutidigt selvstyre. Sogneforstanderskaberne var i starten kun delvist valgt af den lokale befolkning

samlet fattigvæsen, og det uanset hvor mange sogne der var i pastoratet. Det var dog en undtagelse, hvis sognene i et pastorat havde hvert sit fattigvæsen, eller hvis de hørte til hvert sit amt, skulle de udgøre særskilte kommuner. I nogle sjællandske områder og i enklaverne i Sønderjylland var forholdene så særegne, at der gik nogle år før kommuner blev etableret. Med disse startvanskeligheder og nogle kommuneadskillelser bestod Danmark i 1850 af 1053 kommuner med dertilhørende sogneforstanderskab.

Sogneforstanderskabet bestod af sognepræsten samt de jordejere med mindst 32 tønder hartkorn som fødte medlemmer. Derudover havde den lokale herredsfoged eller birkedommer ret til at deltage i møderne med fuld stemmeret hvis han ville, men hvis han blev bedt om at møde af sogneforstanderskabet, var han forpligtet til at møde op. Det nye var, at alt efter kommunens størrelse, skulle sogneforstanderskabet bestå af 4-9 folkevalgte medlemmer. De folkevalgte skulle være fyldt 25 år og enten være ejere eller fæstere af mindst én tønde hartkorn eller to tønder skov- eller mølleskyld. Valgberettigede var også ejere af 1000 rigsbankdaler. Sogneforstanderne blev valgt for en periode på seks år, hvor halvanden blev udskiftet efter tre år, for ikke at risikere et helt nyt sogneforstanderskab uden forvaltningserfaring. I 1855 bortfaldt godsejernes og herreds- og birkedommerens fødte medlemskab, samt sognepræsten som kun beholdte sit fødte medlemskab for sager vedrørende fattig- og skolesager. Formanden blev valgt internt af medlemmerne og fungerede for ét år ad gangen. Det var fastlagt, at sogneforstanderskabet skulle afholde møde hver anden måned, eller så ofte som formanden skønnede det nødvendigt. Ved lov af 6. juli 1867 blev sogneforstanderskaberne per 1. januar 1868 erstattet af sogneråd.²

Forskningsoversigt

I litteratursøgningen om sogneforstanderskaberne forvaltning har det vist sig, at forskningen i fattig- og skolevæsenet udgør langt størstedelen af litteraturen om sogneforstanderskabets forvaltningsområder. Af hovedværker indenfor fattig- og skolevæsenet kan nævnes Harald Jørgensens *Studier over det offentlige Fattigvæsens historiske udvikling i Danmark i det 19. Aarhundrede*. Jørgensen har opdelt værket i to hoveddele. Første del koncentrerer sig om at beskrive lovgivningen og administrationen af fattigvæsenet. Anden del er en praktisk undersøgelse af fattigvæsenets organisation i udvalgte købstæder og landkommuner. Seksbindsværket *Dansk velfærdshistorie* giver en omfattende og detaljeret undersøgelse af alle aspekter af ”velfærdsdanmark” fra midten af 1500-tallet til 2014. Det første

² Christensen 1991, s. 13-28

bind giver en beskrivelse af kommunens rolle vedrørende de fattige. Erik Nørr undersøger i *Præst og administration* præstens rolle som formand i både fattig- og skolekommissionerne, der fungerede fra henholdsvis 1803 og 1814 indtil 1841. I værket *Skolen, præsten og kommunen* undersøger Nørr kirken indflydelse og præstens rolle i og på skolevæsenet fra 1842 til 1899. I begge Nørres værker er tilgangen både normativ og praktisk orienteret. I mellem 2013 og 2015 udkom fembindsværket *Dansk skolehistorie*. Værket behandler skolens historie, fra skolen tog form i slutningen af 1700-tallet helt op til værkets tilblivelse. Værket behandler både lovgivningen og giver praktiske eksempler fra forskellige skoler og kommuner. Udover disse monografier findes et hav af artikler med detailstudier af både fattig- og skolevæsenet i forskellige tidsrum og fra forskellige lokationer.

Forskningen i veje har altid haft hovedfærdselsårene i centrum. Af hovedværker inden for vejforskningen kan nævnes Hugo Matthiesens *Hærvejen*, som efter sin udgivelse i 1930 for fået ikonisk status i vejforskningen. Det er et kulturhistorisk værk, som beskriver hærvejen fra Viborg til Slesvig. I *Fra chaussé til motorvej* fra 2001 undersøgte Steffen Elmer Jørgensen vejnettet fra beslutningen om, at anlægge hovedlandevejsnettet i 1761 til massebilismen var slået igennem i slutningen af 1999erne. Det yngste hovedværk er Jørgen Burchardts trebindsværk *Gods på vej* fra 2016. Burchards fokus ligger på godstransport gennem tiden. Men for at kunne undersøge godstransporten, har han løbende vejhistoriske afsnit med især vejenes tekniske beskaffenhed. Som det her er vist, har vejforskningen ikke beskæftiget sig med de sognekommunale forhold og bivejene. Det gør det derfor umuligt for denne specialeafhandling, at støtte sig op omkring vejforskningen. På baggrund af overstående forskning, har jeg besluttet at udvælge bivejvæsenet til at undersøge sogneforstanderskabernes funktionsmåde og forvaltningspraksis.

Forskningen i sogneforstanderskaberne er kendetegnet ved, at den er koncentreret om baggrunden for den landkommunale anordning af 13. august, og beskrivelser af den lovgivning sogneforstanderskaber skulle handle efter. Af de hovedværker kan nævnes L. F. La Cours tre-bindsværk *Sogneraad og Amtsraad*, som giver en dybdegående redegørelse for debatten om landkommunalloven i stænderforsamlingerne op til vedtagelsen af anordningen, og efterfølgende redegørelse af Rigsdagens behandling af forslag til kommunale valg- og forfatningslove. Harald Jørgensen behandler kortfattet sogneforstanderskaberne i *Lokaladministration på landet*. Jørgensen beskriver den interne organisering, valgeregler, og nævner sluttelig ganske kort sogneforstanderskabernes tre vigtigste opgaver, fattig-, skole- og vejevæsenet. I forbindelse med 150-året for vedtagelse af den landkommunale anordning udkom i 1990 antologien *Kommunal opgaveløsning 1842-1970*, som kort redegør for kommunernes

opståen og opgaver. Lovningen vedrørende bivejene bliver forklaret på tre sider, hvorimod fattig- og skolevæsen har egne kapitler. Allerede året efter udkom *Folkestyre i by og på land*, som også indeholder et redegørende afsnit om sogneforstanderskaberne. Her har fattig- og skolevæsen også langt mere fremtrædende end bivejene. Forskellen på de to værker er, at *Kommunal opgaveløsning 1842-1970* henvender sig til andre historikere, for at få flere til at lave kommunalhistoriske afhandlinger. *Folkestyre i by og på land* er derimod et populærhistorisk værk henvendt til den almene borger.

I den eksisterende forskning af sogneforstanderskabernes praktiske forvaltning af bivejvæsenet kan der spores områder, hvor sogneforstanderskabet er havnet i en uoverensstemmelse med andre aktører.

Knud P. Danø har i *Om veje og vejadministration i Holbæk Amt indtil 1942* påvist uoverensstemmelser med amtsrådet. Amtsrådet for Holbæk amt havde i 1851 ved en fejl skrevet vejen fra Kalundborg til Korsør på bivejsregulativet for Gørlev, Bakkendrup, Kirke-Helsingø og Drøsselbjerg sogne i stedet for at skrive vejen på regulativet for de mindre landeveje i amtet. Selvom både sogneforstanderskaber og politimestre klagede over beslutningen, nægtede amtsrådet at ændre regulativerne. Amtsrådet havde også i 1853 optaget veje til bivejsregulativerne som førte ud til hovedgårde, selvom hverken sogneforstanderskaber og politimestre havde stillet forslag om at optage vejene på regulativet. Amtsrådet havde forklaret sig med, at de havde retten til at bestemme hvilke veje der skulle optages, og hvilke der ikke skulle optages.³

Harry Christensen konkluderer i *Bonden, kommunen og demokratiet. Det lokale selvstyres etablering på landet 1842-1867* at politimesteren kun i meget ringe grad involverede sig i bivejvæsenet i Gunderup-Nøvling kommune.⁴ Han nøjes med at være kontrollant og videreformidle love og direktiver. Anderledes stod det dog til i Kerte kommune. Her har Knud Aarup i en artikel i *Fynske Årbøger* vist, at politimesteren ofte blandede sig i kommunes bivejsager. Desværre forklarer Aarup ikke, hvorfor politimesteren ofte blandede sig.⁵ Annette Østergaard Schultz undersøger i *Pligtarbejde og lystarbejde. Historie om at bryde veje i Nordvest- og Midtjylland 1842-1855* alle aktører omkring alle veje i Thisted Amt og Viborg Amt. Her skriver hun om politimestrenes roller i amterne: "(...) når politimestrenes rolle i Aalborg amt skildres som lidt usynlig og tilbageholden, så er det lige før, at billedet slet ikke er genkendeligt."⁶ Schultz viser, at politimestrene i hendes undersøgelseskommuner var langt mere på banen, end det var tilfældet i Christensens undersøgelse. Schultz forklarer dog

³ Danø 1966, s. 69 og 71

⁴ Christensen 1997, s. 170

⁵ Aarup 1984, s. 94-95

⁶ Schultz 2000, s. 163; hun henviser til Harry Christensen *Bonden, kommunen og demokratiet. Det lokale selvstyres etablering på landet 1842-1867*

politimestrenes store tilstedeværelse med, at især Thisted amtsråd foreskrev deres politimestre at involvere sig i bivejene.

Uenighed mellem sogneforstanderskab og politimesteren om bivejsregulativet har Christensen også påvist. Uenigheden bundede i hvor mange veje, som skulle optages på regulativet. Det almindelige var, at sogneforstanderskaberne ofte holdt igen med at sætte veje på bivejsregulativet, og at politimesteren så ville udligne antallet af veje, ved at opgive mere til optagelse i lovens og offentlighedens interesse. Christensen har dog påvist, at det ikke var ualmindelig at sogneforstanderskabet foreslog flere biveje til optagelse end politimesteren.⁷ En sådan uenighed mellem sogneforstanderskab og politimester om vejregulativerne har Schultz dog ikke fundet i sin undersøgelse.⁸

Christensen har også påvist, hvordan uenighed mellem sogneforstanderskab og lokalbefolkningen kan foregå over en længere årrække. Det drejede sig om byen Flamsted, som lå i Gunderup-Nøvling's mest sydvestligste hjørne, som var omgivet af hede og bakketerræn. Vejen fra Flamsted til byen Ooppeltrup blev optaget på regulativet i 1842, og i slutningen af 1851 blev det af sogneforstanderskabet besluttet at planere vejen og grave grøfter. Arbejdet på vejen stoppede dog halvvejs efter klager fra de arbejdspligtige, som arbejdede på vejen. De havde langt til arbejdet, og de så ingen nytte i vejen for kommunens andre beboere. Sogneforstanderskabet accepterede klagen fra de vejarbejdspligtige, og lod arbejdet ligge. Under stor protest fra beboerne i Flamsted, blev sogneforstanderskab og politimesteren enige om, at tage vejen af det næste regulativ. I 1859 indsendte beboerne en klage over, at deres vej ikke blev optaget på regulativet til Indenrigsministeriet. Og da politimesteren nu havde ombestemt sig omkring vejen, fastslog Indenrigsministeriet at vejen skulle optages på regulativet. Det var dog ikke uden kamp fra sogneforstanderskabet, som krævede at jorden, som vejen befandt sig på, blev afgivet til kommunen gratis. Mod at afgive jord gratis og derudover at forestå den første istandsættelse af vejen selv fik Flamsteds beboere endelig vejen opstået på regulativet.⁹

Forskningen i sogneforstanderskabernes praksis har vist, at amtsrådet i Holbæk i høj grad varetog sine egne og storbøndernes interesser. Politimestrenes rolle i bivejsforvaltningen svingede en del. Det gjorde hans interessevaretagelse også. Ved udarbejdelsen af bivejsregulativerne i Gunderup-Nøvling kommune varetog politimesteren både beboernes og lovens interesser. Vejsagen fra Flamsted har vist at lokalbefolkningen ikke nødvendigvis ville det bedste for deres kommunefæller. Her varetog de vejarbejdspligtige nemlig deres egne interesser, og nægtede at udføre arbejde på en offentlig bivej, som de ikke selv havde gavn af. Flamsted sagen har også vist, at sogneforstanderskabet

⁷ Christensen 1997, s. 194

⁸ Schultz 2000, s. 74

⁹ Christensen 1997, s. 199-202

varetog beboernes interesse. Da flertallet ville have vejarbejdet stoppet indvilligede sogneforstanderskabet, men de var også løsningsorienterede i at få vejen genoptaget på bivejsregulativet.

Afklaret problemstilling

Det er i forskningsoversigtet gjort klart, at fattig- og skolevæsenet er relativt velbelyst i forskningen. Derimod er forskningen i bivejvæsenet stort set ikke eksisterende. Det er netop derfor, denne specialeafhandling skal omhandle forvaltningen af bivejvæsenet. Lovgivningen for bivejvæsenet var ikke nær så konkret og detaljeret, som det var tilfældet hos fattig- og skolevæsenet. Derfor var initiativer og udførelse i lang højere grad overladt til det folkevalgte selvstyre. Der var plads til lokale ønsker om forbedringer, men omvendt kunne selvstyret også nemt lukke for pengekassen. Det var dog ikke ensbetydende med, at sogneforstanderskabet kunne gøre hvad de ville. De havde amtsrådet og den lokale politimester over sig, og den lokale befolkning under sig. Som det er i vist forskningsoversigten, opstod der forskellige uoverensstemmelse imellem sogneforstanderskabet og andre aktører i forvaltningen af bivejvæsenet. Specialeafhandlingen vil derfor arbejde ud fra følgende afklaret problemstilling: I hvilke sager opstod der uoverensstemmelser i sogneforstanderskabernes forvaltning af bivejvæsenet i udvalgte kommuner i perioden 1842-1867 og hvilke aktører var indblandet?

Begrebsafklaring

Med den afklaret problemstilling er det nødvendigt at definere de centrale begreber, som indgår i problemstillingen. Hvad et *sogneforstanderskab* var er allerede blevet præsenseret højere oppe i teksten. *Bivejvæsenet* og *de udvalgte kommuner* vil blive præsenteret i selvstændige afsnit senere i specialeafhandlingen. Ordene som skal defineres er derfor *forvaltning*, *aktører* og *perioden 1842-1867*.

Forvaltning defineres som ”at indrette sig og at disponere inden for nogle på forhånd, af andre udstukne rammer.”¹⁰ I denne sammenhæng er det altså sogneforstanderskaberne i de tre udvalgte kommuner, som skal bestyre bivejvæsenet.

Periodeafgrænsningen 1842 til 1867 er valgt, fordi jeg vil undersøge, hvordan en nyindført form for kommunalt styre med et valgt element fungerede og udviklede sig. Ved at vælge hele perioden hvor sogneforstanderskaberne eksisterede, bliver det muligt at følge hvordan den

¹⁰ Egen definition

styrelsesmæssige og administrative forvaltning, enten forblev ensartet igennem perioden, eller det bliver muligt, at se hvordan forvaltningen forandrede sig.

Aktører defineres i denne sammenhæng som: ”person som er aktiv deltager i en bestemt sammenhæng, enten i kraft af sine handlinger eller den rolle vedkommende spiller i sammenhængen.”¹¹

Aktører i denne sammenhæng er først og fremmest sogneforstanderskaberne, da det er dem der foretager beslutningerne. Sogneforstanderskabet kunne være uenige indbyrdes. De øvrige aktører er amtsråd, herredfoged, birkedommer, politimester, sognefoged og den lokale befolkning. Disse aktører kunne være uenige i sogneforstanderskabets beslutninger.

Teori

Denne specialeafhandling vil knytte sig til administrationshistorien. Da Statens Humanistiske Forskningsråd¹² først i 1970erne iværksatte et lokaladministrationshistorisk projekt, skete det uden nogen egentlig teori- og metodebeskrivelse. Det satte gang i en mindre teoretisk diskussion i tidsskriftet *Arkiv* i slut 1970erne og start 1980erne. Ifølge Grethe Ilsøe er der sammenhæng mellem den manglende administrationsteoretiske- og metodiske beskrivelse, og den vanskelighed der igennem tiden har været ved at give en klar definition af begrebet *offentlig administration*. Ilsøe parafraserer fra hvad hun kalder ”*ældre encyklopædier*”¹³, at offentlig forvaltning er den del af den offentlige virksomhed, som skal fremme de offentlige formål, som ikke har med lovgivning og retspleje af gøre. I Salomonsens konversationsleksikon er offentlig forvaltning kendetegnet ved, at det forudsætter aktiv handling, i modsætning til eksempelvis lovgivning og retspleje, der er udtømt i beslutninger. I det tyske specialleksikon *Handwörterbuch der Sozialwissenschaften* findes ”Verwaltung” slet ikke. Men under begrebet ”Verwaltungssoziologie” fremhæver Ilsøe passagen: *Verwaltung ist die Tätigkeit der Stäbe des öffentlichen Dienstes. Sie wird im Namen des Staates und der Selbstverwaltungskörperschaften vornehmlich zum Zweck der Herrschaftssicherung und der Daseinvorsorge ausgeübt.*”¹⁴ I 1964 udgav UNESCO *A Dictionary of Social Sciences* hvor offentlig forvaltning bliver beskrevet således: ”*Public Administration has been used to indicate that sector of administration which is particularly associated with government of the state, the process or activity of administering public affairs. It may be used for all the activities of the executive branch of a state government and of the comparable*

¹¹ Det Danske Sprog- og Litteraturselskab, opslag: ”aktør”

¹² Nedlagt i 2005 og indlagt i Forskningsrådet for Kultur og Kommunikation under Den Frie Forskningsfond

¹³ Ilsøe 1979, s. 182

¹⁴ Samme

areas of local government."¹⁵ Og i *International Encyclopedia of the Social Sciences* blev offentlig forvaltning beskrevet som: "*The process of public administration consist of the actions involved in effecting the intent or desire of a government. It is thus the continuously active "business" part of government, concerned with carrying out the law, as made by legislative bodies (or other authoritative agents) and interpreted by courts, through the processes of organization and management.*"¹⁶ På baggrund af disse brogede beskrivelser af offentlig forvaltning har Ilsøe udledt følgende definition: "*Offentlig administration er den delegerede regel- og kompetencebundne udøvelse af magt eller service i et givet politisk system.*"¹⁷

Men behøves der overhovedet være en klart defineret afgrænsning af begrebet offentlig forvaltning, og af administrationshistoriens teoretiske og metodiske tilgange? Det mener Jens Holmgaard ikke. I sin artikel "Administrationshistorie som arkivnøgle" vil han "(...) *fraråde splid af alt for meget krudt på at fastslå administrationshistoriens identitet, afstikke dens grænser og formulere disciplin- og metodebeskrivelse osv.*"¹⁸ Holmgaard mener at administrationshistorie, og den øvrige historie er så tæt forbundne, at en skarp opdeling ikke er frugtbar, da de allerede supplerer hinanden. Derudover mener han, at det skal være administrationens kilder, og hvad kilderne bruges til, som skal afgøre hvorfor et studie er administrationshistorisk.¹⁹

Heller ikke politologen Jørgen Grønnegaard Christensen mener, at det er nødvendigt med en klar definition af begrebet offentlig forvaltning. Christensen spørger retorisk hvorfor historievitenskaben behøver en definition af begrebet, når socialvidenskaben ikke har behov for at definere det. Derimod mener Christensen, at det er problemstillingen som afgør, om det er et administrationshistorisk studie. Samtidig peger Christensen også på, at administrationshistoriske studier ikke nødvendigvis skal bygge på administrationens efterladte akter. Men kilder som love og betænkninger også kan udgøre et administrationshistorisk studie.²⁰

Selvom ikke alle mener, at administrationshistorie skal afgrænses teoretisk og metodisk, så mener Ilsøe alligevel, at kunne spore en metodisk tilgang, som alle administrationshistoriske studier består af. Tilgangen består af tre elementer: Første element er undersøgelsen af baggrunden for og intentioner med administrationen. Dette delelement har karakter af at være den forklaringsdel, som giver læseren den nødvendige forståelsesramme for at kunne forstå delelement. Andet element er

¹⁵ Ilsøe 1979, s. 182-183

¹⁶ Samme, s. 183

¹⁷ Samme, s. 183

¹⁸ Holmgaard 1980, s. 44

¹⁹ Samme, s. 44-45

²⁰ Christensen 1980, s. 34-39

analysen og beskrivelse af administrationen. Her analyseres administrationssystemet samt de enkelte forvaltningsområder. Kildemæssigt er det forvaltningens egenproducerede protokoller og sagsakter, som ved hjælp af den kildekritiske metode, udgør analysen. Det tredje og sidste element er undersøgelse af administrationens resultater og effekt. Altså det vurderende element som også skal sætte resultaterne i perspektiv.²¹

Ud fra det overstående vil denne specialeafhandling arbejde ud fra følgende beskrivelse af administrationshistorie, som blev formulerede i forbindelse med overnævnte administrationshistoriske projekt i 1970erne: ”*De påtænkte analyser tænkes fortrinsvis udført som en konfrontation mellem på den ene side lovgivningen og centraladministrationens anvisninger til lokaladministrationen og på den anden side lokaladministrationens praksis.*”²²

Metode

For kunne besvare specialeafhandlingens afklaret problemstilling, vil de udvalgte undersøgelseskommuners sogneforstanderskabers forhandlingsprotokoller blive gennemlæst for at finde frem til bivejsagerne, og dernæst sortere de sager fra, hvor der ikke er en uoverensstemmelse.

Bivejsregulativet var af stor betydning for forvaltningen af bivejvæsenet, fordi det var veje optaget på dette regulativ, som sogneforstanderskabet juridisk var ansvarlige for. Det er derfor oplagt, at der i udarbejdelse af disse regulativer kan være flere interesserekonflikter og deraf opståede uoverensstemmelser. Disse uoverensstemmelser kunne både opstå internt i sogneforstanderskabet, men også i forholdt til amtsrådet, politimesteren og lokalbefolkningen. Det er muligt at forestille sig, at amtsrådet ikke ville godkende et forslag til vejregulativet, fordi amtets så ville få større vejgiffter. Den samme situation kan sogneforstanderskabet også stå i, ved at afvise at optage veje på regulativet. Disse problemstillinger bunder altså i spørgsmålet om finansiering.

I forbindelse med vedligeholdelse, istandsættelse og grundforbedring af bivejene vil der også blive undersøgt, om der opstod uoverensstemmelser. Ligeledes er det oplagt at sogneforstanderskabets og politimesterens dobbeltbestyrelse af bivejene kunne føre uoverensstemmelser med sig. Her kunne forskellige meninger let føre til, at en given henvendelse måtte afgøres af amtet. Det er også værd at overveje, om forskellig erhvervsstruktur førte til forskellige behov for veje.

²¹ Ilsøe 1979, s. 181-184

²² Samme, s. 181

Specialeafhandlingen vil på baggrund af det forudgående blive bygget op omkring spørgsmålene:

- I hvilke sager opstod der uoverensstemmelser?
- Imellem hvem opstod uoverensstemmelsen?
- Hvem ville hvad i sagen?
- Hvem havde forpligtelserne i sagen?
- Hvordan blev uoverensstemmelsen løst?

I den efterfølgende diskussion af specialeafhandlingens resultater vil der blive anlagt en komparativ metode af resultaterne. Derudover vil den eksisterende forskning vil blive inddraget for at nuancere resultaterne.

Bivejvæsen

Det er i paragraf 17 i den landkommunale anordning, at lovgivningen om sognekommunernes forpligtelser vedrørende bivejene skal findes. I paragraffen lyder det, at sogneforstanderskabet i samarbejde med politimesteren skal sørge for, at sognet er forsynet med de nødvendige biveje, og at de forsvarligt vedligeholdes samt at de grundforbedres, når omstændighederne tillader det. Hvis sogneforstanderskabet og politimesteren ikke kunne blive enige om, hvilket veje der skulle klassificeres som biveje, samt hvordan en bivej skulle anlægges, vedligeholdes eller grundforbedres,²³ så tilfaldt afgørelsen amtsrådet. Når et vejarbejde var gået i gang, var det sognefogedens pligt at føre dagligt tilsyn med, at arbejdet foregik forsvarligt efter forskrifterne. Det var ligeledes sognefogedens pligt at overvåge vejenes tilstand i kommunen på vegne af politimesteren.²⁴

For at finde ud af, hvad der klassificeres som en bivej, skal forordningen om vejvæsenet i Danmark fra 13. december 1793 konsulteres. Ifølge forordningen blev vejene inddelt i tre klasser: hovedlandeveje, som var veje der forbandt en provins med den anden. Mindre landeveje var veje som enten gik fra en købstad til en anden, til et færgeleje eller en vej som tjente en hel landstrækning som vej til en købstad. Alle resterende veje blev klassificeret som biveje.²⁵

²³ Grundforbedring bestod af der blev gravet grøfter på denne sider af vejen, vejen skulle hælde fra midten til vandafledning, og der skulle påkøres grus på vejen

²⁴ Kolderup-Rosenvinge 1844, s. 398-399, paragraf 17

²⁵ Ukendt forfatter 1793, s. 4, paragraf 1

Det er også i vejforordningen af 1793 reglerne for vejenes anlæggelse og vedligehold findes. Anlæggelsen af nye biveje skulle følge hovedlinjen, der allerede var igennem landskabet. Vejens bredde skulle være otte alen, og hvis der var grøfter omkring vejen mellem 10 og 12 alen. Det kunne General Vejkommisionen dog dispensere fra, hvis der allerede var anlagte stengærde eller dybe grøfter. Jordejere var forpligtet til at afstå deres jord til anlæggelse af nye veje eller udbygning af eksisterende veje mod en lille godtgørelse. Vejens belægning skulle bestemmes ud fra størrelsen af de hestevogne der kørte på områdets veje, samt hvor hyppigt de kørte, og hvor tunge de var lastet. De nødvendige materialer til vejarbejdet skulle hentes, der hvor de nærmest var at få. Og jordejeren var forpligtet til at hjælpe med at opgrave og køre materialerne hen til vejarbejdet uden betaling. Dog skulle jordejerens mark skånes så meget som muligt. I paragraf 23 tillades det at plante træer langs vejen hvis vejenes var af rimelig bredde.²⁶

Knap to måneder efter anordningen om landkommunevæsenet den 29. september udkom Forordningen indeholdende adskillige nærmere Bestemmelser af hvad i Fr. 13. Dec. 1793, ang. Vejevæsenet i Danmark, er foreskrevet om Vejarbejder og Vejudgifternes fordeling. I dennes paragraf 28 bestemmes det at mindst hvert tredje år, skulle der udarbejdes et specielt regulativ over de veje, som skulle regnes for offentlige biveje. Udarbejdelsen af regulativet skete ved, at både sogneforstanderskabet og politimesteren indsendte et forslag til amtsrådet. Det var så amtsrådets opgave at ”*bifalde eller forandre disse Forslag.*”²⁷ Det var altså kun veje, som var optaget på dette specielle regulativ, som havde betegnelsen biveje. Og derfor var også kun de veje, som sogneforstanderskabet var juridisk forpligtet til at holde under opsyn og forestå vedligeholdelse, istandsættelse og grundforbedring på.

Når sogneforstanderskabet havde fået bivejsregulativet godkendt, så var de også juridisk forpligtet til at disse: ”(...) *forsvarlig vedligeholdes, og, naar Omstændighederne fordre det, grundforbedres.*” som det hed i anordningen om landkommunevæsenet.²⁸ Gennemførelsen af det besluttede vejarbejde forudsatte, at sogneforstanderskabet havde de rette beføjelser til rådighed. Det var først og fremmest retten til at udskrive beboerne til arbejde på vejene, og til at pålægge udgifterne på hartkornet hvis der var tale om betalt arbejde. Ingen af delene var dog udtrykkeligt anført i hverken anordningen om landkommunevæsenet eller den to måneder yngre anordning om vejevæsenet. Det lå dog i lovens ånd og forståelsen af den, at sogneforstanderskabet havde begge beføjelser. Hvis de udpegede vejarbejdspligtige ikke mødte til det udskrevne arbejde, kunne sognefogeden udskrive bøder. Alternativt

²⁶ Ukendt forfatter 1793, s. 6, 7, 9-13, paragraf 6, 8, 12, 14, 16 og 17

²⁷ Kolderup-Rosenvinge 1844, s. 440

²⁸ Samme, s. 399

kunne arbejdet udføres af betalt arbejdskraft som udlignes på den vejarbejdspligtige hartkorn.²⁹ Et andet afgørende punkt for sogneforstanderskaberne var, at de havde mulighed for at ekspropriere jord til anlæggelse af nye veje eller omdirigering af eksisterende veje. Det fik de dog først i 1853, hvor lov af 20. august gav: ”(...) *et Sogneforstandeskab eller en Købstads-Communalbestyrelse finder enten Anlæggelsen af en ny offentlig Bivej eller Udvidelsen af en ældre saadan eller en forandret Retning af samme i den Grad fornøden, at det alene Vel maa ansees at fordre slige Anlæg, skulle vedkommende Grundbesiddere være pligtige til imod fuldstændig Erstatning at afstaae det nødvendige Jordareal.*”³⁰ Det vil sige, at hvis sogneforstanderskabet ville anlægge eller omdirigere veje før 1853, var de afhængelige af grundejerens villighed til at afstå jorden. Det sidste vigtige element for sogneforstanderskabet var deres ret til at hente grus, ler og sten i sognets grusgrave uden betaling. Sogneforstanderskabet havde altså de beføjelser og midler til rådighed, som var nødvendige for at forvalte bivejvæsenet.

Finansieringen af vedligeholdelsen, istandsættelsen og grundforbedringen skulle sogneforstanderskabet forestå. Hvor arbejde in natura på hovedlandeveje og mindre landeveje blev gjort forbudt i forordningens paragraf 21,³¹ så forblev arbejde in natura fortsat lovligt ved arbejdet på bivejene. De vejarbejdspligtige bønder skulle forrette et antal spand- eller gangdage³² udregnet efter deres hartkorn om året. For husmænd med under én tønne hartkorn blev spanddagene omregnet til gangdage. De jordløse husmænd og inderste kunne indtil 1848 blive pålagt én gangdag om året med vejarbejdet. Med forordningen til forbedring af husmænd og inderstes kår af 27. maj 1848 blev det bestemt, at husmænd med under én tønne hartkorn og inderste kun kunne udskrives til maksimalt tre dages offentligt pligtarbejde om året.³³ Sogneforstanderskabet kunne også vælge at bortlicitere vejarbejdet for ét år ad gangen. Udgifterne skulle så pålignes kommunens beboere over skatten. Det bestemmes ligeledes i paragraf 28, at hvis der kræves grundforbedring eller større istandsættelser på en bivej, som fører igennem flere kommuner i samme herred, så skal nabokommunerne stille med ”*fornøden hjælp.*”³⁴ Hvad ”fornøden hjælp” dækkede over, blev ikke nærmere uddybet. Derudover skulle vedligeholdelse, istandsættelse og etablering af større broer og stenkister på bivejene betales af amtet.

²⁹ Rasmussen 1857, s. 95

³⁰ Algreen-Using 1854, s. 197-198

³¹ Samme, s. 436

³² På en spanddag skulle den arbejdspligtige møde med heste og vogn. På gangdage var det uden heste og vogn

³³ Kolderup-Rosenvinge 1850, s. 49-51

³⁴ Kolderup-Rosenvinge 1844, s. 441

Hvis en bivej løb igennem flere kommuner i samme herred, så var nabokommunen/erne forpligtet til at hjælpe hinanden med grundforbedring og større istandsættelser.³⁵

De udvalgte undersøgelseskommuner

Det ville have været ønskværdig at foretage en analyse af forvaltningen af bivejvæsenet i hele Danmark. Et sådant projekt ville dog nok mere have karakter af et livsprojekt end en specialeafhandling.

Sognekommunernes forhandlingsprotokollerne er enten afleveret til Rigsarkivets afdelinger rundt om i landet eller nærliggende Stadsarkiver. Og taget de fleste arkivers, særligt Rigsarkivets, begrænsede åbningstider på læsesalene i betragtning, har jeg af tidsmæssige hensyn valgt tre fynske undersøgelseskommuner. Udvælgelsen af fynske kommuner har været begrænset ved, at ud af de 142 fynske kommuner, som blev oprettet i 1842, er der kun leveret 93 komplette sæt sogneforstanderskabsforhandlingsprotokoller til det daværende Landsarkivet for Fyn, nuværende Rigsarkivet Odense, eller Odense Stadsarkiv.

De valgte kommuner er Søby-Turup, Paarup og Øster Skerninge-Hundstrup. Kommunerne bliver præsenteret på baggrund af J. P. Traps *Statistisk-Topografisk beskrivelse af Kongeriget Danmark* første udgave, som blev udgivet i 1858-1860. Trap angiver kommunearealet i tønder land. I det nedenstående er det omregnet til hektar efter formlen, at 1 tønde land svarer til 0,55 hektar. Til indbyggertallene er brugt folketællingerne i 1840 og 1870, da det er de år der ligger tættest undersøgelsesperioden. Tallene er hentet fra *Statistiske meddelelser* udgivet af Det Statistiske Bureau.

Søby-Turup kommune bestod af Søby sogn og Turup sogn, som lå adskilt af Gamtofte sogn, som kilede sig imellem sognene. Søby sogn havde et areal på 917 hektar. I 1840 var indbyggertallet 378, som i år 1870 var vokset med 4 indbyggere til 382. Af byer lå Kirke Søby med kirke, præstegård, skole og hospital. Derudover fandtes også byerne Sø Søby og Tyllegaard med kroen Tylle Kro. Af større veje gik landevejen fra Odense til Assens igennem Tylle. For Turups vedkommende havde sognet et areal på 1041 hektar, hvor 607 indbyggere boede i 1840. I 1870 var det tal vokset med 91 indbyggere til 698. I sognet lå Turup med kirke, skole og mølle samt Blangstrup. Igennem Turup kørte landevejen som kobled sig på hovedlandevejen mellem Middelfart og Assens syd for Holevad. For begge sogne var hovederhvervet jordbrug.³⁶

³⁵ Kolderup-Rosenvinge 1844, s. 440-441, paragraf 28

³⁶ Trap 1858, s. 667-668; Statistiske Meddelelser 2.12.1, s. 25

Paarup kommune havde et areal på 1483 hektar og et indbyggertal på 793 i 1840. Tallet voksede med en fremgang på 120 indbyggere til 914 i 1870. I kommunen lå byerne Paarup med kommunens kirke, Taarup hvor præstegården lå, Snestrup med skolen, Stegsted og Villestofte med en vindmølle. Agerdyrkning var hovederhvervet i kommunen, en mindre del erhvervet sig ved skovarbejde, men også afsætning af havesager, ferskvandsfisk samt lærreds- og bouldstøj til Odense beskæftigede nogle, og derudover blev der drevet to teglværker i kommunen. I Traps 3. udgave angives teglværkerne til at være placeret i Stegsted.³⁷ Af større veje gik hovedlandevejen fra Odense til Middelfart syd for Stegsted, og gennem Tarup og Villestofte gik landevejen Rugårdsvej.³⁸

Øster Skerninge-Hundstrup kommune bestod af sognene Øster Skerninge og Hundstrup. Kommunen lå adskilt af både Vester Skerninge sogn og Ollerup sogn. Øster Skerninge sogns areal var 938 hektar. Indbyggertallet var fra år 1840 med 456 indbyggere vokset med 90 indbyggere i 1870, hvor der boede 546 i sognet. Sognets to byer var Øster Skerninge hvor kirken, præstegården og skolen lå samt Ballen i sognets sydlige del. Hovederhvervet angives til at være jordbrug, og for en væsentlig mindre del af indbyggerne fiskeri. For Hundstrup sogns vedkommende havde det et areal på 1602 hektar. Sognet havde i 1840 et indbyggertal på 482. Det var i 1870 vokset til 765, hvilket var en indbyggerfremgang på 283 mennesker. I sognet lå byerne Hundstrup med kirke og skole, Gundestrup med to vandmøller og en vindmølle. De fremtrædende erhverv i sognet var jordbrug og skovarbejde. Der gik hverken i Øster Skerninge sogn eller Hundstrup sogn nogen hovedlandevej eller landevej.³⁹

Opsummeret var Øster Skerninge-Hundstrup arealmæssigt den største kommune med knap 600 hektar land mere end Søby-Turup og lidt over 1000 hektar mere land end Paarup. Indbyggermæssigt var Søby-Turup i 1840 den største kommune med 47 indbyggere mere end Øster Skerninge-Hundstrup og næsten 200 flere end Paarup. Det havde dog ændret sig i 1870, hvor Øster Skerninge-Hundstrup med 51 flere indbygger end Søby-Turup og 217 flere end Paarup var blevet den indbyggermæssigt største kommune. Paarup kommune stod dog for den mest mangeartetet erhvervsstruktur. Øster Skerninge Hundstrup var altså den største kommune, men også den eneste kommune uden en gennemgående hovedlandevej eller mindre landevej. Det må have stillet krav til en vis kvalitet af bivejene, når de var de eneste tilgængelige veje. Både Søby-Turup og Paarup havde hovedlandeveje og mindre landeveje gennemgående i deres kommune. Her kunne det forestilles, at beboerne var interesseret i at, enten at få anlagt biveje hen til de større veje, eller at få forbedret bivejene hen til de større veje. I Paarup var der også mange bebyggelsesområder, som må have stillet krav til bivejene

³⁷ Weitemeyer 1899, s. 403

³⁸ Trap 1858, s. 593-594; Statistiske Meddelelser 2.12.1, s. 22

³⁹ Samme, s. 734 og 751-752; samme, s. 27

imellem områder. Hvilket kan have resulteret i interessekonflikter. Udover arealet, større gennemgående veje og Paarups bebyggelser så er de tre udvalgte undersøgelseskommuner valgt fordi de ikke har markante forskelle. Det er derfor vurderet at de valgte undersøgelseskommuner er repræsentative for de resterende fynske kommuner.

Kildemateriale

Ifølge anordningen var sogneforstanderskaberne pålagt at føre forhandlingsprotokol. I denne protokol, som førtes af formanden, blev alle trufne beslutninger indført. For specialeafhandlingens udvalgte undersøgelseskommuner er forhandlingsprotokollen bevaret i alle tre kommuner igennem hele undersøgelsesperioden. Det er således også denne protokol, der kommer til at være det primære kildemateriale for specialeafhandlingen.

Sogneforstanderskabet skulle også årligt udføre overslag over forventede udgifter, samt et regnskab, som skulle godkendes i amtsrådet. Derfor eksisterer der også regnskabsmateriale i perioden. Hvordan overslaget og regnskabet skulle udføres, er ikke beskrevet i forordningen, så en hvis uensartethed må derfor forventes. Hvis der er høje udgifter til udlicitering af vejarbejde, kan regnskabet give indikation af hvordan sogneforstanderskabet forvaltede arbejdet med bivejene. Søby-Turup har ikke bevaret en deciderede regnskabsprotokol, men der er i forhandlingsprotokollen fra og med 1849 indskrevet slutregnskabet for Turup sogn. Først fra 1852 figurerer også regnskabet for Søby sogn i forhandlingsprotokollen. I 1862 bliver der for første gang aflagt et samlet regnskab for begge sogne. Derudover er der bevaret et regnskab over udførelsen af istandsættelse af bivejene i 1860. Der er for Paarup kommune i tiden 1842-1867 kun bevaret regnskabsmateriale for fattigvæsenet. For Øster Skerninge-Hundstrup er der bevarede regnskabsmateriale fra 1858 til 1867. I samme periode er der også bevaret særlige regnskaber udarbejdet for de specifikke sogne. Det skal understreges, at når regnskaberne skulle godkendes i amtsrådet, findes de muligvis stadig i amtsrådenes arkiver på Rigsarkivet. Af tidsmæssige hensyn er det dog ikke blevet undersøgt.

Udover forhandlingsprotokollen og regnskabsmateriale er der også bevaret ind- og udgående skrivelser af forskellig karakter fra de udvalgte kommuner. Men på grund af at forordningen ikke foreskrev retningslinjer om førelsen af kopi- og journalbog var det overladt til sogneforstanderskabets formand, at udvælge hvad han synes var bevaringsværdigt. For Søby-Turups vedkommende er der bevaret en journal over dokumenter og breve. Journalen angiver den dato forstanderskabet har modtaget dokumentet eller brevet, samt en kort beskrivelse af skrivelsens indhold. Hos Paarup er der

bevaret en kopibog, som blev ført fra 1847 til 1929, dog med store huller i årene protokollen er ført. Kopibogen indeholder en kopi af udgående skrivelser. Først fra 1929 blev den indkomne post registreret. For Øster Skerninge-Hundstrups vedkommende er der bevaret en korrespondanceprotokol med både ind- og udgående skrivelser. Det er dog meget forskelligt fra år til år, om der både er indskrevet ind- og udgående skrivelser, eller om der kun er indført udgående skrivelser. Derudover er der også bevaret originale skrivelser tilsendt til sogneforstanderskabet. Det er altså ikke nok blot at orientere sig i dette materiale, for at finde frem til sager som vedrører bivejene i kommunen. Før det første kan det ikke lade sig gøre for Paarups vedkommende, da deres kopibog først er ført fra 1847. For det andet må der tages højde for, at en sag også kunne blive overleveret mundtligt til sogneforstanderskabet, eller at en sag blev startet på initiativ af sogneforstanderskabet. En gennemgang af en kopibog eller korrespondanceprotokol vil altså ikke nødvendigvis fange alle sager vedrørende en bivejssag.

Aktørerne i forvaltningen af bivejene

I dette afsnit skal der kort redegøres for, hvilke aktører sogneforstanderskaberne skulle forholde sig til i forhold til forvaltningen af bivejvæsenet.

Amtsrådene blev oprettet med anordningen angående landkommunevæsenet af 13. august 1841. Det vil sige samtidig med sogneforstanderskaberne. Amtsrådenes bestod af amtmanden, som blev udpeget af kongemagten og efter 1848 af indenrigsministeriet. De fødte medlemmer var amtmanden som tillige var født formand for amtsrådet. Også én af amtets provster, som blev udvalgt af kancelliet, var født medlem. Og eventuelle lensbesiddere med mindst 500 tønner hartkorn havde ret til at være medlem, dog højst to ad gangen. Hvis der var flere af sådanne lensbesiddere i et amt, måtte de selv indbyrdes aftale, hvem der skulle være medlem af amtsrådet. Dertil kom seks valgte medlemmer. Amtets største jordejere skulle vælge maksimalt tre af de seks medlemmer. De resterende tre valgte medlemmer skulle vælges blandt de sogneforstandere i amtet med mindst fire tønner hartkorn.⁴⁰ Amtsrådenes vigtigste arbejdsopgaver var administrationen af amtsrepartitionsfondet og fattig-, skole- og vejvæsenet. Derudover skulle de føre tilsyn med sogneforstanderskaberne, afgøre klager og udtale sig om spørgsmål der blev fremstillet af centraladministrationen. Amtsrådene havde kun møde fire gange om året, og derfor havde amtmanden bemyndigelse til at afgøre presserende sager uden samråd med det øvrige amtsråd, samt han kunne suspendere enhver beslutning taget af

⁴⁰ Rausgaard 1991, s. 53

amtsrådet, som han mente var lovstridig.⁴¹ I undersøgelsesperioden var Fyn inddelt i Odense og Svendborg amt. Derudover var Odense amt delt i to amtskommuner; Assens amtsrådskreds og Odense amtsrådskreds. Angående bivejene havde amtsrådet overopsynet med at bivejene blev holdt i forsvarlig stand, og som nævnt skulle amtsrådene godkende bivejsregulativet foreslået af sogneforstanderskab og politimester, og som de frit kunne ændre i.

Herredsfogeden var den lokale embedsmand i et herred, som varetog kongens interesse på tinge. Han blev udnævnt af kongemagten og efter 1848 af justitsministeriet. Oprindeligt havde hvert herred haft egen herredsfoged, men op gennem 1600-tallet blev flere herredsfogedembeder slået sammen. Og også flere embeder blev lagt ind under herredsfogedembedet, heriblandt embedet som politimester. Hvor herrederne var underlagt den offentlige jurisdiktion, så var et birk underlagt privat jurisdiktion. Birkeretten var et privilegium, som i senmiddelalderen var givet til alle adelige godsejere og fra 1671 til alle grever og friherrer. Privilegiet bestod i retten til at udnævne en birkedommer, som skulle forestå birket. Altså værnetinget for godsets beboere. Godset var altså i retslig og politimæssig henseende immun overfor de offentlige embedsmænds indblanding. Herredsfogeden og birkedommeren varetog altså de samme opgaver, blot som henholdsvis offentlig og privat ansat. Da et sogn kunne være delt mellem flere jurisdiktioner, blev det ved lov bestemt af jurisdiktionen skulle tilhøre det største hartkorn.⁴² I både herredsfogedens og birkedommerens egenskab af politimester, var de ifølge anordningen angående landkommunevæsenet af 13. august 1841 sidestillet med sogneforstanderskabet i bestemmelsen af bivejsregulativet og hvordan vejarbejdet skulle organiseres. Derudover havde politimesterens pligt at tilsige de arbejdspligtige til vejarbejdet, og ansvaret for et det bestemte vejarbejde blev udført lå på politimesteren.⁴³ Som det blev vist i forskningsoversigten, var politimesterens involvering i bivejsspørgsmålet meget forskellig.

Sognefogeden blev efter indstilling fra sogneforstanderskabet udnævnt af amtmanden til at være politimesterens medhjælper i sognekommunerne. Sognefogeden skulle sørge for, at vejarbejdet blev sat i gang, han skulle føre tilsyn med, at arbejdet blev forsvarligt udført og at det blev udført inden for den bestemte tidsramme. I det daglige skulle sognefogeden tilse bivejene, og sørge for at vejene blev holdt i forsvarlig stand. Hvis han fandt noget lovstridigt, skulle han indberette det til politimesteren. Til gengæld var sognefogeden fritaget for selv at deltage i vejarbejdet.⁴⁴

⁴¹ Pedersen 1998, s. 381

⁴² Løgstrup 1982, s. 17-28

⁴³ Christensen 1997, s. 176

⁴⁴ Schultz 2000, s. 181-183

Bivejsforvaltningen i praksis

Inden de udvalgte sogneforstanderskabers forvaltning af bivejene analyseres, skal det dog først bemærkes, at alle nedenstående citater er ordret citerede. Det betyder blandt andet, at det ikke er alle substantiver, der er skrevet med stort begyndelsesbogstav. Der er således ikke tale om transskriberingsfejl, men derimod om ordret citering. Ved at gøre opmærksom på den valgte citeringspraksis, er det således udeladt at skrive [*sic*] efter hvert citat. Det er valgt for at højne læseoplevelsen.

I undersøgelsesperioden var den gængse måleenhed favn og alen. For at give en nøjagtig beskrivelse af datidens forhold, er det valgt ikke at omregne til meter. Det skal dog bemærkes at 1 favn svarer til 1,88 meter, 1 alen til 0,62 meter og 1 mil til 7532 meter.

Med disse indledende bemærkninger, vil den første undersøgelseskommune blive analyseret, nemlig Søby-Turup

Søby-Turup kommune

Bivejsregulativet

I forholdt til vejvæsenet lader det ikke til, at det var her sogneforstanderskabet lagde mest energi fra starten. Justitsråd Buchwald, som fungerede som by og herredsfogeden i Assens, havde sendt en skrivelse den 23. marts 1842, hvori han bad sogneforstanderskabet: ”at afgive et Slags Forslag for Søbye og Thurup Sognes Veie, hvilke der skulle henregnes til de mindre Landeveie og hvilke, der benævnes ved Biveie”.⁴⁵ Det er dog først ved mødet den 22. maj 1842, at vejvæsenet første gang bliver behandlet af sogneforstanderskabet. At der skulle gå næsten et halvt år, før vejene kom op til forhandling, tør nok forklares med, at sogneforstanderskabet havde rigeligt med andre sager at sætte sig ind i, her i deres spæde start. Energien var dog fundet frem imellem herredsfogedens skrivelse af den 23. marts og mødet den 22. maj. For i den mellemliggende periode havde sogneforstanderskabet ”optegnet enhver Vei fra et Sted til et andet, tillige opmaalt sammes Længde, for derved nogenlunde at kunne bedømme dets Omfang.”⁴⁶ Vejene blev opmålt for hver by og deres omkringliggende veje. For Søby sogns veje var disse:

Vejnummer	Vej	Længde i alen
1	vejen fra byen til Grønsbjerg gyden	1190

⁴⁵ Søby-Turup sogneforstanderskabs forhandlingsprotokol 1841-1863, s. 6. Herefter forkortet S-T FP

⁴⁶ Samme

2	fra Iergraven til Hestholm mark	910
3	fra byen til Oksnebjerggyden (markvej)	739
4	Fra byen til Tylle mark	1140

På Kirke Søbys grund:

Vejnummer	Vej	Længde i alen
1	Rødlandsvejen til Søbys mark	370
2	Fra den gamle landevej til profitpletten (markvej)	900
3	Fra den gamle landevej til Flemløsevejen	850
4	Fra byen til Flemløse mark	1820
5	Kirke Søbysvejen til den gamle landevej	830
6	Stausshøjvejen til den gamle landevej (markvej)	480
7	Fra den gamle landevej til Tingledet	680
8	Den gamle Odense landevej (mindre landevej)	5820

Turups bys veje:

Vejnummer	Vej	Længde i alen
1	Fra Turup kirke til Langestensbroen	2612
2	Fra Turup kirke til Gamtofte mark	1642
3	Fra Turup til Øjehusene	2950
4	Fra Småbjerg kaldet til Vedtofte mark	2302
5	Ved Druehuset til Øjehusene	764
6	Ved Lundegaard	1410
7	Ved Turup Mølle	280

Turup sogns Hesle:

Vejnummer	Vej	Længde i alen
1	Fra Hesle til Trashusene	1540
2	Fra Hesle til Brohuset	260

Blangstrup bys veje:

Vejnummer	Vej	Længde i alen
1	Fra Blangstrup til Turup mølle	1151
2	Fra Blangstrup til Turup by	1637
3	Fra Blangstrup til Stuegaarden	2054
4	Fra Blangstrup til Trashusene	618

Denne liste blev efterfølgende tilbagesendt til herredsfogeden. Det var dog ikke helt, hvad herredsfoged Buchwald havde forestillet sig. Buchwald anså det ikke som et seriøst forslag til et bivejsregulativ blot at nævne alle landeveje, biveje og markveje i kommunen. Derfor sendte han sogneforstanderskabet en skrivelse den 12. december 1842, hvori han: ”forlanger Oplysninger over hvilke Veie der paa det under 25. Mai 1842 forfattede Regulativ er mindre Landeveie og hvilke opfattes Biveie.⁴⁷ Derfor måtte sogneforstanderskabet på deres møde den 22. februar 1843, på ny forfatte et forslag til regulativet, som de tilsendte Buchwald. For Buchwald var det vigtigt at vide, hvilke veje der skulle betegnes som biveje. Både i forholdt til at udarbejde sit eget forslag til et bivejsregulativ, men også i fremtiden for at kunne rådgive og handle efter den rette lovgivning. Knap seks måneder senere, den 11. august 1843, havde amtsrådet i Assens godkendt regulativet og tilbagesendt det til sogneforstanderskabet. Søby-Turup kommunes første bivejsregulativ gældende i årene 1843-1846 var en realitet. Regulativet blev således for Søby sogn:⁴⁸

Vejnummer	Vej
1	Fra Sø Søby til Grønsbjerggyden
2	Fra lergraven ved vejen fra Sø Søby til Grønsbjerggyden til Hestholm mark
3	Fra Sø Søby til Odense landevej ved Tylle kro
4	Fra Tylle kro til Flemløsevejen
5	Fra Kirke Søby til Flemløse markskel
6	Fra Kirke Søby over Kirkebjerg til den gamle Odense landevej
7	Fra Kirke Søby over Staushøjen til den gamle Odense landevej

For Turup sogn så regulativet sådan ud:

Vejnummer	Vej
1	Fra hovedlandevejen fordi møllen til Barløse sognegrund ved Landetønde
2	Fra landevejen ved kirken til Gamtofte sognegrund
3	Fra vejnummer 2 til Stuegaardens grund
4	Fra østsiden af Stuegaarden grund til vejen fra Turup til Øjehusene
5	Fra Turup til Øjehusene
6	Fra Blangstrup til Turup Mølle
7	Fra Blangstrup til Barløse sognegrund
8	Fra Blangstrup til Turup
9	Fra Blangstrup fordi Trashusene til Hesle
10	Fra Hesle ved Brydehuset til skællet
11	Fra landevejen til Babøllehusene
12	Mellem Mygind og Turup mølle

⁴⁷ S-T FP 1841-1863, s. 10

⁴⁸ Samme, s. 14

De 25 veje som sogneforstanderskabet i første omgang foreslog ved mødet den 22. maj 1842, var altså et år og tre måneder senere blevet reducerede til et, af amtsrådet godkendt, bivejsregulativ med 19 opførte biveje. Hvis de tre veje som sogneforstanderskabet selv i starten kaldte markveje, og den ene vej, som de havde regnet som mindre landevej regnes fra det endelige regulativ, så udgjorde det altså kun en forskel på én vej. Men da der i forhandlingsprotokollen for Assens amtsråd for mødet den 11. august, for mødet før, den 15. maj, og for mødet efter, den 10. november, ikke findes noget anført om regulativet, er det ikke muligt at få indblik i amtets beslutning. Det er også undersøgt, om der findes fortegnelser opført i journalprotokollen og i kopibogen uden held.⁴⁹ At amtsrådet fjerner en vej fra det foreslåede bivejsregulativ, i forholdt til det vedtagne, må forklares med, at amtsrådet har skønnet, at vejen ikke var til gavn for hele kommunen.

Amtsrådet havde i brevet med det første regulativ ladet sig forstå, at det var sogneforstanderskabets opgave at indsende et nyt regulativ til godkendelse i løbet af 1846. Så på sogneforstanderskabsmødet den 1. april 1846 var bivejsregulativet igen på dagsordenen. På mødet blev det enstemmigt besluttet: ”*at der ingen forandring Burde foretages i Regulativet (...).*”⁵⁰ Et uforandret bivejsregulativ var amtsrådet dog kun delvist enige i. Mens de godkendte regulativet for Turup sogns vegne, så skrev de i brevet den 23. august 1847 efter at have godkendt Turups regulativ: ”*Dog at Veien, Søbye Sogn 8, fra Thinggyden til gamle Odense Landevei, blevet at forregne til offentlige Bivei, og som saadan af Sognet at vedligeholde, samt undergives Tilsyn af det Offentlige.*”⁵¹ Amtsrådet indlagde altså en ottende vej på bivejsregulativet for Søby sogn. Det er dog igen ikke muligt at komme bagom amtsrådets beslutning, da der for mødet den 23. august i amtsrådets forhandlingsprotokol, ikke er anført noget om sagen. Der er dog i journalprotokollen under det fortløbende nummer 281, 8. juni 1847 vedrørende en klagesag om landevejen fra sogneforstanderskabet indskrevet: ”*23. aug: Søbye & Thurup Sogf.*”⁵² Det tyder altså på, at amtsrådet har behandlet noget vedrørende Søby-Turup sogneforstanderskab den 23. august 1847. En plausible antagelse over beslutningen kan dog være, at der var flyttet så mange beboere ud på Thinggyden, at amtsrådet mente, at de havde ret til en vej under offentligt tilsyn. Thinggyden eksisterer i hvert fald stadig den dag i dag, og Tinggyde er i dag et registrerede stednavn kategoriseret som by i Assens kommune.⁵³

⁴⁹ Assens amtsråd, forhandlingsprotokol 1841-1861, s. 8-15. Herefter benævnt A.A FP; Assens amtsråd, kopibog, år 1942-42; Assens amtsråd journalbog, år. 1842-42. Efter benævnt: A-A JB

⁵⁰ S-T FP 1841-1863, s. 34

⁵¹ Samme, s. 50

⁵² A-A JP, s. år 1847

⁵³ Stednavneudvalget, s. 1246

I de efterfølgende år foregik udarbejdelsen og godkendelsen af regulativet uden problemer. I 1850 blev vejen fra Kirke Søby til Skovgaarde tilført regulativet for Søby sogn uden anmærkninger fra amtsrådet,⁵⁴ og i 1856 blev omlægninger af fire veje på Turups regulativ godkendt uden problemer.⁵⁵

I 1865 udarbejdede sogneforstanderskabet, det der skulle vise sig at blive deres sidste bivejsregulativ. På mødet den 6. oktober 1865 fremlagde sogneforstanderskabets formand, forpagter Langkilde, at regulativet vedtaget på sogneforstanderskabets møde den 20. juni samme år, var blevet godkendt af amtet.⁵⁶ På mødet den 20. juni blev følgende om Søby sogns bivejsregulativ besluttet: ”(...) af Samtlige Sogneforstanderskabets (medlemmer)⁵⁷ med undtagelse af Jørgen Rasmussen at indgaa til Amtsraadet med et Andragende om at No. 4 af Sognets Regulativs Veie, nemlig Veien som fører fra Tylle Kro til Flemløseveien, maa udgaa af Regulativet for i stedet for, at optage Veien som fører fra Søb Søby Over Øksnebjerg til gamle Odense Landevei.⁵⁸ Begrundelsen var at sogneforstanderskabet mente, at flere havde gavn af vejen fra Søb Søby til landevejen. Den beslutning blev dog ikke bifaldt blandt beboerne i Kirke Søby og Tylle. Snakken må have gået i lokalområdet, eller én eller flere beboere må have kontaktet sogneforstanderskabet. For uden at have modtaget nogen klage sendte sogneforstanderskabet et længere brev til amtsrådsmedlem og herredsfoged Lindberg den 21. november. Deri meddelte sogneforstanderskabet, at beboerne i Kirke Søby og Tylle var bekymret over udskiftningen i bivejsregulativet. Bekymringen var baserede på tre grunde. Den første var, at beboerne ville få sværere ved at komme til Flemløsevejen og landevejen. Men det afviste sogneforstanderskabet med, at den nye vej ville fungere som købstadsvej til Assens for tre gårde og hele Søb Søby by. Derudover førte to veje på regulativet allerede fra Kirke Søby til netop Flemløsevejen og landevejen. Den anden grund var, at beboerne mente, at den nye vej ville bebyrde de vejarbejdspligtige unødvendigt. Samtidigt var de af den overbevisning, at Skovgaarde var blevet forfordelt i uddeelingen af de vejstykker, som skulle vedligeholdelse. Det afviste sogneforstanderskabet dog med, at Skovgaarde var blevet tildelt at vedligeholde 100 favne vej på tre forskellige vejstykker. Den tredje og sidste bekymring hos beboerne i Kirke Søby og Tylle var, at de mente de havde for langt til grusgravene i Søb Søby, når der skulle hentes ler og grus til vejene. Også den bekymring afviste sogneforstanderskabet. Grusgravene havde nemlig ligget ved Søb Søby i 21 år, og da der ingen klager var, da

⁵⁴ S-T FP 1841-1863, s. 104

⁵⁵ Samme, s. 199-200 og

⁵⁶ Samme, s. 25

⁵⁷ Min parentes

⁵⁸ S-T FP 1864-1875, s. 20

sogneforstanderskabet i 1860 havde anlagt to nye grusgrave omkring Søb Søby,⁵⁹ mente de ikke, at det nu kunne være et problem. Sogneforstanderskabet afsluttede i deres brev til Lindberg, at de var af: ”(...) *Den Overbevisning at Kirke Søb og Tylles Beboeres Bekymring er aldeles ubegrundet.*⁶⁰ Men allerede på amtsrådets møde den 14. november havde de behandlet en klage fra beboerne i Kirke Søb og Tylle. Den gik ud på de samme bekymringer, som sogneforstanderskabet selv havde sendt til herredsfoged Lindberg en uge senere. Amtsrådet støttede dog fortsat op om sogneforstanderskabets beslutning, og på sogneforstanderskabets møde den 6. maj 1866 kunne formanden, forpagter Langkilde, meddele resten af sogneforstanderskabets medlemmer, at amtsrådet igen havde godkendt vejen fra Søb Søby over Øksnebjerg til landevejen til at stå på bivejsregulativet.⁶¹ Det sidste punktum var dog ikke sat i den sag. For beboerne i Kirke Søb og Tylle var ikke tilfredse med amtsrådets og sogneforstanderskabets beslutning om, at lade de omhandlende veje udskifte i regulativet. De havde derfor beklagede sig til Fyns Stiftsamst i Odense, hvorpå de luftede deres utilfredshed over beslutningen. Det satte gang i en mindre kædereaktion af skrivelser frem og tilbage. Stiftsamstet skrev til herredsfoged Lindberg, at de ville have et skriftligt andragende over det ”*Veianliggende i Søb Sogn*”.⁶² Herredsfoged Lindberg skrev så videre til sogneforstanderskabet, hvori han bad sogneforstanderskabet om at tilsende en skriftlig erklæring på sagen. Sogneforstanderskabet skrev kort tilbage til Lindberg, at de havde udskiftet vej nr. 4 på bivejsregulativet for Søb sogn ud med en vej fra Søb Søby over Øksnebjerg til landevejen, og at det var blevet godkendt af amtsrådet.⁶³ Stiftsamstet må tilsyneladende ikke have haft noget at indvende overfor sogneforstanderskabets og amtsrådets beslutning, da sogneforstanderskabet hverken fra stiftsamstet, amtsrådet i Assens eller fra herredsfogeden hørte mere om sagen.

Selvom det har vist sig umuligt, at få klarhed over amtsrådets beslutninger i forholdt til bestemmelsen og godkendelsen af bivejsregulativet, så er det blevet vist, at i et enkelt tilfælde satte de sig ud over sogneforstanderskabets indstilling til regulativet. Samtidig er det også vist, hvordan den lokale befolkning kunne være utilfredse over beslutningerne om bivejsregulativet. I sagen om den lokale utilfredshed hos beboerne i Kirke Søb og Tylle syntes det at bunde i, at beboerne havde udsigt til selv at skulle vedligeholde den hurtigste vej til Flemløse, og at de følte sig uretfærdigt behandlet.

⁵⁹ S-T FP 1841-1863, s. 244

⁶⁰ S-T FP 1864-1875, s. 27-29

⁶¹ Samme, s. 31 og 38

⁶² S-T FP 1864-1875, s. 39

⁶³ Samme, s. 39-40

Vejarbejdets organisation

For at kunne komme i gang med vedligeholdelse, istandsættelse og grundforbedringen af bivejene var det nødvendigt for sogneforstanderskabet at vide, hvordan arbejdet måtte fordeles mellem de vejpligtige. Derfor tilskrev de rentekammeret for at spørge om: ”(...) *hvordan der skal fordeles med arbejder til Biveiene af hartkornsbrugere (...)*.”⁶⁴ De kunne oplyse, at den information kunne findes i forordningen af 29. september 1841 paragraf 11a, altså forordningen om vejvæsenet i Danmark.⁶⁵ I forordningen er det angivet, at der ikke må pålægges en arbejdsmængde, som overskrider en halv spanddag eller halvanden gangdag pr. tønne hartkorn pr. hartkornsbruger for hele kommunen.⁶⁶

I 1848 blev sogneforstanderskaberne pålagt at udarbejde et regulativ for de offentlige arbejders udførelse. Derpå skulle altså også arbejde på bivejene indskrives. I den forbindelse mente sogneforstanderskabet, at det var unødvendigt, at beboere i Søby sogn skulle lave offentligt arbejde i Turup sogn og vice versa. Derfor tilskrev de Fyns Stiftsamt den 11. januar 1849, hvori de bad om tilladelse til at adskille det offentlige arbejde i hvert sit sogn: ”*Sogneforstanderskabet samtlige Medlemmer ønsker intet fællesskab i henstaaende til Communale Arbejder mellem Søbye og Thurup Sogne (...)*.”⁶⁷ For at kunne bedømme hvorvidt sådan et ønske kunne godkendes, bad amtsrådet om at få tilsendt oplysninger som sognenes arbejdskraft. Derfor indsendte sogneforstanderskabet at der var 14 arbejdspligtige i Søby Sogn. Ved arbejde på kirke og skole havde husmændene en arbejdsdag mod gårdmændenes to dage. For arbejde på vejene gjaldt det husmændene en dag hvor gårdmændene havde tre dage og alle pligtkørsler skulle foretages af jordløse og indsiddere. For Turups vedkommende havde sognet 33 arbejdspligtige, og ved alle offentlige arbejder havde husmændene en dag og gårdmændene fire, og ligesom for Søby sogns vedkommende skulle jordløse og indsiddere foreslå pligtkørslerne.⁶⁸ Men det overbeviste altså ikke amtsrådet, som afviste at adskille kommunens offentlige arbejder. Men hvis sogneforstanderskabet sendte et forslag til et regulativ over kommunens offentlige arbejder ville ”*Sagen paa nye blive tagen under Overveielse.*”⁶⁹ En sådan chance lod forstanderskabet ikke forpasse. Derfor sendte de den 22. maj 1849 et for hvert sogn udarbejdet regulativ for offentlige arbejder. Sammen med regulativet sendte de en længere forklaring på, hvorfor det offentlige arbejde burde adskilles. Det væsentligste argument som sogneforstanderskabet opstillede var, at afstanden mellem sognene, omkring 1 mil mellem kirkerne, gjorde at de arbejdspligtige brugte uforholdsvis

⁶⁴ S-T FP 1841-1863, s. 31

⁶⁵ Samme

⁶⁶ Kolderup-Rosenvinge 1844, s. 428-429

⁶⁷ S-T FP 1841-1863, s. 71

⁶⁸ Samme, s. 77-78

⁶⁹ Samme, s. 78

lang tid på transporttid. Deres andet argument var, at der aldrig havde været noget fællesskab med hensyn til det offentlige arbejde sognene imellem, så derfor mente de, at det var unødvendigt at begynde at lave om det. Dernæst forsøgte de sig med at foreslå en forsøgsperiode på 10 år, hvor arbejdet skulle være adskilt. Skrivelsen slutter: ”*Skulle Amtsraadet ikke finde sig foranledet til at bevillige nærværende Andragende udbeder man sig det ved Raadets Beslutning maa indgaa til Indenrigsministeriet Afgørelse.*”⁷⁰ En sådan trussel om at inddrage indenrigsministeriet var dog ikke noget som skræmte amtsrådet. For den 30. juni afviste de igen sogneforstanderskabets ansøgning om at adskille det offentlige arbejde. Denne gang med begrundelsen om at det ikke var tydeliggjort nok, om pligtarbejde skulle udføres in natura eller ved betalt arbejde. Til sidst i brevet forlangte at de få tilsendt et samlet regulativ for kommunen.⁷¹ Sogneforstanderskabet så sig altså nødsaget til, som forlangt, at udarbejde et regulativ for offentlige arbejder for hele kommunen. På sogneforstanderskabsmødet den 30. juli vedtog de derfor et regulativ på syv punkter for det offentlige arbejde. Men selvom de altså indtil nu var blevet afvist af amtsrådet, så havde de endnu ikke kastet håndklædet i ringen. For da de sender det vedtagne regulativ til amtsrådet den 3. august, forsøger de sig igen med: ”*paa nye at ansøge Amtraadets paa 10 Aar til at Søbye og Thurup Sogne maa være adskilte med hensyn til communale arbejder (...).*”⁷² Om amtsrådet slet og ret var blevet trætte af sogneforstanderskabets plagen om adskillelsen, eller om sogneforstanderskabet ikke ville indføre et nyt afslag i forhandlingsprotokollen, står hen i det uvisse. Men da formanden, sognepræst Schaldemose, på mødet den 14. november fremlagde amtsrådet svar på det nytilsendte regulativ og ansøgningen om en prøveperiode på 10 år, blev det kun indført i protokollen, at amtsrådet stadig var utilfredse med det udarbejdede regulativ for de offentlige arbejder. Der var altså intet svar på forespørgslen om prøveperioden. Utilfredsheden hos amtsrådet lå i beskrivelsen af, hvordan vejarbejdet på kommunens offentlige biveje hidtil var blevet udført, og hvordan det i fremtiden skulle udføres. Derfor måtte sogneforstanderskabet igen lave en revideret udgave af regulativet for offentlige arbejder, hvor de udførligt beskrev hvem der havde og i fremtiden skulle udføre vejarbejdet. Og på mødet den 16. januar 1850 kunne formanden, sognepræst Schaldemose, ”*endelig*”⁷³ berette at regulativet for det kommunale offentlige arbejde var blevet godkendt i amtsrådet.⁷⁴ Efter den lange forhandling med amtsrådet lader det til, at sogneforstanderskabet aldrig gjorde alvor af truslen om at indsende sagen til indenrigsministerieret. I hvert fald nævnes sagen ikke mere, og der er ikke anført noget i journalen over ind- og udgående skrivelser. Med de

⁷⁰ S-T FP 1841-1863, s. 78-83

⁷¹ Samme, s. 87-88

⁷² Samme, s. 90

⁷³ Samme, s. 97

⁷⁴ Samme, s. 91-94 og 97

praktiske anliggender på plads udarbejdede sogneforstanderskabet i resten af deres forvaltningstid over bivejvæsenet, ofte i samarbejde med sognefogeden, løbende nye arbejdsplaner for bivejenes istandsættelse og grundforbedring. Og der blev ført tilsyn, også oftest i samarbejde med sognefogeden, over arbejdet på bivejene uden problemer. Og udførelsen af den planlagte istandsættelse og grundforbedring forårsagede heller ikke nogen forvaltningsmæssige problemer.

Vejsager med uoverensstemmelser

Selvom sogneforstanderskabets forvaltning af bivejvæsenet i det store hele forløb med ganske få større uoverensstemmelser, så havde forstanderskabet i årenes løb også nogle mindre uoverensstemmelser og forhandlinger med både amtsrådet og den lokale befolkning.

Utilfredshed over amtsrådets reovering

Amtsrådet havde i foråret 1849 foretaget et større grundforbedringsarbejde på den gamle Odense landevej, som løb igennem Søby sogn. ” (...) Grundforbedringen overkiør flere af Søbye Sogns deels Biveje deels Markveie og er navnlig ved Tylle så meget opkiørt over Bivejen, saa kommer fra Kirke Søbye at der vil opstaa vanskelighed deels ved at faa en ordentlig opkiørsel fra Biveien til Landeveien, deels for at faa en udkiørsel fra Gaardmand Anders Buhl Andersens Gaard, hvor den gamle udkiørsel synes at blive gjort umulig.⁷⁵ Sogneforstanderskabet var altså utilfreds med, at amtsrådet havde udført et stykke arbejde, som havde umuliggjort opkiørsel på landevejen fra biveje, markveje og private grunde. Sogneforstanderskaber tilskrev derfor justitsråd og herredsfoged Buchwald den 25. maj 1849, hvor de beder ham om, at mødes med sogneforstanderskabet for at drøfte hvad der kan gøres ved problemet.⁷⁶ Det indvilligede Buchwald i. Så den 2. juni 1849 mødtes han med sogneforstanderskabet i Tylle, for ved selvsyn at tage amtsrådets udførte vejarbejde i øjesyn. Det blev konstateret, at der hvor tilkørslen før havde forbundet vejen fra Tylle til landevejen, var der blevet gravet en grøft så dyb, at det ville være nødvendigt at bygge en bro over grøften til landevejen. I fællesskab blev det derfor besluttet at anmode amtsrådet om, at omdirigere bivejen til et nordligere forløb, også tilslutte den til en anden vej, som allerede var planlagt at skulle anlægges. Det ville dog koste 30 rigsbankdaler at ekspropriere Anders Buhl Andersens jord, som den omdirigerede vej skulle anlægges på. Amtet var dog ikke interesseret i at bekoste en ekspropriering og anlæggelsen af en bro, da de mente at hensynet til landevejene måtte komme før hensynet til bivejene, så derfor afviste de sogneforstanderskabets og herredsfogedens ansøgning.⁷⁷ Der blev aldrig anført mere om sagen i

⁷⁵ S-T FP 1841-1863, s. 84

⁷⁶ Samme, s. 84

⁷⁷ S-T FP 1841-1863, s. 85-87

(...).⁸⁴ Ifølge både forhandlingsprotokollen og journalen over ind- og udgåede skrivelser svarede sogneforstanderskabet aldrig på hverken amtsrådets eller ministeriets tilbud om at udføre arbejdet med broen, og da der heller ikke er anført udgifter til dem på regnskabet for 1858,⁸⁵ må det formodes at sogneforstanderskabet selv udførte arbejdet.

Møllervejen til Frederiksgave

Det var ikke kun i forholdt til amtsrådet, at sogneforstanderskabet kom ud i uoverensstemmelser. Også med lokalbefolkningen var de ikke altid enige. Justitsråd og herredsfoged Buchwald havde den 5. juni 1850 tilskrevet sogneforstanderskabet om en klage over vejen over Skovgaarde mark til Frederiksgave,⁸⁶ som Buchwald havde modtaget af mølleforpagter Plett på Frederiksgave. Sogneforstanderskabet afviste dog med henvendelse med følgende begrundelse: ”Af omhandlende Vei gaaer Søby Sogns andeel kun over Skovgaarde Hovedgaards Mark, hvilket stykke er i en saadan Tilstand at Enhver Møllegæst vel kan passere det.”⁸⁷ Fire år senere var mølleforpagter Plett igen på pletten. Og igen igennem justitsråd og herredsfoged Buchwald, havde han forlangt at få at vide, om vejen forbi Skovgaarde til Faaborg landevej oprindeligt var udlagt som møllervej. Buchwald sendte forespørgsel videre til sogneforstanderskabet, som kunne berette tilbage til Buchwald, at de ikke kendte til nogen, som havde benyttet den vej til møllen ved Frederiksgave i de sidste 20 år. Men om vejen oprindeligt var udlagt som møllevej, havde sogneforstanderskabet ikke givet et sikkert svar på, men sogneforstanderskabet: ”(...) kunne antage at denne Vei, ikke betragtes som Møllevei, men som i sin Tid udlagt for Hoverigiørende til Skovgaarde.”⁸⁸ Med denne afvisning formodes det, at mølleforpagter Plett indså sit nederlag i kampen om at få forbedret vejen til møllen på det offentliges regning.

Opsummering

Det er igennem afsnittet om Søby-Turup kommunes forvaltning af bivejvæsenet blevet påvist, at forvaltningen i store træk er foregået relativt smertefrit. Når der har været uoverensstemmelser, både mellem sogneforstanderskabet og amtsrådet og sogneforstanderskabet og lokalbefolkningen, har omdrejningspunktet været af finansiell karakter. Både i sagen om ekspropriation af jord til omdirigeringen af en bivej, og i sagen om overkørselsbroen trak sogneforstanderskabet sig, da de ikke kunne komme udenom selv at skulle betale. Sogneforstanderskabet afviste også af to omgange at være

⁸⁴ S-F FP 1841-1864, 222

⁸⁵ Samme, s. 224

⁸⁶ Nuværende Hagenskov

⁸⁷ S-F FP 1841-1863, s. 101

⁸⁸ Samme, s. 169

ansvarlig for vedligeholdelsen på vejen fra Skovgaarde til Faaborg landevej. Sogneforstandskabet forvaltede altså bivejvæsenet med økonomisk forsigtig- og ansvarlighed.

Paarup kommune

Bivejsregulativet

I stedet for at både sogneforstanderskabet og politimesteren udarbejdede et bivejsregulativ for Paarup kommune, som reglerne foreskrev, så slog de pjalterne sammen på sogneforstanderskabsmødet den 25. april 1842, hvor de i fællesskab udarbejdede bivejsregulativet. Her blev de ”(...) *aldeles enige om at følgende Biveie blev underlagt offentlig Tilsyn.*”⁸⁹

Vejnummer	Vej
1	Vejen fra Snekstrup by forbi skolen til Ruggårdsvej og derfra forbi Vrangsbæk forbi kirken gennem Paarup og Stegsted til hovedlandevejen
2	Vejen fra Stegsted til Tanggaards grund imellem Ruggårdsvej og hovedlandevejen
3	Lillemarksgyden fra Ruggårdsvejen gennem Tarup til Snekstrup

Derudover blev det bestemt, at vej nummer et skulle anlægges til at være 8 alen bred med 1 alen grøft på hver side. Og fordi vej nummer tre var den primære vej til Carolinekilden, skulle den være 10 alen bred men uden grøfter. Da både vej nummer et, som førte forbi skolen, og vej nummer tre var meget trafikerede, blev det besluttet at begge veje skulle grundforbedres. Vej nummer to skulle der ikke gøres noget ved. Forslaget til Paarups første bivejsregulativ blev sendt til godkendelse i amtet.⁹⁰

På foranledning af amtsrådets skrivelse den 30. juni 1851, om at indsende nyt bivejsregulativ, besluttede sogneforstanderskabet på sogneforstanderskabsmødet den 27. september samme år at udarbejde et nyt bivejsregulativ. Det blev besluttet, at følgende veje skulle optages:⁹¹

Vejnummer	Vej
1	Vejen fra Rugårdsvej til Tarup by. Derfra til Lillemarksgyden til Snekstrup by og fra Rasmus Poulsens gård, Snekstrup mark forbi skolen til Rugårdsvej
2	Vejen fra Rugårdsvej forbi Vrangsbæk, Paarup kirke, igennem Paarup by til Stegsted og igennem Stegsted by til hovedlandevejen. Fra Stegsted by gennem Munkeodgyden til sogneskællet ved Ubberud sogn
3.1	Vejen fra Rugårdsvej gennem Villestofte by til sogneskællet ved Holegaarden i Ubberud sogn ⁹²
3.2	Vejen fra Villestofte by over Spangsbroen til Paarup kirke

⁸⁹ Paarup sogneforstanderskab forhandlingsprotokol 1842-1857, d. 25. april 1842. Herefter forkortet P FP. Da der ikke er sidetal i Paarups forhandlingsprotokoller, vil der blive henvist til mødedato

⁹⁰ Samme

⁹¹ Samme, 27. september 1851

⁹² Fra 1842-1917 var Korup-Ubberud én samlet kommune med ét sogneforstanderskab.

Det skulle dog vise sig, at vej nummer 3.2, fra Villestofte til Paarup kirke, blev lidt af en udfordring for sogneforstanderskabet. For på sogneforstanderskabsmødet den 19. maj 1852, hvor det eneste punkt på dagsordenen var bivejenes tilstand, blev det besluttet at lade vejen mellem Villestofte og Paarup udvide i bredden med tre alen, så den i alt blev seks alen bred. Den beslutning var jordejerne dog ikke enig i: ”*Derimod var Morten Pedersen ikke enig om at udlægge mere til Veiens bredte (...).*”⁹³ Da aktørerne ikke kunne blive enige om vejens bredte, blev det besluttet til at spørge amtsrådet om hjælp.⁹⁴ Morten Pedersen i Vrangsbæk og Rasmus Rasmussen i Paarup ejede markerne, som vejen gik over, og de var interesserede i at holde vejen så smal som muligt. Både for at holde arbejdet på vejen på et minimum, men vigtigst, at afstå så lidt af deres landbrugsjord som muligt. Amtsrådets svar blev fremlagt på sogneforstanderskabets møde den 28. august 1852, hvor også Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen var inviteret til at deltage i dette punkt på dagsorden. Fordi vejen fungerede som kirkevej for Villestofftes beboere, var amtsrådet af den mening at vejen: ”*(...) skulle have en sædvanlig Kirkeveis bredte.*”⁹⁵ Det var dog hverken i vejordningerne fra 1793 og 1841 eller kommuneanordningen 1841 bestemt, hvor bred en kirkevej skulle være. Men sogneforstanderskabet: ”*(...) foreslog at faa Veien indgrøftet paa 6 alen bredte foruden Grøfterne, paa hver 1 alen.*”⁹⁶ Men både Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen modsatte sig igen. De forlangte, at landvæsenskommissionens papirer fra udskiftningen af Paarup i 1784 skulle konsulteres for at få de nøjagtige mål for vejens bredte. Beslutningen blev altså udskudt endnu engang.⁹⁷ Landvæsenskommissionens papirer kunne dog ikke hjælpe Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen. Amtsrådet kunne ikke nøjagtigt tyde målene på papirerne. Derfor besluttede sogneforstanderskabet igen, at vejen skulle have en bredde på seks alen med én alen grøfter på hver side.⁹⁸ Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen klagede sin nød til amtsrådet, som pure afviste dem. Nu havde de også været i kontakt med herredsfoged etatsråd Knudsen for at få hans erklæring, og tillagt tidligere skrivelser var de enig i forstanderskabets beslutning. Det blev derfor besluttet at skrive til Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen, at de skulle få ordnet vejen.⁹⁹ Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen ville stadig ikke anerkende nederlaget. I et brev til sogneforstanderskabet argumenterede de for, at kommunen aldrig før havde besluttet noget,

⁹³ P FP 1842-1857, 19. maj 1852

⁹⁴ Samme

⁹⁵ Samme, 28. august 1852

⁹⁶ Samme

⁹⁷ Samme

⁹⁸ Samme, 14. oktober 1852

⁹⁹ P FP 1842-1857, 4. januar 1853

som der var i modsætningsforhold til landvæsenskommissionen. Og dette gjorde, mente Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen, at beboerne i Villestofte ikke støttede sogneforstanderskabet i udvidelsen af vejen. I et andet brev satte ”makkerparret” Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen spørgsmålstegn ved Sprangsbroen, som lå på vejen mellem Villestofte og Paarup. Den optrådte også på landvæsenskommissionen papirer fra 1784. Skulle den også udvides spurgte de, i hvad der næsten kan opfattes, som en trodsreaktion på sogneforstanderskabet insisteren på at håndhæve amtets, herredsfogedens og sin egen beslutning. Ikke desto mindre måtte sogneforstanderskabet igen tilskrive amtsrådet i spørgsmålet om broen.¹⁰⁰ Amtsrådet kunne endnu engang meddele, at vejen skulle være seks alen bred og 1 alen grøft på hver side. Derudover skulle Sprangsbroen ombygges. Det ”ville være nødvendigt paa Grund af Vandstrømningen i grøften og derfor måtte broen tilpasses tilstanden.”¹⁰¹ Den 31. juli 1854 havde sogneforstanderskabet igen modtaget en skrivelse fra amtsrådet. Heri meddelte de, at de igen havde modtaget en skrivelse om kirkevejen fra Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen. Formanden, gårdejer Rasmus Nielsen, kunne meddele det resterende sogneforstanderskab på deres møde den 21. september 1854, at amtsrådet havde skrevet følgende: ”Som Sogneforstanderskabet bekjendt, er der paa et afholdt Amtsraadsmøde angaaende Kirkevei mellem Villestofte og Paarup, hvilken Vei løber over Rasmus Rasmussen og Morten Pedersens jordlodder, Truffen i forening at Veistykket udgaar af Regulativet for Paarup Sogns offentlige Biveie.”¹⁰² Efter to år med uoverensstemmelser og skrivelser frem og tilbage, havde Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen tilsyneladende kørt amtsrådet godt og grundigt trætte i sagen, så de endte således med at fjerne vej nummer 3.2 på Paarups bivejsregulativ, som derfor kun bestod af vejnummer 1-3. Det må dog betragtes som en noget aparte beslutning af amtsrådet, blot at tage vejen af bivejsregulativet. Men da vejen nu ikke var under offentligt tilsyn, så havde amtsrådet heller ikke nogen forpligtelse til at afgøre uoverensstemmelser på vejstykket, altså ude af øje ude af sind. I princippet var sogneforstanderskabet heller ikke længere forpligtet til at tage afgørelser om vejen mere. Men på et sogneforstanderskabsmøde mellem den 1. juni og 15. juli 1855 blev det besluttet, at kirkevejen mellem Villestofte og Paarup kirke skulle istandsættes. Ved kirkestævne skulle det oplyses, at alle som havde mulighed opfordres til møde på Morten Pedersens mark den 15. juli kl. 16 om eftermiddagen, for at hjælpe med istandsættelsen.¹⁰³ Det tyder altså på, at sogneforstanderskabet har haft dårlig samvittighed over, at beboerne i Villestofte aldrig fik istandsat vejen til kirken. Selvom vejen, som først besluttet, ikke blev

¹⁰⁰ Samme, 4. februar 1853 og 27. juli 1853

¹⁰¹ Samme, 4. maj 1854

¹⁰² Samme, 21. september 1854

¹⁰³ P FP 1842-1857, ukendt dato

udvidet, så fik beboerne altså til sidst forbedret vejen. Men ”makkerparret” Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen må dog betragtes som sagens vindere, i det de både slap for vejarbejdet, og de beholdt deres landbrugsjord.

I den resterende undersøgelsesperiode opstod der ikke problemer med bivejsregulativet. I 1857 blev bivejsregulativet udvidet til syv veje.¹⁰⁴ Kirkevejen mellem Villestofte og Paarup kirke var ikke én af de nye veje på regulativet.

Vejarbejdets organisation

29. november 1848 sendte sogneforstanderskabet følgende brev til Stegstedes bylav: ”*Da Veien igjennem Stegsted By for Tiden er næsten ufremkommelig, og man maa antage, at der med daglig brug og det stadige Regnveir vi i dette efteraar har, endnu vil blive meget værre. Paa Grund deraf anmoder Sogneforstanderskabet Stegstedes beboere deres pligt til at sørge for hvoraf mulig at faar de værste steder udbedret, saaledes at ingen klager vil indkomme.*”¹⁰⁵ To år før havde vejene også været et problem i Stegsted. I foråret 1846 havde sogneforstanderskabet og de to sognefogeder været samlet, for at beslutte hvad der over sommeren skulle gøres ved vejene i sognet. Det blev besluttet at begge veje igennem Stegsted trængte til at blive istandsat. I Paarup sogn havde det siden udskiftningstiden i 1780erne fungerede sådan, at hvert bylav tog sig af at vedligeholde vejene i hver sin by, også mødtes de på midten på vejene mellem byerne, som det stod forklaret i forhandlingsprotokollen. Det blev derfor pålagt Stegsted bylav at få ordnet vejene. Men da sogneforstanderskabet og sognefogederne i efteråret 1846 havde kørt sognets veje i gennem, for at følge op på forårets vedligeholdelsesplan, kunne de konstatere, at der ingenting var gjort ved vejene igennem Stegsted. Der blev derfor straks skrevet til Stegstedes bylav, som fik påbud om at få ordnet vejene.¹⁰⁶

Det ser dog ud til, at sogneforstanderskabet havde mistet tilliden til, at bylavene evnede at holde vejene i tilfredsstillende stand. For på sogneforstanderskabsmødet den 7. marts 1849 fremlagde forstander Erich Hansen ”*en Fortegnelse over samtlige Sognets Biveie opmaalt af Sognefogeden og nogle af Forstanderskabets medlemmer, samt en hartkornliste over Sognets samtlige hartkorn. Efter Forstanderskabets ønske var dermed forfattet en liste over hvorlangt et Veistykke der kunde vedligeholdes pr. Td hartkorn, nemlig 8½ favn pr. Td.*”¹⁰⁷ Alle hartkornsbrugere havde altså nu fået tildelt et stykke vej, som de var ansvarlige for at vedligeholde, i stedet for at bylavene havde ansvaret for at få vedligeholdt vejene.

¹⁰⁴ P FP 1857-1880, 29. december 1859

¹⁰⁵ P FP 1842-1857, 29. november 1848

¹⁰⁶ Samme 11. marts 1846 og 6. oktober 1846

¹⁰⁷ P FP 1842-1857, 7. marts 1849

At være gået over til ”sin mand sit vejstykke” og væk fra bylavenes organisering af vejarbejdet hjalp dog i første omgang ikke i Stegsted. For et år efter var den igen gal i Stegsted. På sogneforstanderskabsmødet den 5. april 1850, kunne formand Christian Mortensen fortælle: ”(...) at der er indløben Klage over 2 Veistykker ved og i Stegsted bye som er ufremkommelige og behøver Grundforbedring (...).¹⁰⁸ Klagerne var videresendt til sogneforstanderskabet fra herredsfoged etatsråd Knudsen. Og herredsfogeden kunne også oplyse, at han igennem sognefogederne havde prøvet at tage hånd om klagerne. Men beboerne i Stegsted mente, at vejarbejdet ikke kun tilfaldt dem, men også resten af sognets vejarbejdspligtige. Stegstedes beboere var altså uenige i sogneforstanderskabets beslutning fra 7. marts 1849, hvor hver hartkornsbruger fik tildelt et stykke vej at sørge for. Beboerne i Stegsted ville have alle vejarbejdspligtige til i forening at hjælpes om vejene i Stegsted. Herredsfogeden havde nu lagt beslutningen om Stegstedes veje over på sogneforstanderskabets skuldre. Sogneforstanderskabet mente dog ikke, at de kunne tage stilling til det uden først at have set vejen. Der blev derfor aftalt et nyt møde, hvor de skulle bese vejene, og de bad herredsfoged om at deltage. 31. maj tog sogneforstanderskabet og herredsfoged Knudsen så turen på vejene, som der var blevet klaget over. De fandt syv kritisable forhold, som krævede udbedringer. Der blev derfor affattet en udføring liste over hvem, der havde ansvaret for de pågældende vejstykker, samt hvor og hvordan vejstykkerne skulle udbedres.¹⁰⁹

Stegstedes beboere var dog stadig ikke tilfredse. I sommeren 1852 var sogneforstanderskabet, herredsfogeden og repræsentanter for sognets byer samlet for at diskutere en ny vedligeholdelsesinddeling for sognet vejarbejdspligtige. ”Da var Alle enige om at vedtage De Veistykker som De hidtil havde haft til hver tildelt, med Undtagelse af Stegsted Bylag.¹¹⁰ Repræsentanterne for Stegstedes vejarbejdspligtige mente, at Stegsted havde 200 favne vej mere end resten af sognet. Sogneforstanderskabet imødekom Stegstedes ønske, som uden protester lagde 127 favne vej til Vejrup bys vejarbejdspligtige og 73 favne til Krogshøjgaarden.¹¹¹ Sogneforstanderskabet måtte enten have erkendt, at Stegstedes beboere have fået tildelt for meget vejarbejde, eller også ønskede de bare ikke at indgå i en ny sag med dem. Men siden hverken Vejrups repræsentanter eller Krogshøjgaardens gjorde nogen protester, så taler det for, at uddelingen af vejarbejdet var udregnet forkert. Der var ikke sidenhen problemer med Stegstedes beboere.

¹⁰⁸ Samme, 5. april 1850

¹⁰⁹ Samme, 5. april 1850 og 31. maj 1850

¹¹⁰ Samme, 11. juni 1852

¹¹¹ Samme

Vejsager med uoverensstemmelser

Ved sogneforstanderskabsmødet den 6. april 1846 udtrykte pastor Brummer, overfor sine medforstandere, sin utilfredshed over, at præstegården skulle tage del i vejarbejdet. I sin egenskab af præst mente han, at han havde nok at lave, og samtidig fik han indskudt, at han indtil videre var den eneste, som havde bidraget til fattiggassen i indeværende år. At tale til sine medforstanderes dårlige samvittighed virkede dog ikke for pastoren. For det resterende forstanderskab henviste til, at siden udskiftningstiden havde hver by selv skulle stå for at vedligeholde sine veje, og der havde præstegården altså ikke være frataget vejarbejde. Det mente pastorens medforstandere stadig måtte gælde. De gik dog med til at skrive til herredsfoged Knudsen for at være sikre i sagen. Herredsfogeden kunne derfor ved næste møde give det resterende sogneforstanderskab ret. Derfor slap præstegården ikke for at vedligeholde et stykke af Lillemarksgyden.¹¹²

Andreasen på Tarupgaard

Pastor Brummer havde den 2. september 1850 klaget til herredsfoged etatsråd Knudsen over: ”(...) at *Andresen paa Tarupgaard ikke har opfyldt sine Pligter med hensyn til Udvidelse af den Wei der fører til Odense fra Tarup.*¹¹³ Da klagen vedrørte vej nummer tre på bivejsregulativet var det op til sogneforstanderskabet at træffe beslutning i sagen. Derfor sendte herredsfoged Knudsen klagen videre til sogneforstanderskabet, som på deres møde den 13. september besluttede at skrive til Andresen¹¹⁴ og bede ham udføre sin pligt.¹¹⁵ Andresen svarede tilbage, at han ikke mente, at han var pligtig til at forestå udvidelsen af vejen. Sogneforstanderskabet meddelte tilbage, at de ville få Anders Madsen på Hølegaarden til at udføre vejarbejdet på hans regning. Den trussel skræmte dog ikke Andresen, som nu nægtede både at udføre arbejdet og betale sig fra det. Derfor endte sogneforstanderskabet med at skrive til herredsfoged Knudsen, for at få hans vurdering af sagen. Herredsfoged Knudsen sendte sagen videre til amtsrådets afgørelse. Inden amtsrådet nåede at svare på herredsfoged Knudsens henvendelse, havde Andresen dog selv foreslået sogneforstanderskabet at betale seks rigsbankdaler til fattigvæsenet, mod at han selv slap for vejarbejdet. En løsning sogneforstanderskabet accepterede.¹¹⁶ Både denne sag og den foregående handlede om, at en aktør prøvede at slippe for at udføre sin pligt med henholdt til vejarbejdet. I den første sag stod det resterende sogneforstanderskab dog ved reglerne, således pastor Brummer selv måtte i gang på vejene. I den anden sag faldt det dog anderledes ud. Måske havde Andresen fornemmet hvor amtsrådets svar ville pege hen, og da det var notorisk

¹¹² P FP 1842-1857, 6. april 1846 og 28. april 1846

¹¹³ Samme, 13. september 1850

¹¹⁴ Han nævnes altid ved efternavn

¹¹⁵ P FP 1842-1857, 13. september 1850

¹¹⁶ Samme, 13 november 1850, 6. december 1850, 6. januar 1851 og 3. februar 1851

kendt, at fattigvæsenet konstant var i pengemangel,¹¹⁷ så det var klogt af Andresen at tilbyde penge den vej, for selv at slippe for vejarbejdet. Så selvom sogneforstanderskabet alligevel endte med at skulle udskrive arbejdspligtige til at udvide vejen, så gik sogneforstanderskabet altså med den økonomiske gulerod for fattiglemmerne.

Tyrsberggyden

I starten af 1850erne havde en del beboere i og omkring Villestofte fået bevilgede udstykninger langs Tyrsberggyden¹¹⁸ vest for Villestofte. Selvom vej nummer 3 på det vedtagne bivejsregulativ fra 1851 gik ”fra Rugårdsvej gennem Villestofte by til sogneskællet ved Holegaarden i Ubberud sogn”, så tyder et andragende ”*Fra en Deel Beboere i Villestofte, nemlig Udflytterne (...)*”¹¹⁹ på, at vejen ikke gik helt til sogneskællet. På sogneforstanderskabets møde den 18. januar 1855 havde ”udflytterne” nemlig bedt om at få forlænget Tyrsberggyden med 500 alen. Samtidig ville de også have det forlængede stykke optaget på bivejsregulativet. I et senere brev kan det læses, at vejen gik i skællet mellem Villestofte mark og Holegaardens mark, og at vejen skulle forlænges over Holegaardens mark.¹²⁰ ”Udflytterne” henviser sogneforstanderskabet til tidligere nævnte lov af 20. august 1853 om tvangsafgivelse af jord til biveje. Loven giver sogneforstanderskabet ret til at ekspropriere jord til at anlægge ny eller udvide eksisterende bivej, hvis det er for sognet bedste. Og netop forlængelsen af Tyrsberggyden ville i så fald, ifølge ”Udflytterne”, fungere som kirke- og møllevej for både Korup Ubberud, beboerne i Villestofte og ”Udflytterne”. Det blev dog kompliceret af, at jordens ejer var Holegaarden, som lå i Korup Ubberud sogn. Men det havde ”Udflytterne” også svar på. De henviste nemlig til paragraf 3 og 4 i loven fra 20. august 1853. Paragraf 3 fastslår, at såfremt to sogneforstanderskaber ikke kan blive enige om en vejsag, der berører begge sogneforstanderskaber, så skal sagen afgøres af amtsrådet. Paragraf 4 bestemmer, at hvis jordejeren ikke mener godtgørelsen for jorden er tilstrækkelig, så skal en landmåler beskikket af amtsrådet afgøre sagen.¹²¹ Selvom der ifølge loven ikke burde være noget problem i, at ekspropriere jord i sognet selvom jordejeren bor i et andet sogn, så forsikrede ”Udflytterne” sig, at sogneforstanderskabet kendte til reglerne, således de ikke bare afviste deres andragende. Forlængelsen af vejen ville for sogneforstanderskabet nemlig betyde udgifter i forbindelsen med ekspropriationen og udskrivelse af mere vejarbejde for resten af sognets beboere. Det viste sig dog, at det ikke var Holegaarden eller Korup Ubberud kommune, der blev et problem. Paarup

¹¹⁷ Andersen 1999, s. 119

¹¹⁸ I dag Tyrsbjergvej

¹¹⁹ P FP 1842-1857, 18. januar 1855

¹²⁰ Samme, ukendt mødedato

¹²¹ Algreen-Ulsing 1854, s. 198-199

sogneforstanderskab var indforstået med, at forlængelsen af vejen ville gavne ”Udflytterne”. Men de var ikke interesserede i at afholde alle udgifterne selv. Siden forlængelsen af vejen også ville komme beboerne i Korup Ubberud kommune til gode, sendte de en forespørgsel direkte til amtsrådet. I forespørgslen forhørte de sig om mulighederne for at dele udgifterne til ekspropriationen og anlæggelsen af vejen med nabokommunen. Den 14. juli 1855 skrev amtsrådet tilbage. Amtsrådet havde taget herredsfogeden etatsråd Knudsen på råd. I afskriften fra Knudsen svar, som amtsrådet sendte til sogneforstanderskabet kan læses: ”(...) *Veiens Anlæg alene udarbejdes af Beboere af Paarup Sogn (...)*.”¹²² Sogneforstanderskabet fik altså afslag på at dele udgifterne. Men sogneforstanderskabet giver ikke op så let. I loven af 20. august 1853 paragraf 1 lyder det: ”(...) *dog vil ingen Erstatning kunne fordres, naar det bevises, at det Areal, som skal afgives, ved Udskiftningen har været udlagt som Bivei.*”¹²³ Selvom der ikke er afskrift i hverken forhandlingsprotokollen eller kopibogen, så må det antages, at sogneforstanderskabet henviste til den sætning i en skrivelse til amtsrådet. For på sogneforstanderskabsmødet den 14. januar 1856, kunne formanden meddele, at amtsrådet ikke havde fundet bevis for, at vejen ved udskiftningen var udlagt som bivej. Derfor afviste de at sogneforstanderskabet kunne ekspropriere Holegaardens grund uden godtgørelse.¹²⁴ Tømt for afholdelsesfrie muligheder lagde sogneforstanderskabet ”Udflytternes” forespørgsel om forlængelsen af Tyrssberggyden på is.

”Udflytterne” var dog ikke indstillet på at lægge forlængelsen af Tyrssberggyden på is. Men der skulle gå fire år før planerne tøde op. I februar 1860 bad ”Udflytterne” sogneforstanderskabet om en erklæring på et andragende, om at igen at forsøge at forlænge Tyrssbergvejen¹²⁵ over Holegaardens grund til vejen forbi Kalørgaarden. I andragendet, som er afskrevet i forhandlingsprotokollen, argumenterede ”Udflytterne” for at vejen ”(...) *ikke blot vil bruges af Udflytterne fra Villestofte samt Villestofte beboere fra den ene side, men ogsaa af Holegaarden, Kalørgaarden og endeel af Lille Ejlstrups beboere paa den anden side.*”¹²⁶ Og derfor burde Korup Ubberud kommune også bidrage til anlæggelsen af vejen og den efterfølgende vedligeholdelse. Til sidst i andragendet havde ”Udflytterne” udarbejdet en finansieringsplan. ”Udflytterne” havde indhentet tilbud fra mølleren i Villestofte, som for 15 rigsbankdaler skulle anlægge halvdelen af vejen. Paarup kommune og Korup Ubberud kommune skulle derfor anlægge en fjerdedel af vejen hver. Om andragende lød det fra sogneforstanderskabet: ”*Hosfølgende Andragende fra endeel af Villestofte Udflyttere, kan*

¹²² P FP 1842-1857, ukendt mødedato

¹²³ Algreen-Ulsing 1854, s. 198

¹²⁴ P FP 1842-1857, 14. januar 1856

¹²⁵ I 1860 bliver Tyrssberggyden omtalt som Tyrssbergvejen. Det er således ikke en transskriberingsfejl

¹²⁶ P FP 1857-1880, 25. februar 1860

*Sogneforstanderskabet for Paarup Sogn ikke andet end at anbefale paa det bedste (...)*¹²⁷ Vejens videre skæbne er ikke dokumenteret i forhandlingsprotokollen, men vejen blev anlagt. For midt i august 1864 skrev Korup Ubberud sogneforstanderskab til Paarups ditto, om nogle mangler, som ikke blev nævnt i forhandlingsprotokollen, der skulle istandsættes i vejen ved Holegaarden.¹²⁸ Med den rette finansieringsplan lykkedes det altså for ”Udflytterne” at få sogneforstanderskaberne fra både Paarup og Korup Ubberud med på deres idé om en vejforlængelse.

Opsummering

Paarups forvaltning af bivejstvæsenet er domineret af to langstrakte sager. Først sagen om kirkevejen mellem Villestofte og Paarup og siden sagen om forlængelsen af Tyrsbergvejen. I begge tilfælde var finansielle omstændinger, som fik sagerne til at trække ud. I kirkevejssagen nægtede Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen at afgive jord til kirkens udvidelse. Og da amtsrådet havde fået nok, trak sogneforstanderskabet sig også tilbage. Ved Tyrsbergvejens forlængelse slog sogneforstanderskabet først til, da de fik dækket 75% af omkostninger ved udvidelsen. Ligesom i Søby Turup blev der heller ikke i Paarup sogn ruttet med pengene til bivejene.

Øster Skerninge-Hundstrup

Bivejsregulativ

Som det var tilfældet i Søby-Turup, så blev der også for Øster Skerninge-Hundstrup kommune vedtaget et bivejsregulativ for begge sogne. Og allerede på sogneforstanderskabets første møde den 10. februar 1842 blev bivejsregulativet for Øster Skerninge sogn vedtaget. Her blev vejen som udgår fra kommuneskællet ved Ollerup sogn og Egense sogn, og som fører over Sømarken til Overmarken og tilslutter sig vejen, som kommer fra Ballen og Åmarken til Øster Skerninge by ”*vedtages til de offentlige Biveies Klasse.*”¹²⁹

På sogneforstanderskabsmødet den 28. november 1855 blev det på foranledning af en skrivelse fra birkedommer Tornøe vedtaget bivejsregulativ for Øster Skerninge. Der er dog intet i forhandlingsprotokollen, der indikerede at sogneforstanderskabet havde ændret på det eksisterende bivejsregulativ. Men ikke desto mindre var det tilfældet. I Øster Skerninge-Hundstrups arkiv findes dokumentet ”*Regulativ over de offentlige Biveie i Østerskjerlinge Sogn for Aarene 1856, 1857 og 1858*”.¹³⁰

¹²⁷ P FP 1857-1880, 25. februar 1860

¹²⁸ Samme, 16. august 1864

¹²⁹ Øster Skerninge-Hundstrup forhandlingsprotokol 1842-1855, 10. februar 1842. Herefter forkortet ØS-H FP 1842-1855. Da der i denne forhandlingsprotokol ikke er skrevet sidetal, vil der blive henvist til mødedatoen

¹³⁰ Øster Skerninge-Hundstrup kommune, Gade- og vejudvalg 1842-1911, læg ”Fortegnelse o. off. Veje”.

Vejnummer	Vej	Bemærkning
1	Vej fra broen ved Rubbehuset på den østre side af Øster Skerninge der går i skællet mellem Øster Skerninge og Ollerup sogne.	Vejen går igennem Øster Skerninge by til Aabroen
2	Vej fra nr. 1 ved sognefogedens gård til Korsvejen ved husmand Peder Hansen ved Ballen	
3	Vej fra nr. 2 til Jens Jacobsen gård	
4	Vej fra nr. 1 ligeud til Hans Jensens gård indtil ledet ved Lehnskov Løkken	
5	Vej fra nr. 4 indtil skællet imellem Egense sognegrund	
6	Vej fra nr. 4 igennem Ballen by til ledet ved Celbankens	
7	Vej fra nr. 6 ved husmand Jens Hansen langs hans lod som fører til standen	
8	Vej fra Korsvejen ved nr. 4 igennem Aamarken indtil Bestermøllen	
9	Vej fra nr. 1 ved Jens Jørgensens gård indtil vejen nr. 8	

Sogneforstanderskabet begrundede valget af overstående veje med at ”*Samtlige foranførte Veie anses som nødvendige til kirke, skole, mølle og købstad (...)*.”¹³¹ Det kan dog undres, at sogneforstanderskabet pludselig fandt det nødvendigt at udvide bivejsregulativet. I anordningen angående landkommunevæsenet af 13. august 1841, stod det som tidligere nævnt, at sogneforstanderskabet i forbindelse med politimesteren skulle sørge for, at sognet var forsynet med de nødvendige biveje. Der havde dog hverken været klager over vejene, eller henvendelser fra beboerne om at få bivejsregulativet udvidet. Derfor må det formodes, at Øster Skerninge sogns beboere var tilfredse med bivejene. Og da der er tale om allerede eksisterende veje, som altså ikke skulle anlægges, må det, både fra sogneforstanderskabets og beboernes synspunkt, anses som en mærkværdig beslutning. Når der ingen problemer tidligere havde været, betød det blot flere udgifter til bivejene for kommunen, og for de vejarbejdspligtige betød det mere pligtarbejde. Det er altså svært at se det fornuftige i denne beslutning. Den eneste plausible forklaring er, at sogneforstanderskabet havde fået mundtlige tilkendegivelser om at udvide bivejsregulativet.

I det næste bivejsregulativ for årene 1859-1861, blev der foretaget nogle småændringer og tilføjet en ekstra vej uden anmærkninger fra amtsrådet.¹³²

Vejnummer	Vej
-----------	-----

¹³¹ Samme

¹³² ØS-H FP 1855-1866, 12. november 1858

1	Vejen fra broen ved Rubbehuset gennem Øster Skerninge til Aabroen, der adskiller Øster Skerninge og Ollerup sogne
2	Den såkaldte Søvej, fra vej nr. 1 til Ollerup sø
3	Vejen fra vej nr. 1 ved sognefogeden gård til Korsvejen ved husmand Peder Hansen ved Ballen
4	Vejen fra vej nr. 3 til Jens Jacobsens gård
5	Vejen fra vej nr. 1 lige ud fra Hans Larsens gård til ledet ved Lehnskøvs Løkken
6	Vejen fra vej nr. 5 indtil skællet mellem Øster Skerninge og Egense sognegrund
7	Vejen fra vej nr. 5 gennem Ballen by til ledet ved Cellebanken
8	Vejen fra vej nr. 7 over gårdmand Christen Andersens jord til stranden
9	Vejen fra Korsvejen ved vej nr. 5 gennem Aamarke til Bestermølle
10	Vejen fra nr. 1 ved Jens Jørgensens gård indtil vejen nr. 9

Anderledes omfattende var det at vedtage det første bivejsregulativ for Hundstrup sogn. Sognefoged Niels Pedersen i Gundestrup havde den 16. marts 1842 udarbejdet ”Fortegnelse over enhver Veistrækning Længde i Hundstrup sogn”,¹³³ som indeholdt følgende veje:

Vejnummer	Vej	Længde i favne
1	Fra Vester Åby sognegrund igennem Gundestrup og Hundstrup til Højrup møllens jord	2396
2	Fra Mynderup til Hundstrup skole	1249
3	Fra Sterrehuset til Hundstrup jord	688
4	Fra Ulbølle sognegrund gennem Gundestrup mølle til Fåborgvej i Gundstrup	286
5	Fra Gundestrup til sognefogedens hus og til møllevejen i hans mark	115
6	Fra Fåborgvejen fordi Anders Andersens gård til Brendegaardsgyden	1146
7	Fra hospitalet over Højgaardens jord til Krarup sognegrund	1912
8	Fra Fåborgvej i Hundstrup til Rasmus Sørensens hus	96
9	Fra Fåborgvej ved skolehuset igennem Mynderup til sognevejen	1504
10	Fra vej nummer ni til Brammerhus	288
11	Fra sognevejen fordi Jens Henriksens gård til Vester Skerninge sognegrund	400
12	Fra Gundestrup til Kragegaards jord	1220
13	Fra Kragegaards jord forbi Grydebjerg til kirkevejen	416
14	Fra Fåborgvej til Elleskov mølle	60
15	Fra Sterrevej til Elleskov mølle	488

¹³³ Øster Skerninge-Hundstrup kommune, Gade- og vejudvalg 1842-1911, læg ”Fortegnelse o. off. Veje”.

16	Fra vejen ved Hans Olsens hus til Rasmus Andersens hus	137
17		52
18	Fra hospitalet til Peder Frederiksens gård	217
19	Fra vejen ved stenbroen til Rasmus Jensens gård	217
20	Fra fattighuset til Højrup mark	693

Ikke nok med denne liste, så udarbejdede sognefoged Niels Pedersen ni dage senere ”Fortegnelse over de Veistrækningers Længde i Hundstrup Sogn som gaar fra en omtalt gaard og som løber paa de andre Almindelige Veie”¹³⁴ som så sådan ud:

Vejnummer	Vej	Længde i favne
1	Fra Lars Hansens enkes gård til vejen i Gundestrup	125
2	Fra Niels Jørgens gård til Rasmus Hansens hus	294
3	Fra Lars Pedersens gård til vejen der går mellem Gundestrup og Hundstrup	150
4	Fra Rasmus Pedersens gård til kirkevejen	83
5	Fra Gammelgaard til gaden i Hundstrup	56
6	Fra Aagarden til Peder Frederiksens gård	225
7	Fra Niels Jensens enkes gård til vejen der går fra hospitalet og efter Højgaarden	
8		133
9	Fra Morten Hansens gård til Rasmus Jensens gård	500
10	Vejen gennem Riisgaard til Gammelgaards jord	400

På sogneforstanderskabsmødet den 13. april 1842 blev der så med udgangspunkt i de to lister, forhandlet om hvilke veje der skulle optages på bivejsregulativet for Hundstrup sogn. Tilstede ved mødet var også justitsråd og herredsfoged Wiborg samt sognefogeden, som havde udarbejdet listerne. Følgende 11 veje blev optaget på bivejsregulativet:¹³⁵

Vejnummer	Vej	Længde i favne	Bemærkning
1	Vejen fra skællet mellem Vester Åby og Hundstrup til Højrup mølle i Stenstrup sogn eller markskællet mellem Hundstrup og Stenstrup sogn	2396	Vejen berettes som vej til Faaborg for beboere i Stenstrup-Lunde og flere sogne. Samt af beboere i Hundstrup og

¹³⁴ Øster Skerninge-Hundstrup kommune, Gade- og vejudvalg 1842-1911, læg ”Fortegnelse o. off. Veje”.

¹³⁵ ØS-H FP 1842-1855, 13. april 1842

			<p>Gundestrup byer. Beboere fra Vester Åby-Åstrup kommune bruger vejen til at komme til Nyborg.</p> <p>At der på Hundstrups bivejsregulativ optræder en vej, som er i en anden kommune, skyldes en gammel aftale om, at Hundstrups beboere vedligeholdte den vej. Det er således vejen, som er nr. 20 på sognefogedens første liste over veje i Hundstrup. Sogneforstanderskabet ville dog forsørge at fjerne stykket fra bivejsregulativet.</p>
2	Vejen fra markskælet mellem Stågerup og Hundstrup forbi Mynderup til Hundstrup skole	1249	Vejen fører til Svendborg og samtidig kirkevej
3	Vejen fra Ulbølle sogns markskæl ved Stærehuset til vejen ved vej nummer 2 ved Knudsens jord	688	Kommunikationsvej mellem Ulbølle og Hundstrup og vejen benyttes som vej til Krarup og flere andre sogne
4	Vejen fra Ulbølle sogneskæl til Gundestrup mølle og Gundestrup by hvor den støder til vej nummer 1	288	Møllevej for Ulbølles beboere til Gundestrup mølle. Samt grundet en å med kun én bro, er det nødvendigt at køre igennem møllen for at komme til Gundestrup by
5	Vejen fra grusgraven i Gundestrup by udenom Gundestrup mølle hvor den støder til vej nummer 4	115	Den eneste vej udenom åen hvis broen ikke bruges
6	Vejen fra vej nummer 1 fordi Anders Andersens gård til Vester Åby sognegrund ved Brændegaardsgyden	1146	Kommunikationsvej mellem Hundstrup og Brahetrolleborg og flere andre sogne

7	Vejen fra vej nr. 1 ved hospitalet over Skovgaardens jord til Krarup sognegrund	1912	Vejen benyttes af Hundstrup, Ulbølle, Vester Skerninge og flere andre sogne. Samt vejen til Krarup og byerne liggende mod Odense
8	Vejen fra Hundstrup gade til Rasmus Larsens hus	96	Vejen er Hundstrup bygade
9	Vejen fra Vester Skerninge sognegrund forbi Jens Henriksens gård til vej nummer 2	400	Kommunikationsvej mellem Hundstrup og Vester Skerninge
10	Vejen fra vej nummer 1 til Elleskov mølle	60	Møllevej for beboere i Hundstrup by
11	Mynderup gade og vejen derfra til sognevejen	Ikke oplyst i forhandlingsprotokollen	Skole- og kirkevej for Mynderups beboere

Ud fra et økonomisk perspektiv kan det undres at sogneforstanderskabet ikke forsøgte at få bivejsregulativets vej nummer et betegnet som en mindre landevej. I vejforordningen af 13. december 1793 er definitionen på en mindre landevej de veje: ”(...) som ikkun føre enten fra en kjøbstæd til en anden, eller til almindelige Færge- og Ladestæder, eller tiene en heel Landstrækning som Vej til nogen betydelig Kjøbstæd.”¹³⁶ For både Hundstrup sogn, Vester Åby-Åstrup kommune og Stenstrup-Lunde kommune fungerede vejen, som enten direkte eller tilstødende vej til en mindre landevej til enten Faaborg eller Nyborg, som begge havde købstadsstatus. Det samme kan undres om bivejen nr. 2, som førte til Svendborg. Sogneforstanderskabet må have skønnet, at enten fordi vejene ikke førte i direkte linje mellem købstæderne, eller at bivejene ikke tjente en hel landstrækning, da skulle vejene have status af bivej. Fra amtsrådets synspunkt kan der argumenteres for, at de tre sogne ikke rækker som en ”hel landstrækning”. Og når sogneforstanderskabet ville optage vejene som biveje, havde amtsrådet heller intet incitament for at ophøje dem til mindre landevej.

Og netop vej nummer et på Hundstrups bivejsregulativ, som gik fra vejen fra skællet mellem Vester Åby og Hundstrup til Højrup mølle i Stenstrup sogn eller markskællet mellem Hundstrup og Stenstrup sogn, skulle igennem undersøgelsesperioden vise at volde problemer for sogneforstanderskabet.

I sommeren 1848 modtog sogneforstanderskabet igennem justitsråd og herredsfoged Wiborg en klage sendt til amtsrådet fra Stenstrup-Lunde sogneforstanderskab. Stenstrup-Lunde

¹³⁶ Ukendt forfatter 1793, s. 4, paragraf 1

sogneforstanderskab havde klaget over, at Hundstrup sogn ikke havde vedligeholdt et vejstykke mellem Stenstrup by og Højrup mølle. Sogneforstanderskabet kunne, på et ekstraordinært sogneforstanderskabsmøde den 28. august 1848, bladde tilbage i forhandlingsprotokollen og konstatere, at der rigtignok var indført på vej nummer et, at de skulle vedligeholde et stykke vej til Højrup mølle. Men de mente dog også, at netop stykket fra Stenstrup by til Højrup mølle var en sag for Stenstrup-Lunde sogneforstanderskab. Sogneforstanderskabet henstillede derfor til, at sagen måtte afgøres af herredsfogeden, og indtil da var vejstykket ikke ”*blandt de Veie Hundstrup Sogn kan ansee sig forpligtet til at vedligeholde (...)*”.¹³⁷ Der skulle dog gå halvandet år inden sogneforstanderskabet fik svar på, om de var forpligtet til at vedligeholde, det påklagede vejstykke. Den lange svartid kan muligvis forklares med, at justitsråd og herredsfoged Wiborg afgik ved døden i 1846, og der derfor skulle indsættes en ny herredsfoged. Den nye by- og herredsfoged i Faaborg blev kancelliråd Oest. Og han kunne 24. december 1847 meddele, at Hundstrup sogn var pålagt at vedligeholde det stykke vej, som Stenstrup-Lunde havde klaget over. Sogneforstanderskabet opgav dog ikke så let. De havde nemlig konstateret, at ”(*...*) *det Veistykke fra den gamle gyde ind til Højrup huset, hvilke Veistykke strækker sig til leddet ind til Teglværket og saaledes tilstødende det paaklagede Veistykke (...)* at det er ligesaa trangende til vedligeholdelse som det paaklagede”.¹³⁸ Det stykke vej som Hundstrups beboere brugte til at komme til teglværket lå altså i Stenstrup-Lunde kommune. Sogneforstanderskabet indvilligede derfor i at forestå istandsættelse af det vejstykke, som Stenstrup-Lunde kommune havde klaget over, mod at herredsfogeden pålagde Stenstrup-Lunde kommune at istandsætte, det vejstykke som sogneforstanderskabet mente trængte til forbedring.¹³⁹ Det må antages, at Stenstrup-Lunde kommune så sig tilfreds med denne løsning. I hvert fald blev der ikke indført mere om sagen i Øster Skerninge-Hundstrup forhandlingsprotokol. Det endte altså med en ”noget for noget” løsning, som begge sogneforstanderskaber fik noget ud af. Så selvom Hundstrup sogns vejarbejdspligtige fik et vejstykke mere at vedligeholde, så fik både de vejarbejdspligtige og resten af Hundstrup sogns beboere også vedligeholdt vejen til teglværket.

Fem år senere sendte sogneforstanderskabet et andragende til herredsfoged Stricker i Faaborg, hvori de bad ham sende et andragende til herredsfogeden i Sunds Gudme herred. Sogneforstanderskabet ville have de vejarbejdspligtige i Stenstrup-Lunde kommune til at istandsætte vejstykket fra Jacob Jensens enke til Højrup mølledam, da vejen ifølge sogneforstanderskabet var i ”*uforsvarlig*

¹³⁷ ØS-H FP 1842-1855, 28. august 1846

¹³⁸ Samme, 16. februar 1848

¹³⁹ Samme

*Tilstand.*¹⁴⁰ Vejen blev af det nordlige Hundstrups beboere brugt som vej til Højrup mølle, og derfor var sogneforstanderskabet interesserede i, at deres beboere havde de bedst mulige forhold, når de transporterede deres vare frem og tilbage fra møllen. Det er således det vejstykke, som daværende sognefoged Niels Pedersen, havde oplyst som vej nummer 20 på sin fortegnelse over veje i Hundstrup sogn. I bemærkningen til vej nummer et på det vedtagne bivejsregulativ, gjorde sogneforstanderskabet opmærkning på, at vejstykket grundet en åstedsforretning i 1822 var blevet tildelt Hundstrups beboere at vedligeholde. Men på grund af at sogneforstanderskabet nu mente, at vejstykket ikke længere lå inden for deres grænse, ville de ikke optage vejstykket som en del af bivej nummer et. Derfor havde sogneforstanderskabet nok heller ikke regnet med, da de som det femte punkt på dagsordenen på sogneforstanderskabsmødet den 15. august 1852, vedtog at sende andragendet til herredsfoged Stricker, at de fire et halvt år senere, selv skulle komme til at istandsætte vejen fra Jacob Jensens enke til Højrup mølledam.

På sogneforstanderskabsmøde den 28. september 1853 kunne formanden meddele, at der var kommet svar på deres andragende om at få istandsat vejstykket fra Jacob Jensens enke til Højrup mølledam. Med henvisning til ”*Aastedsforretningen af 21 August og Amtets Skrivelse af 24 September 1822*”¹⁴¹ afviste Stenstrup-Lunde sogneforstanderskab at det pålåd dem til at istandsætte vejstykket. I stedet fremsatte de krav om, at Øster Skerninge-Hundstrup kommune skulle ”(...) *foranstalte omtalte Veistykke tilbørligt istandsat.*”¹⁴² Den åstedsforretning som Øster Skerninge-Hundstrup nu mente ikke længere var gældende, fordi vejstykket ikke var inden for deres grænse, var altså den selvsamme som Stenstrup-Lunde sogneforstanderskab brugte til at argumentere for, at det ikke pålåd dem at istandsætte vejstykket. Det fremgår dog hverken i forhandlingsprotokollen eller i afskriften af herredsfogedens skrivelse i korrespondanceprotokollen,¹⁴³ hvad amtet havde bestemt ved åstedsforretningen i 1822. Og selvom sogneforstanderskabet vidste at åstedsforretningen havde fundet sted, så tyder det på, at de ikke var klar over, hvad amtet havde bestemt tilbage i 1822. For på sogneforstanderskabsmødet den 23. marts 1854 blev en skrivelse fra Svendborg amtstue fremlagt: ”(...) *hvormed meldes, at Aasteds Forretningen af 21 August 1822 angaaende en Veistræknings Istandsættelse fra Jacob Jensens huus til Højrup Mølledam, ikke er befunden i Amtets Arkiv.*”¹⁴⁴ Selvom skrivelsen ikke var til megen hjælp for sogneforstanderskabet, så kan det dog udledes, at åstedsforretningen i 1822

¹⁴⁰ ØS-H FP 1842-1855, 15. august 1853

¹⁴¹ Samme, 28. september 1853

¹⁴² Samme

¹⁴³ Øster Skerninge-Hundstrup korrespondanceprotokol 1842-1886, 3. september 1853. Da korrespondanceprotokollen ikke har sidetal, er der kun henvist til datoen skrivelsen er underskrevet. Herefter kortet ØS-H KP

¹⁴⁴ ØS-H FP 1842-1855, 23. marts 1854

også handlede om istandsættelse af vejen. Det vil altså sige, at det er den nøjagtig samme problemstilling, uoverensstemmelsen i 1853 handlede om. Herefter lå sagen stille i godt et år. For det var først den 22. februar 1855 sagen igen blev forhandlet på sogneforstanderskabets møde. Det blev dog blot konstateret på mødet, at sogneforstanderskabet endnu ikke havde taget bestemmelse i sagen.

Den 15. maj 1855 var sogneforstanderskabet dog forsamlet til et ekstraordinært sogneforstanderskabsmøde, hvor vejsagen var det eneste punkt på dagsorden. Forinden havde herredsfoged Stricker skrevet til sogneforstanderskabet, for at lade dem forstå, at på grund af at åstedspapirerne tilsyneladende var bortkommet, og fordi de to involverede sogne lå i hvert sit herred,¹⁴⁵ ville han ikke tage stilling til sagen.¹⁴⁶ Derfor henstillede Stricker til, at det måtte være op til amtsrådet at tage den endelige beslutning. Derfor skrev sogneforstanderskabet direkte til amtsrådet: ”*At da Jacob Jensens Enkes og Anders Christensens huuslodder, hvorover det overstaaende Veistykke fører, saavidt forstanderskabet bekjendt, henføres til og med hensyn til det gamle og nye hartkorn var matrikulerede under Stenstrup Sogn. (...) maa Veistykkets Istandsættelse og fremtidige Vedligeholdelse ogsaa paa hvile Stenstrup Sogn.*”¹⁴⁷ Sogneforstanderskabet mente altså stadig ikke, at åstedsforretningen længere var gyldigt. I stedet argumenterede de for, at fordi jordlodderne efter matrikelinddelingerne var beliggende i Stenstrup sogn, så måtte det også pålægge Stenstrup-Lunde kommune at istandsætte og vedligeholde vejstykket. Lige lidt hjalp det dog. For på sogneforstanderskabsmødet den 3. juli 1855 blev det i en skrivelse fra herredsfoged Stricker oplyst, at amtsrådet i en resolution af 23. juni samme år, havde pålagt Øster Skerninge-Hundstrup kommune, at istandsætte og vedligeholde vejstykket fra Jacob Jensens enkes hus til Højrup mølledam. Derfor måtte herredsfogeden anmode ”(*...*) *forstanderskabet om, at træffe anstalt til at fornødne Veistykke bliver behørigt indkastet*”¹⁴⁸ og grundforbedret, *saavidt muligt inden efteraaret.*”¹⁴⁹ I afskriften af herredsfogedens skrivelse, er det muligt at få en nærmere forklaring. Her citerede herredsfogeden amtsrådets resolution: ”(*...*) *efter at de fra hr. Herredsfogeden modtagne Oplysninger ikke finder Grund til at foretage nogen forandring i bemeldte Resolution (åstedsforretningen i 1822)*”¹⁵⁰ *nemlig med hensyn til, at Hundstrup Sogn ved at overtage Vedligeholdelsen af det værende Veistykke, er bleven fritaget for Vedligeholdelsen af et andet Veistykke*

¹⁴⁵ Hundstrup sogn lå i Sallinge herred og Stenstrup sogn i Sunds herred

¹⁴⁶ ØS-H FP 1842-1855, 10. april 1855

¹⁴⁷ Samme, 15. maj 1855

¹⁴⁸ Ved ”indkastning” forstås at vejarbejdet blev begyndt med at grave grøfter, hvor jorden blev kastet ind på jorden for at hælde en hældning fra midten af vejen ud til grøften som afledte vandet fra vejen til grøften

¹⁴⁹ ØS-H FP 1842-1855, 3. juli 1855

¹⁵⁰ Min parentes

som ved et magelæg i sin Tid er underlagt Eierens af Langeskov i Steenstrup Sogn.¹⁵¹ ¹⁵² Amtsrådet må altså have fundet papirerne fra åstedetsforretningen i deres arkiv, siden de nu kunne oplyse grunden til, hvorfor Øster Skerninge-Hundstrup kommune skulle vedligeholde et vejstykke i en anden kommune.

Sogneforstanderskabet havde dermed ingen andre muligheder end ”at, istandsætte bemeldte Veistykke.”¹⁵³ Det var dog betinget af, at herredsfogeden godkendte, at vejen kun blev istandsat så der blev undgået klager, og at grundforbedringen måtte vente til næste år, hvilket også blev godkendt. Det der altså startede med, at sogneforstanderskabet blot sendte en høflig forespørgsel til nabokommunen, om et istandsætte et vejstykke, som der var i dårlig stand, endte altså med at Hundstrups egne beboere blev pålagt at istandsætte vejstykket. Sogneforstanderskabets intention om at hjælpe deres kommunes beboere, endte altså med at pålægge dem flere byrder. Og sagen sluttede ikke her.

Hundstrup sogns vejarbejdspligte var nemlig ikke tilfredse med at blive pålagt mere pligtarbejde. Derudover var der tvivl om, hvem der egentlig skulle udføre arbejdet på vejstykket, som selvsagt ikke var med i landmåler Holms vejinddeling fra midten af 1840erne.¹⁵⁴ Hundstrup sogns vejarbejdspligtige skrev derfor direkte til proprietær Lollesgaard på Flintholm, som altså var dette gods der i 1822, havde mageskiftet jord, som havde ført til at Hundstrup sogn i 1822 var blevet pålagt at vedligeholde vejstykket mellem Jacob Jensens enke og Højrup Mølledam, at han skulle forestå istandsættelsen. Proprietær Lollesgaard var dog ikke meget for at give sit syn på sagen, og henviste blot til åstedetsforretningen fra 1822, og amtsrådets nylige afgørelse i sagen.¹⁵⁵ Derfor forsøgte sognets vejarbejdspligtige sig hos amtsrådet. De ville fritages for arbejdet på vejstykket, fordi de allerede havde udført deres årlige vejarbejdspligt. Amtsrådet fritog dog ikke helt de vejarbejdspligtige: ”(...) vil man (Flintholm)¹⁵⁶ pligtig til med de øvrige Vejarbejdspligtige i Hundstrup Sogn at deeltage i Grundforbedringen af Veistykket fra Jacob Jensens Huus til Højrup Mølledam.¹⁵⁷ Denne sag førte til, at vejnummer et på Hundstrup sogns bivejsregulativ for 1859-1860 blev ændret til: ”Vejen fra skællet mellem Vester Åby og Hundstrup til Højrup mølle i Stenstrup sogn eller markskællet mellem Hundstrup og Stenstrup sogn, 1396 favne; og Veien fra Ellehuset til Højrup Teglværk, 603 favne.”¹⁵⁸ Vejstykket

¹⁵¹ ØS-H KP 1842-1886, 26. juni 1855

¹⁵² Det må være en skrivefejl, da Langeskov ligger i Hundstrup sogn

¹⁵³ ØS-H FP 1842-1855, 3. juli 1855

¹⁵⁴ Se næste afsnit ”Vejarbejdets organisering”

¹⁵⁵ ØS-H FP 1855-1866, 28 september 1855

¹⁵⁶ Min parentes

¹⁵⁷ ØS-H FP 1855-1866, 28. maj 1856

¹⁵⁸ ØS-H FP 1855-1866, 12. november 1858

mellem Jacob Jensens enkes hus og Højrup mølledam lå altså på disse 603 favne. Der var altså nu ingen tvivl om, hvem der havde det juridiske ansvar for at vedligeholde vejstykket.

Udover overstående tilføjelse blev der ikke ændret på Hundstrup sogns bivejsregulativ igennem hele undersøgelsesperioden. I 1850 havde bestyrelsen for Hvidkilde gods dog forsøgt at få vejen fra Jørgen Jeppesens hus i Gundestrup over Peder Niensens jord og igen igennem Gundestrup til Jørgen Kraggaards enkes jord optaget på Hundstrups bivejsregulativ. Argumentet var at følgende vej ville fungere som købstads-, kirke- og møllevej for Kragsgaard, Brendegaard og andre omkringliggende gårde. Sogneforstanderskabet afviste dog at optage vejen, fordi de mente, at der allerede var eksisterende veje på bivejsregulativet, som beboerne kunne benytte. Derfor ville de ikke bebyrde de vejarbejdspligtige med mere arbejde, når det efter sogneforstanderskabets mening ikke var nødvendigt.¹⁵⁹

Vejarbejdets organisering

På sogneforstanderskabsmødet den 13. april 1842 blev det, efter at være besluttet hvilke veje der skulle optages på bivejsregulativet, besluttet at vejarbejdet for Hundstrup sogn, skulle udføres ved flængsarbejde, det vil sige at vejarbejdet skulle udføres i fællesskab blandt sognets arbejdspligtige. Samtidig blev det besluttet, at sognefogeden skulle tilsige de vejarbejdspligtige hvornår, og hvor arbejdet skulle finde sted.¹⁶⁰ To år senere havde nogle beboere i Hundstrup sogn dog fået nok af det fælles vejarbejde. De ansøgte derfor sogneforstanderskabet om at erstatte flængsarbejdet med et få tildelt egne vejstykker, som de havde ansvaret for.¹⁶¹ Hverken forhandlingsprotokollen eller korrespondanceprotokollen vidner om, hvorfor beboerne var trætte af flængsarbejdet. Det kan dog antages, at beboerne følte sig for bundet af flængsarbejdet. Når arbejdet skulle udføres i fællesskab, var den vejarbejdspligtige bundet til at møde én bestemt dag. Derudover kunne flere om arbejdet betyde langsommere arbejdsgang, hvis der ikke var enighed om, hvordan arbejdet skulle udføres. Men på grund af at der allerede var påbegyndt både istandsættelse og grundforbedring af sognets veje, så var sogneforstanderskabet ikke indstillet på at lade vejarbejdet overgå til arbejde på individuelle vejstykker. I hvert fald ikke for det igangværende år. For samtidig åbnede sogneforstanderskabet op for at ændre arbejdsorganiseringen på betingelse af, at det blev godkendt i amtsrådet.¹⁶² Amtsrådet godkendte at organiseringen kunne ændres. Men det var: ”(...) *under forudsætning af, at samtlige Beboere deri er enige.*” og derfor skulle amtsrådet have fra ”(...) *samtlige Vejarbejdspligtige Beboere Skriftlige*

¹⁵⁹ ØS-H FP 1842-1855, 30. december 1850

¹⁶⁰ Samme, 13. april 1842

¹⁶¹ Samme, 1. juli 1844

¹⁶² ØS-H FP 1842-1855, 1. juli 1844

*Tilstaaelse for at de alle er enige i, Veiindelingen finder Sted, som foranført.*¹⁶³ Sognefogeden måtte altså rundt i sognet til samtlige vejarbejdspligtige, for at få erklæringer på, at de var indforstået med, at vejarbejdet skulle uddeles individuelt. Erklæringerne fik han, og derfor kunne formanden, proprietær Lange på Hvidkilde, skrive og tilspørge landmåler Holm i Skaarup, ”(...) om at paatage sig Opmaalingen og Inddelingen af Veiene.¹⁶⁴

Landmåler Holm tog imod jobtilbuddet, som han påbegyndte i foråret 1845, og afsluttede et år senere.¹⁶⁵ Det var dog ikke uden bump på vejen. På sogneforstanderskabsmødet den 25. juli 1845 blev et brev fra landmåler Holm fremlagt som punkt fire på dagsordenen. Holm skrev fordi: ”(...) man er i uenighed om hvorvidt hr. Proprietær Lange skal være deeltagende ved arbejdet paa Biveiene og opfordre til at indsende deres autoritaers Resolution for om Veistykket skal aftages for Flinholms hartkorn eller ei.¹⁶⁶ Proprietær Lange forklarede brevet med, at Flinholm ifølge paragraf 28 i vejordningen af 29. september 1841 var fritaget for at deltage i pligtarbejdet på bivejene. Sogneforstanderne fra Hundstrup sogn var dog af en anden mening: ”Forstanderne fra Hundstrup sogn vare derimod af den mening at da Flinholm i den ny matrikul staar anført som uprivilegeret hartkorn, saa maa hr. Lange ogsaa blive pligtig at paatage sig de Byrder som paahviler saadant hartkorn og altsaa ogsaa at forrette veiarbejde paa Biveiene.¹⁶⁷ Men på grund af uenigheden mellem formanden og forstanderne fra Hundstrup sogn, blev det besluttet af indsende afgørelsen til amtsrådet. Ved næste sogneforstanderskabsmøde var amtsrådets svar kommet retur: ” (...) amtet ikke skjønner at Flinholms hovedgaards hartkorn kan tilpligtes at deeltage i arbejdet paa Hundstrup Sogns offentlige Biveie (...).¹⁶⁸ Det er ikke gengivet i forhandlingsprotokollen, hvorfor amtsrådet skønnede, at Flinholms hartkorn kunne fritages for pligtarbejdet på sognets bivejene. Og ifølge paragraf 28 i vejordningen af 29. september 1841, er det bestemt, at hvis ellers fritaget hartkorn tidligere har været forpligtet til at deltage i vejarbejde, så kan det fritaget hartkorn stadig tilskrives arbejde in natura ved de årlige istandsættelser og til grundforbedring af bivejene. Samt det fritaget hartkorn skulle tage del i udgifterne ved bortliciteret vejarbejde. På sogneforstanderskabets allerførste møde den 10. februar 1842, havde birkedommer Tornøe fremlagt og oplyst netop paragraf 28 i vejordningen af 29. september 1841. Og da proprietær Lange var formand for sogneforstanderskabet i 1842, har han altså været bekendt med lovgivningen. Samtidig havde Flinholm også deltaget i pligtarbejdet på bivejene i både 1842, 1843

¹⁶³ Samme, 21. august 1844

¹⁶⁴ Samme, 16. september 1844

¹⁶⁵ Samme, 20. november 1844, 21. april 1845 og 14. april 1846

¹⁶⁶ Samme, 25. juli 1845

¹⁶⁷ Samme

¹⁶⁸ Samme, 2. oktober 1845

og 1844. Det virker derfor mest af alt, som en godsejer der forsøgte at komme udenom sine pligter, og ved hjælp af amtsrådets inkompetence slap afsted med det. På sogneforstanderskabsmødet den 14. april 1846 blev det som femte punkt på dagsordenen meddelt, at landmåler Holm havde afsluttet sit arbejde med vejinddelingen i Hundstrup sogn, og hver enkelt vejarbejdspligtigt havde fået tildelt et vejstykke at sørge for.¹⁶⁹

I kølvandet på en længerevarende uoverensstemmelse mellem sogneforstanderskabet og gårdmænd Niels Pedersen besluttede sogneforstanderskabets formand og de tre sogneforstandere fra Hundstrup at det ”(...) i fremtiden skal være Regel at alt Arbejde paa disse Veie (bivejene)¹⁷⁰ bortliciteres og et udgifterne paalignes hartkornet.”¹⁷¹

Sagen med gårdmand Niels Pedersen tog sin begyndelse i sommeren 1848. Her besluttede cancelliråd og herredsfoged Oest at vej nummer fire på Hundstrups bivejsregulativ, skulle grundforbedres, og samtidig skulle vejen udvides til en bredde på 10 alen.¹⁷² Vej nummer fire, som var vejen fra Ulbølle sogneskæl til Gundestrup mølle og Gundestrup by hvor den støder til vej nummer 1, løb over Niels Pedersens mark. Gårdmanden var både utilfreds med at skulle afgive jord til at udvide vejen, og han var utilfredse med, at det var ham selv der skulle foretage vejarbejdet. Derfor klagede han først til sogneforstanderskabet og siden til amtsrådet. I begge tilfælde forsvarede sogneforstanderskabet sig dog med, at det var herredsfoged Oest, der havde bestemt at vejen skulle udvides, og at han havde fået det godkendt i amtsrådet. Sogneforstanderskabet fralagde sig altså ansvaret for beslutningen, men de gjorde heller ikke noget for at få trukket beslutningen tilbage. Herredsfogeden skulle selvfølgelig sørge for, at bivejen havde den nødvendige bredde. Så hvis han skønnede, at vejens bredde var for smal, var han i sig gode ret til, også uden sogneforstanderskabets medbestemmelse, at beordre vejen udvidet. Selvom sagen trak en anelse ud, grundet skrivelser frem og tilbage imellem sogneforstanderskabet, amtsrådet, sognefogeden og Niels Pedersen omkring, hvad der berettigede at vejen skulle udvides til 10 alen, så endte det med at sogneforstanderskabet, selvom de ikke var forpligtet til det, betalte Niels Pedersen en godtgørelse på to rigsbankdaler for ekspropriationen af sin jord.¹⁷³

Godt nok står det ikke direkte i forhandlingsprotokollen, at det er sagen med Niels Pedersen, der får dem til at ville bortlicitere vejarbejdet, men deres irritation på Niels Pedersen er tydelig at

¹⁶⁹ ØS-H FP 1842-1855, 14. april 1846

¹⁷⁰ Min parentes

¹⁷¹ ØS-H FP 1842-1855, 3. december 1850

¹⁷² Samme, 12. juli 1848

¹⁷³ Samme, 17. august 1849, 15. januar 1850, 28. juni 1850, 12. juli 1850 og 3. december 1850

læse, da de til Sallinge herredskontor skrev, at de forventede at Niels Pedersen opfyldte sin pligt, som resten af sognets beboere gjorde det.¹⁷⁴

Beslutningen om at ville bortlicitere vejarbejdet, faldt sammen med at regeringen med forordning af 20. juni 1850, havde besluttet at udligne forskellen mellem det privilegerede og uprivilegerede hartkorn.¹⁷⁵ Derfor foreslog sognefoged Peder Nielsen at få udarbejdet en vejinddeling, så det tidligere privilegerede hartkorn kunne blive inddraget i vejarbejdet, og samtidig skulle en landmåler inddele vejene i licitationsstykker på 300 alen. Sogneforstanderskabet mente det var et glimrende forslag, så det blev derfor sendt til godkendelse hos herredsfogeden. Herredsfoged Stricker kunne godt følge fornuften i at få udarbejdet en ny vejinddeling. Til gengæld var han mere lunken ved, at lade vejarbejdet overgå til licitation. Derfor krævede han, at samtlige vejarbejdspligtige skulle sige god for, at lade arbejdet overgå til udlicitering.¹⁷⁶ Herredsfogeden gav ikke nogen nærmere forklaring på sin beslutning. Det kan da også undres, at han var af den opfattelse, da det ikke ville give ham mere arbejde, end det han havde i forvejen. Det kan dog antages, at han i andre kommuner havde oplevet besvær med at overgå til bortlicitering.

Det lykkedes dog aldrig for sogneforstanderskabet at få en accept af alle beboerne i Hundstrup. De tre sogneforstandere fra Hundstrup sogn havde af to omgang forsøgt at overtale beboerne, og tilligemed modtog de skrivelser fra kammerråd Madsen af Holstenshus og fra to gårdmænd fra sognet, som alle talte imod at overgå til bortlicitation. Alle tre var modvillige i at skulle betale mere skat. Så da vejarbejdet for sommeren 1851 skulle planlægges, måtte sogneforstanderskabet modvilligt tilsige sognefogeden, at han skulle udskrive sognets vejarbejdspligtige til at udføre det planlagte arbejde.¹⁷⁷

Vejsager med uoverensstemmelser

Græssalget i 1858

I 1857 vedtog sogneforstanderskabet at Hundstrup kirke skulle gennemgå en hovedreovering, og året efter blev det besluttet at indkøbe nyt udstyr til Hundstrup skole. Sogneforstanderskabet havde derfor været nødt til at inddrage til herredsfogeden om lov til at udsatte det planlagte vejarbejde i sognet i 1857 til 1858, fordi de arbejdspligtige havde for meget at lave på kirken.¹⁷⁸ Sogneforstanderskabet stod derfor i sommeren 1858 med dobbelt så meget vejarbejde end normalt. På sogneforstanderskabsmødet den 7. juni 1858 blev det derfor vedtaget ”(...) at bortsælge græsningen på Sognets

¹⁷⁴ ØS-H FP 1842-1855, 28. juni 1850

¹⁷⁵ Blangstrup 1920, s. 919

¹⁷⁶ ØS-H FP 1842-1855, 27 marts 1851 og 25. april 1851

¹⁷⁷ Samme, 2. maj 1851, 12. maj 1851 og 9. juli 1851

¹⁷⁸ ØS-H FP 1855-1866, 6. juni 1857 og 25. maj 1858

*offentlige Biveie, for med hjælp af den derved indkomne Betaling bl. a. at forsyne de mindre gode Veistrækninger.*¹⁷⁹ Ved at sælge græsset i grøfterne kunne sogneforstanderskabet altså tjene penge til at betale sig fra noget af vejarbejdet. Allerede 28. juni samme år kunne sogneforstanderskabet præsentere et auktionskatalog med 15 auktionsnumre over vejstrækninger, hvor auktionsvinderne de næste år have tilladelse til at høste græs i vejgrøfterne. Men beslutningen om at sælge græs fra vejgrøfterne faldt mange af sognets beboere for brystet. I et andragende til herredsfoged Stricker havde 26 beboere fra Hundstrup sogn klaget over sogneforstanderskabets beslutning over at sælge græsset på vejgrøfterne. De var utilfredse med, at sogneforstanderskabet tillod andre at høste græsset i vejgrøfterne, som lå på deres marker. I sogneforstanderskabets svar til herredsfogeden blev der givet et indtryk af nærmest tumultagtige scener, hvor der havde været optøjer og trusler rettet mod sogneforstanderne over deres beslutning om at sælge græsset fra vejgrøfterne. Ligeledes beskrives det, at mødet hvor deres svar til amtsrådet blev skrevet, blev afholdt om natten for at undgå optøjer. Efter at have beskrevet deres oplevelser med sognets beboere, argumenterede de for deres beslutning, at de offentlige biveje og de dertilhørende grøfter, som var optaget på bivejsregulativet, ejes af kommunen, og derfor havde de ret til, at sælge græsset, som voksede på kommunens jord.¹⁸⁰

Sogneforstanderskabets svar havde dog ikke været tilfredsstillende for alle. ”(...) *Jens Henriksen m. fl.*” havde indsendt en klage til amtsrådet ”(...) *over Salget af Veigræs i Hundstrup Sogn (...).*”¹⁸¹ Hundstrups beboere havde altså sendt deres klage en instans højere op i den administrative forvaltning i håb om, at de ville omstøde sogneforstanderskabets beslutning. Hos amtsrådet var der dog ingen hjælp at hente for Hundstrups beboere. De havde sendt en resolution til sogneforstanderskabet hvori der stod ”*Amtraadet ikke finder Anledning til at give Hundstrup Sogneforstanderskab noget paalæg om at afholde sig fra et saadant græssalg (...).*”¹⁸²

Ovenpå de rystende oplevelser havde sogneforstanderskabet selv tvivlet på deres beslutning. De havde til herredsfogeden betegnet salget som ”*formenellig uberettet*”¹⁸³, men beslutningen blev altså godkendt i amtsrådet. Siden beslutningen vakte så stor opstandelse blandt Hundstrup sogns beboere, må det antages at beboernes hidtil selv, havde høstet græsset langs grøfterne på vejstrækninger, som løb over deres marker. Beboerne skulle nu ud og købe græs, som førhen havde været gratis.

¹⁷⁹ Samme, 7. juni 1858

¹⁸⁰ Samme, 28. juni 1858 og 16. august 1858

¹⁸¹ Samme, 29. december 1858

¹⁸² Samme

¹⁸³ Samme, 16. august 1858

Sogneforstanderskabet ville blot sognets beboere det bedste, ved at skaffe penge til, at kunne sørge for, at de offentlige biveje var i ordentlig stand.

Niels Pedersens vandløbsændring

I efteråret 1858 blev sogneforstanderskabet opmærksomme på, at gårdmand Niels Pedersen¹⁸⁴ havde ledt et vandløb som løb på hans marker ud i vejgrøften på bivej nummer fem på Hundstrups bivejsregulativ. Det havde resulteret i, at vandet var løbet over grøftens kanter og løbet ud over bivejen. Sognefogeden i Hundstrup sogn, Niels Jørgensen, og sogneforstanderne fra Hundstrup sogn havde taget vandløbet i øjesyn, hvoraf de var af den mening, at vandet skulle ledes tilbage i den oprindelige vandløb. De henstillede derfor til herredsfoged, hvad der måtte gøres.¹⁸⁵ Desværre er herredsfogedens svar ikke gengivet i forhandlingsprotokollen. Det er under sogneforstanderskabsmødet 29. november 1858 blot konstateret, at der indløb svar på spørgsmålet fra den 12. november fra herredsfogeden.

Den 11. juli året efter var sagen dog oppe at vende igen. Og her kan det udledes, at herredsfogeden også havde ment, at Niels Pedersens handling var i strid med loven. Derfor havde Niels Pedersen ”(...) igennem Sognefoged bekendtgivet Forstanderskabet, at han ville betal 2 Rdl til Commu- nens Kasse fordi han saaledes egenraadigt har ledet Vandet ind paa den offentlige Vei.”¹⁸⁶ Sogneforstanderskabet vurderede sig dog ikke bemyndiget til at tage imod pengene, og de havde sågar også overvejet om de skulle melde det til herredsfogeden. De havde dog besluttet, at hvis Niels Pedersen førte vandløbet tilbage til dens oprindelig vandføring, så ville de undlade at melde hans ulovlighed til politimesteren. Dette blev også godkendt i amtsrådet. Af hensyn til sine marker, og derved altså sit levebrød, havde Niels Pedersen dog klaget over beslutningen, om at føre vandløbet tilbage over markerne. Der blev derfor afholdt åstedsforretning på Niels Pedersens marker, hvor det blev bestemt, at han kunne forsætte med at lede vandet ud i grøfterne langs bivej nummer et og fem, hvis han rettede grøfterne ud så de blev lige og samtidig gravede dem dybere.¹⁸⁷

Opsummering

Det er i det foregående blevet påvist, at Øster Skerninge-Hundstrup var igennem nogle lange vejsager med uoverensstemmelser. Begge sager med Stenstrup-Lunde kommune som modpart handlede om, hvem der var forpligtet til at vedligeholde et vejstykke. Sagerne mod gårdmand Niels Pedersen handlede om, at Niels Pedersen kæmpede for at bevare sin landbrugsjord og samtidig gøre den så god som muligt, ved at lede vand væk fra jorden. Til syvende og sidst handlede sagerne altså om finansiering

¹⁸⁴ Samme gårdmand som i 1848 ikke ville udvide bivejens bredde over sin mark

¹⁸⁵ ØS-H FP 1855-1866, 12. november 1848

¹⁸⁶ Samme, 11. juli 1859

¹⁸⁷ Samme, 12. december 1859

og penge. Også sagen hvor Hundstrup sogns beboere beklagede sig over, at sogneforstanderskabet solgte græs fra grøfterne handlede om penge. Beboerne mistede penge, fordi de nu skulle ud og købe græs, og sogneforstanderskabet tjente penge til vejvedligeholdelse. Det er altså lidt en gråzone sogneforstanderskabet kom ud i denne sag. Skulle de tage hensyn til alle brugere af bivejene, eller skulle de tage hensyn til de beboere som ikke havde økonomi til at købe græsstykker.

Aktørerne i forvaltningen af bivejene i praksis

I dette afsnit vil der blive foretaget en sammenligning af de forskellige aktørers og interessevaretagelse i vejsagerne.

Amtsrådene

Amtsrådene har i undersøgelsen kun involverede sig i sogneforstanderskabernes forvaltning af bivejene, når der blev rettet direkte henvendelse til dem fra enten sogneforstanderskaberne selv eller fra andre aktører. Amtsrådene handlede striks efter lovgivningen. Det vil altså sige, at de varetog de aktørers interesse, som handlede efter lovgivningen. Det er blandt andet kommet til udtryk i sagen om vejstykket mellem Jacob Jensens enkes hus og Højrup mølledam, hvor Svendborg amtsråd lagde en gammel åstedsforretning til grund for deres beslutning.

Men amtsrådene har også varetaget amtsrådenes egen interesser. Det viste sagen om Assens amtsrådskreds der havde tilsidesat hensynet til bivejene i Søby sogn tildel for deres eget arbejde på den mindre landevej igennem sognet. Det er derfor lidt et paradoks, at amtsrådet i dette tilfælde lod den mindre landevej være vigtigere end bivejene, når det selvsamme amtsråd, uden anbefaling fra sogneforstanderskabet, også havde tilføjet en bivej på bivejsregulativet for Søby sogn, som altså må siges at være i fællesskabets interesse. Også i sagen om udvidelsen af bivej nr. 3.2 i Paarup kommune vidner om Odense amtsråds egen interessevaretagelsen. Her blev amtsrådet tilsyneladende så trætte af den langtrukne sag, at de fjernede bivejen fra bivejsregulativet, således at de ikke skulle bruge mere tid på sagsbehandling i den sag.

Det skal dog også bemærkes at amtsrådet i Svendborg i et enkelt tilfælde varetog en proprietærs interesse ved at lade ham slippe for vejarbejde. I amtsrådets forsvar kan det forsvares med, at de måske ikke kendte lovgivningen grundigt nok, eller havde misforstået den. Danø har dog vist, at amtsrådet i Holbæk amt varetog hovedgårdens interesse, ved at optage biveje på bivejsregulativene som førte ud til gårdene uden anbefaling fra hverken sogneforstanderskab eller politimestre. Selvom der intet belæg er for det i kilderne, lugter det af vennetjenester blandt amtsrådenes medlemmer og proprietærene.

I et enkelt tilfælde henvendte Assens amtsrådsreds sig til sogneforstanderskabet i Søby-Turup, med beskeden om at sogneforstanderskabet skulle udarbejde et regulativ for de offentlige arbejder i kommunen. Det indebar altså også arbejdet på bivejene. På samme måde havde Viborg amtsråd i starten af 1840erne udsendt skemaer til sogneforstanderskaberne, som skulle give oplysninger om det antal spand- og gangdage pr. tønde hartkorn, som de planlagte vejarbejder ville fordr. For at få så ens tilbagemeldinger som muligt, havde Thisted amtsråd tilmed udsendt en trykt blanket, som sogneforstanderskaberne skulle udfylde og tilbagesende med oplysninger om det planlagte vejarbejde.¹⁸⁸ Også Harry Christensen har vist, at Aalborg amtsråd var proaktive i forhold til at få indsendt planer for vejarbejdet. I 1845 havde amtsrådet udbedt sig om at få indsendt arbejdsplaner for bivejene for de næste tre år fra samtlige sogneforstanderskaberne i amtet. Tilmed blev hvert amtsrådsmedlem tildelt et herred, hvor de skulle kontrollere om de planlagte vejarbejder blev udført.¹⁸⁹

Herredsfogederne

Herredsfogederne og den enkelte birkedommer, altså politimestrene, som optræder i analysen, har mest fungerede som mellemmand mellem sogneforstanderskaberne og andre aktører. De videresendte andragender og klager til sogneforstanderskaberne, og de videresendte sogneforestanderskabernes skrivelser til de egentlige modtagere. Herredsfogederne antog altså en tilbagelæned rolle som kontrollant og overvåger. De gjorde selvfølgelig deres arbejde, når de blev bedt om at afgøre vejsager med uoverensstemmelser. Hvis vejsagen vel at mærke ikke var alt for komplekst. I to tilfælde er det blevet påvist, at herredsfogeden afviste at tage stilling til en given sag, og lod derfor amtsrådet om beslutningen. Herredsfoged Stricker i Faaborg afviste at tage stilling i sagen mellem Øster Skerningehundstrup og Stenstrup-Lunde angående vejstykket mellem Jacob Jensens enkes hus og Højrup mølleledam.

Billedet af herredsfogederne stemmer altså godt overens med det billede Harry Christensen har påvist fra Aalborg amt. Herredsfogedernes ringe involvering i forvaltningen af bivejforvaltningen kan forklares med deres ringe lokalkendskab. Herredsfogederne dækkede et stort område, og de kunne umulig være lige stedkendt i hele deres embedsområde. En anden forklaring kan være, at herredsfogeden selv kunne se, at hans rolle som medbestyrer i de lokale vejevæsen var unaturlig i det kommunale system. Endvidere er det også en mulighed, at herredsfogeden blot ikke magtede at tage sig af bivejene. Herredsfogeden var ”(...) i sit distrikt dommer, foged, politimester, auktionsdirektør, skifteforvalter, overformynder og lægdsforstander, som oftest tillige skriver.”¹⁹⁰ Det var altså et

¹⁸⁸ Schultz 2000, s. 76-77

¹⁸⁹ Christensen 1997, s. 189-190

¹⁹⁰ Løgstrup 1982, s. 88

mangeartet embede at være herredsfoged. Schultz har vist at én af herredsfogederne i Thisted amt, justitsråd Rummeltoft, anbefalede til amtsrådet, at hans efterfølger ikke skulle have ligeså mange arbejdsopgaver som ham selv, da det har for tidskrævende.¹⁹¹

En enkelt gang startede en herredsfoged dog en bivejsag på eget initiativ. Det var herredsfoged Stricker i Sallinge herred, som havde bestemt at Hundstrup sogns bivej nummer fire, skulle grundforbedres og udvides. Da der efterfølgende opstod uoverensstemmelse med den vejarbejdspligtige gårdmand, kunne sogneforstanderskabet dog ikke hente megen hjælp hos herredsfogeden, der overlod det til sogneforstanderskabet at udrede trådene.

Som nævnt i forskningsoversigten var især politimestrene i Thisted amt mere involverede i bivejenes forvaltning, end det var tilfældet i både Christensens undersøgelse og i denne undersøgelse. I 1847 havde amtmanden indskærpet overfor to politimestre, at deres forpligtelser med hensyn til bivejene var uforandret på trods af forekomsten af sogneforstanderskaberne. Politimestrenes involvering i bivejene, havde altså især skyldtes, at amtsrådet havde tilskyndet til det.¹⁹²

Sognefogederne

Sognefogederne viste sig at være de mindst synlige aktører i analysen. Men måske i virkeligheden de mest betydningsfulde i hele forvaltningen af bivejene. Det var sognefogederne som havde det daglige tilsyn med bivejene, med alt hvad det indebar. I både Holbæk amtsråd og i Viborg amtsråd blev der talt varmt om sognefogederne ihærdige indsat på bivejene.¹⁹³ Det var dog ikke et let job at være sognefoged. De skulle navigere blandt tre forskellige interessenter i vejforvaltningen. Den umiddelbart overordnede, politimesteren. Sogneforstanderskabet, som traf beslutningen om hvilke arbejder der skulle udføres. Samt beboerne, som skulle udføre arbejdet. I analysen er det blevet vist, at sognefogederne i alle tre kommuner klarede at navigere blandt de tre interessenter uden problemer. Tilmed foreslog sognefogeden i Hundstrup sogn i 1850, at bivejene skulle geninddeles, hvilket både sogneforstanderskab og herredsfoged bifaldt. Til gengæld var det også det eneste tilfælde hvor sognefogeden tog initiativ i bivejsforvaltningen. Ifølge Schultz var sammenhængen mellem sognefogedens harkorn og hans respekt i sognet ligefrem proportionel.¹⁹⁴

De lokale beboere

Kommunernes lokale beboere varetog i høj grad deres egne interesser. Det kom blandt andet til udtryk i Søby-Turup kommune, hvor beboerne fra Kirke Søby og Tylle var utilfredse med at

¹⁹¹ Schultz 2000, s. 165

¹⁹² Samme, s. 167

¹⁹³ Danø1966, s. 44-45; Schultz 2000, s. 183

¹⁹⁴ Schultz 2000, s. 201-203

sogneforstanderskabet udtog en bivej af bivejsregulativet, så deres korteste vej til Flemløse ikke længere var under offentligt tilsyn. I Øster Skerninge-Hundstrup var der to tilfælde hvor gårdmand Niels Pedersen varetog sin egen interesse over resten af kommunens beboere. I den første sag ville han ikke udvide bivejen over sine marker. Han var mere interesseret i at holde sin vejarbejdspligt nede på et minimum, og nok vigtigst for ham, at beholde så meget af sin landbrugsjord som muligt. En sag præcis magen til fandt sted i Paarup, hvor ”makkerparret” Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen nægtede at lade bivejen over deres marker udvide. I den anden sag med Niels Pedersen fra Øster Skerninge-Hundstrup havde han ledt et vandløb fra sine marker ud på den offentlige bivej mellem Vester Skerninge sogneskæl og Gundestrup. Modsat ”makkerparret” fra Paarup så endte Niels Pedersen i begge tilfælde med, at måtte indordne sig efter sogneforstanderskabets anvisninger.

I et enkelt tilfælde havde ”Udflytterne” fra Villestofte til Tyrbjerggyden i Paarup kommune også nabokommunen Korup Ubberud i tankerne. Et vigtigt argument i deres bestræbelserne på at få forlænget Tyrbjerggyden var, at den også ville have gavn for andre end dem selv, deriblandt altså blandt andet nabokommunen. Selvom de fremhævede nytten af bivejens forlængelsen for nabokommunen, så må det dog også ses som en måde at varetage deres egne interesser i at få bivejen forlænget.

At varetage sine egne interesser over resten af kommunens, som ”makkerparret” Morten Pedersen og Rasmus Rasmussen gjorde det, er også blevet påvist af Harry Christensen som vist i forskningsoversigten. Her ville de vejarbejdspligtige i Gunderup-Nøvling kommune ikke istandsætte en afsidesliggende bivej, fordi de ikke mente bivejen var til gavn for dem. Lignende tilfælde har også Schultz påvist. Eksempelvis ville Sejerslev sogneforstanderskab i 1842 anlægge en ny jordmodervej igennem sognet. En del beboere protesterede dog voldsomt over beslutningen, da de mente det blev for bekosteligt. Beboerne ønskede altså ikke at punge ud for en vej, som der i deres øjne ikke var nødvendig at anlægge.¹⁹⁵

Bivejsforvaltningen i sammenligning

Hvor aktørerne i sidste afsnit blev sammenlignet, vil forskelle og ligheder i kommunernes interessevaretagelsen i vejsagerne blive sammenlignet i dette afsnit.

Bivejsregulativet

Generelt kan det udledes af undersøgelsen, at sogneforstanderskabet hele tiden balancerede mellem at varetage hele kommunens interesse eller kun en del af kommunes beboeres interesse. Det kom til

¹⁹⁵ Schultz 2000, s. 208

udtryk i Søby-Turup kommune, hvor sogneforstanderskabet fjernede en vej fra Søby sogns bivejsregulativ, for i stedet at tilføje en anden vej, som de mente var til gavn for flere i sognet. Det var en beslutning som førte til, at flere af de berørte beboere klagede over beslutningen. Sogneforstanderskabet holdt dog fast i deres beslutning. I Paarup forsøgte sogneforstanderskabet også at tjene beboernes bedste, da de ville udvide kirkevejen mellem Villestofte til Paarup kirke. Det blev som nævnt spoleret af jordejerne, og til sidst amtsrådet som fjernede bivejen fra bivejsregulativet. I Øster Skerlinge-Hundstrup ville sogneforstanderskabet sørge for de bedste forhold for Hundstrup sogns beboere til Højrup mølle i nabokommunen, ved at bede nabokommunen om at vedligeholde vejen dertil. Desværre for Hundstrups sogns beboere, endte det med at de selv kom til at vedligeholde vejstykket. Fælles for sagerne er, at sogneforstanderskaberne forsøgte at varetage så mange af deres beboeres interesse som muligt.

Vejarbejdets organisation

Når det kom til vejarbejdets organisation, har undersøgelsen givet et mere nuanceret billede af sogneforstanderskabernes funktionsmåde og forvaltning, end det var tilfældet med bivejsregulativerne. Søby-Turup kommune blev af Assens amtsrådskreds pålagt, at alt offentligt arbejde skulle planlægges samlet for begge sogne. Hvilket altså må siges at være en noget særegen beslutning af amtsrådet i Assens. I vejforordningen af 1793 hed det: ”*Den almindelige Grundsætning, i hensigt til alle Veie, saaledes, den, som har Nyttens af Veien bør ogsaa bære Byrden af dens Indretning og Vedligeholdelse.*”¹⁹⁶ Godt nok har Schultz vist, at Ljørslev-Ording sogneforstanderskaber i 1845, var kommet i tvivl om, om vejarbejdet skulle besørges for hele kommunen eller hvert sogn for sig. Thisted amtsråd kunne da meddele, at vejarbejdet planlægges og udføres hvert sogn for sig. Også beboere havde ind i mellem rettet henvendelse til Thisted amt, for at høre om de var berettiget til at yde vejarbejde i et andet sogn end de boede i.¹⁹⁷ Når beboere overhovedet havde behov for at spørge, må det betyde at de blev udskrevet til vejarbejde i et sogn de ikke boede i. Hvilket altså betyder, at enten et sogneforstanderskab eller en sognefoged ikke kendte til lovgivningen. Men et lignende tilfælde som i Søby-Turup har ikke været påvist i hverken Harry Christensens, Danø eller Schultz’ undersøgelse. Assens amtsrådskreds’ beslutning vakte dog også undring hos sogneforstanderskabet i Søby-Turup. De prøvede da også at omstøde amtsrådets beslutning, ved at varetage de arbejdspligtiges interesse. Sogneforstanderskabet mente at, de arbejdspligtige ville bruge for lang tid på at rejse mellem sognene, og derfor ville den effektive arbejdstid blive kortere, så der skulle bruges flere dage på arbejdet.

¹⁹⁶ Ukendt forfatter 1793, s. 16, paragraf 25

¹⁹⁷ Schultz 2000, s. 213

Amtsrådets holdt dog fast i deres beslutning, og lod sig altså ikke kue af sogneforstanderskabet. Når Hundstrups sogns vejarbejdspligtige skulle forestå vejarbejde i nabokommune Stenstrup-Lunde, var det således et helt ekstraordinært tilfælde.

Da Øster Skerninge-Hundstrup sogneforstanderskab besluttede at lade vejarbejdet overgå til betalt arbejdskraft i Hundstrup sogn, kan det tolkes, at beslutningen var sket i sogneforstandernes egen interesse. I hvert blev beslutningen truffet på samme møde, hvor en længerevarende uoverensstemmelse omkring en bivej blev afsluttet. Rationalet ville deraf være, at sogneforstanderskabet slap for at skulle behandle sager, hvor de vejarbejdspligtige ikke havde gjort deres arbejde ordentlig, eller slet ikke ville udføre arbejdet. Harry Christensen har vist at Gunderup-Nøvling i midten af 1850erne bortliciterede alt arbejde på bivejene. Formålet med bortliciteringen var at få bønderne til at holde og forbedre deres vejstykker med en økonomisk gevinst, således at de havde et incitament for at yde deres ypperste på vejene. Det var dog et stort administrativt arbejde for sogneforstanderskabet at overskue de mange bortliciteringer og kontrakter, så allerede i slutningen af 1850erne var sogneforstanderskabet gået væk fra bortliciteringen.¹⁹⁸ Gunderup-Nøvling sogneforstanderskab varetog altså beboernes interesse ved at overgå til betalt arbejdskraft. Bivejen blev forbedret i hele sognets interesse, og arbejdstagerne blev betalt for at udføre arbejdet. Det må dog også konkluderes at sogneforstanderskabet i Gunderup-Nøvling havde deres egen interesse i hovedet, da de gik tilbage til arbejde *in natura*, så deres arbejde blev mindsket. Øster Skerninge-Hundstrup sogneforstanderskab havde dog ikke opbakning blandt Hundstrup sogns beboere til at overgå til betalt arbejdskraft, og derfor måtte vejarbejdet forblive som ”hver mand sit vejstykke”. Hverken sogneforstanderskaberne i Søby-Turup eller Paarup forsøgte sig med at bortlicitere vejarbejdet på bivejene. Ifølge Harry Christensen var det ”*langt fra*”¹⁹⁹ alle sogneforstanderskabet der var overgået til pengeøkonomi omkring bivejene ved sogneforstanderskabernes ophøren i 1868. Han forklarede det med beboernes konservatisme i bivejspørgsmålet.²⁰⁰ Selvom det kan tolkes, som om Øster Skerninge-Hundstrup sogneforstanderskab handlede i deres egen interesse, da de ville overgå til betalt arbejde, så havde de før det handlet i de vejarbejdspligtiges interesse, da de accepterede de vejarbejdspligtiges andragendet om, at overgå fra flængsarbejde til ”hver mand sit vejstykke”. De havde også betalt en godtgørelse til Niels Pedersen for hans jord i sagen, hvor han nægtede at udvide bivejen over hans mark, selvom han ikke var berettiget til at modtage godtgørelse.

¹⁹⁸ Christensen 1997, s. 205-207 og 210-211

¹⁹⁹ Samme, s. 205

²⁰⁰ Christensen 1997, s. 205

I Paarups tilfælde må det konkluderes at sogneforstanderskabet varetog de beboere der skulle igennem Stegsteds interesse. Det fungerede tilsyneladende ganske udmærket at lade byerne selv styre hvornår bivejene trængte til vedligeholde, og hvem der skulle udføre det. Altså på nær i Stegsted by. Stegsteds beboere ødelagde altså hvad der fungerede godt i resten af kommunen, fordi de ikke vedligeholdte deres veje. Efter gentagende klager og konstateringer af, at bivejene ikke var vedligeholdte, så sogneforstanderskabet sig nødsaget til, at overgå til ”hver mand sit vejstykke” princippet. Sogneforstanderskabet havde altså været nødt til at tage en beslutning, som nok ikke var i alle interesse.

Harry Christensen har påvist i sin undersøgelse, at nogle sogneforstanderskaber ansatte vej mænd til at udføre det almindelige årlige vejarbejde. I Gunderup-Nøvling blev vej mænd ansat fra slutningen af 1850erne og frem til 1867, til at udføre det almindelige vedligeholdelsesarbejde på kommunens biveje. Og når der skulle besluttes og planlægges store vejarbejder nedsatte sogneforstanderskabet ad-hoc komiteer, som skulle varetage alt omkring arbejdet.²⁰¹ Noget sådan fandt ikke sted i denne undersøgelses kommuner.

Vejsager med uoverensstemmelser

I vejsagerne med uoverensstemmelser er det bemærkelsesværdigt at Paarup lod sig bestikke af Andreasen på Taarupgård. Andreasen havde ikke overholdt sin vejarbejdspligt, men i stedet for at der blev ansat betalt arbejdskraft på Andreasen regning, eller han blev idømt bøde, som lovgivningen foreskrev, da ”bestak” Andreasen sig til at slippe for arbejdet. Godt nok gik pengene ikke ned i sogneforstandernes lommer eller i kommunekasse, men derimod i fattigkasse. At pengene gik til fattigkassen, kan også være forklaringen på, at sogneforstanderskabet lod sig ”bestikke”. Sogneforstanderskabet i Øster Skerninge-Hundstrup lod sig ikke lokke da gårdmand Niels Pedersen tilbød at spytte lidt penge i kommunekassen, hvis han til gengæld slap for at udvide bivejen over sine marker. Sogneforstanderskabet havde endog overvejet at anmelde Niels Pedersen til herredsfogeden, hvilket dog blev ved overvejelsen. I sagen fra Paarup varetog sogneforstanderskabet altså fattiglemmernes vel og ve i kommunen, fremfor de vejarbejdspligtige der blev sat til at udgøre Andreasens vejarbejde.

Sagen om græssalget fra vejgrøfter i Øster Skerninge-Hundstrup må siges at være den sag, hvor sogneforstanderskabet mindst lykkedes med, at balancere mellem at tilgodese beboere på den ene side og bivejene på anden side. Sagen skabte massiv røre blandt de beboere, som ikke havde råd til at købe græsstykker på auktionen, og som altså mistede gratis græs. Men sogneforstanderskabet holdt altså fast i deres beslutning om bivejene over beboernes hensyn.

²⁰¹ Samme, s. 207

Konklusion

Denne specialeafhandling har undersøgt sogneforstanderskabernes funktionsmåde og forvaltning. Sogneforstanderskaberne fungerede fra år 1842-1867, hvor deres vigtigste forvaltningsområder var fattig-, skole- og bivejvæsen. I forskningsoversigten er det blevet påvist, at langt størstedelen af litteraturen om sogneforstanderskabernes forvaltning er koncentreret om skole- og fattigvæsenet. End ikke speciallitteraturen om sogneforstanderskaberne har levnet meget spaltepads til bivejene.

I de få værker som har behandlet forvaltningen af bivejene, er det blevet påvist, at der opstod uoverensstemmelser mellem sogneforstanderskabet på den ene side og enten amtsrådet, politimesteren eller den lokale befolkning på den anden side. Derfor er det netop uoverensstemmelser i tre fynske kommuners forvaltning af bivejene, som specialeafhandlingen har undersøgt. De tre fynske kommuner er Søby-Turup, Paarup og Øster Skerninge-Hundstrup. Disse kommuner er valgt, fordi de langt hen ad vejen lignede hinanden.

I analysen af de tre kommuners forvaltning af bivejene, er det blevet påvist, at uoverensstemmelserne i alle tilfælde var mellem sogneforstanderskab og amtsråd eller sogneforstanderskab og den lokale befolkning. På nær de to sager med Øster Skerninge-Hundstrup og Stenstrup-Lunde kommuner. Det var særligt i udarbejdelsen af bivejsregulativet der ofte opstod uoverensstemmelser. Samt i sager om vejarbejdets organisation var der i alle tre kommuner uoverensstemmelser. Endvidere havde alle tre kommuner også forskellige sager der faldt udenfor de om overstående områder.

Selvom det har vist sig, at de bevarede regnskaber ikke var til megen hjælp for undersøgelsen, da ingen af de undersøgte kommuner bortliciterede vejarbejdet, så viste det sig, at uoverensstemmelserne ofte havde et finansielt aspekt. Sogneforstanderskaberne forvaltede bivejene med stor økonomisk forsigtighed. Det kom både til udtryk i sagen fra Søby-Turup, hvor sogneforstanderskabet ikke ville bekoste en ny overkørselsbro over grøften ind til kirkevejen ved Turup kirke. I Paarup ville sogneforstanderskabet ikke betale for at ekspropriere jord til at forlænge Tyrberggyden, og i Øster Skerninge-Hundstrup ville sogneforstanderskabet hellere tjene penge på græssalg, end at bruge penge på at ansætte vejmand til at foretage vejarbejdet.

På baggrund af undersøgelse er det blevet diskuteret hvilke interesser de forskellige aktører i bivejenes forvaltning varetog. I enkelte tilfælde varetog sogneforstanderskaberne sogneforstanderskabets egen interesse, men ellers kan det konkluderes at de handlede efter beboernes bedste.

Ifølge Harry Christensen var sogneforstanderskaberne prøveklud for de senere sogneråd. Magthaverne skulle finde ud af, hvad sogneforstanderskaberne kunne bruges til, og derfor fik perioden et eksperimenterende præg. Med indførelsen af sognerådene i 1868 var prøvetiden forbi. Kommunens plads og gaver i samfundet var fundet.²⁰² Og kommunerne var kommet for at blive. I 1986 havde Danmark verdens andenstørste kommunale sektor målt i offentligt ansatte, hvilket svarede til 587 tusind ansatte i kommunerne.²⁰³ Det er kendetegnende for de fleste bivejsager i analysen, at sagerne havde lang sagsbehandlingstid. Nogle sager endda op til flere år. Ifølge ombudsmanden er det i dag ”god forvaltningsskik, at sager i den offentlige forvaltning skal behandles inden for rimelig tid og ikke må trække unødigt ud.”²⁰⁴ Men lang sagsbehandlingstid har også været kendetegnende for den nutidige offentlige forvaltning. Eksempelvis vurderede Københavns byret i 1998, at en mands menneskerettigheder var blevet krænket, fordi han havde ventet i over 10 år på at hans sag kom for retten.²⁰⁵ Og lang sagsbehandlingstid har der også været i den igangværende vejsag mellem Martin Lund Madsen og Vejen kommune. Under stort medieopbud afspærrede Martin Lund Madsen den offentlige vej Skovgårdsvej i Vejen kommune med halmballer og grus. Afspærringen var kulminationen på en sag om ekspropriation, som tog sin begyndelse fem år tidligere i 2013. Her indgik Banedanmark og Vejen kommune et samarbejde om at opgradere bro- og vejsystemet i forbindelse med elektrificeringen af jernbanen mellem Kolding og Esbjerg. En sådan opgradering krævede at dele af Martin Lund Madsens jord blev eksproprieret. Eksproprieringen blev godkendt af Trafikministeriet, og Martin Lund Madsen modtog to millioner kroner for sin jord af Banedanmark. Martin Lund Madsen mente dog, at der var tale om en ulovlig ekspropriering, så han stævnedes Banedanmark umiddelbart efter Trafikministeriet havde godkendt eksproprieringen. I september 2018 fik han medhold i Højesteret, hvor eksproprieringen blev dømt ulovlig. I mellemtiden havde Vejen kommunen dog anlagt vejen, Skovgårdsvej, på det stykke jord, som Banedanmark og Vejen kommune altså havde erhvervet ulovligt. Og da Vejen kommune har nægtet at fjerne vejen igen eller at opkøbe hele Martin Lund Madsens ejendom, har Martin Lund Madsen altså spærret vejen.²⁰⁶ Både i sogneforstanderskabernes forvaltning og i den nutidige kommunale forvaltning var og er sagsbehandlingen altså lang. Men sagen om Martin Lund Madsen er også et eksempel på, hvordan Vejen kommune har handlet overilet ved at anlægge en vej ulovligt, og derved spildt skatteborgernes penge. Det er altså helt modsat af

²⁰² Christensen 1990, s. 54

²⁰³ Bruun 2000, s. 198-201

²⁰⁴ Ombudsmanden, sagsbehandlingstid

²⁰⁵ Jyllands Posten, ”Højesteret afsiger dom om for lang sagsbehandlingstid”

²⁰⁶ Finans, ”Vej i vejen i Vejen: Landmand får medhold fra Vejdirektoratet”

sogneforstanderskabernes økonomiske ansvarlighed, hvor de ikke brugte penge unødvendigt. Måske Vejen kommune kunne lære af fortiden og sogneforstanderskaberne.

Abstract

This thesis studies the municipalities' administration of the secondary roads in the parishes Søby-Turup, Paarup and Øster Skerninge-Hundstrup 1842-1867 located in Fumen. Secondary roads are defined as roads that in legal ways are administrated by the rural parishes.

The available research shows that the parish administration of the secondary roads consists discrepancies among the parish administration and the county councils, the police and the local citizens.

Therefore, the thesis consists of an analysis of the three parish administration of cases where there were discrepancies. The analysis showed that making the list of the secondary roads and the roadworks organization frequently showed discrepancies. Furthermore, all three municipalities' have other cases with discrepancies. In all cases the discrepancies were between the parish administration and the county council and between the parish administration and the local citizens.

Based on the analysis it will be discussed which representation of interests the participants had and the similarities and differences between the municipalities will be discussed.

Litteraturliste

Utrykt litteratur

Odense Stadsarkiv: *Paarup kommune*. Arkivfond: Æ929. Løbenummer: 10-0-1 og 10-0-2.

Rigsarkivet Odense: *Assens amtsrådsreds 1842-1970*. Forhandlingsprotokoller. Pakke 1.

Rigsarkivet Odense: *Assens amtsrådsreds 1841-1882*. Journal. Pakke 1/10.

Rigsarkivet Odense: *Assens amtsrådsreds 1841-1970*. Kopibog. Pakke 1 og 2.

Rigsarkivet Odense: *Søby-Turup kommune, sogneråd*. Forhandlingsprotokol. Pakke 10/1 og 10/2-10/3.

Rigsarkivet Odense: *Øster Skerninge-Hundstrup, sogneråd (1842-1911)*. Forhandlingsprotokol. Pakke 10/1-10/2 og 10/3-10/4.

Rigsarkivet Odense: *Øster Skerninge-Hundstrup kommune, Gade- og vejudvalg 1842-1911*. Fortegnelse over offentlige veje. Pakke 60/1.

Tryk litteratur

Algreen-Ussing, T. *Love og Anordninger samt andre offentlige kundgjørelser. Danmark Lovgivning vedkommende for Aaret 1853*. Kjøbenhavn: Gyldendalske Boghandlings Forlag, 1854.

Andersen, Peter Ramskov. *I Odenses skygge. Paarup sogn og kommune indtil 1970*. Odense: Byhistorisk udvalg, 1999.

Appel, Charlotte og Ning de Conninck-Smith (red.). *Dansk skolehistorie*. Bd. 1-5. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2013-2015.

Boje, Per, Birgitte Dedenroth-Schou, Knud J. V. Jespersen og Jørgen Thomsen (red.). *Folkestyre i by og på land: danske kommuner gennem 150 år*. Herning: Poul Kristensens Forlag, 1991.

Bruun, Finn. "Den professionelle forvaltning: Fra embede til arbejde" i: Bogason, Peter (red.). *Dansk forvaltningshistorie*. Bd. 3. København: Jurist- og økonomiforbundet forlag, 2000.

Burchardt, Jørgen. *Gods på vej. Vejtransportens danmarkshistorie*. Bd. 1-3. Ringe: Forlaget Kulturbøger og Danmarks tekniske museum, 2016.

Christensen, Jørgen Grønnegaard. "Historien og den offentlige forvaltning". *Arkiv: Tidsskrift for arkivforskning*. 1980. 8. bind, nr. 1: 34-40.

Christensen, Harry. "Fastlæggelsen af landkommunens opgaver 1842-1867" i: Kanstrup, Jan og Steen Ousager. *Kommunal opgaveløsning 1842-1970*. Odense: Odense Universitetsforlag, 1990.

Christensen, Harry. "De unge kommuner 1837/41-1867/68" i: Boje, Per, Birgitte Dedenroth-Schou, Knud J. V. Jespersen og Jørgen Thomsen (red.). *Folkestyre i by og på land: danske kommuner gennem 150 år*. Herning: Poul Kristensens Forlag, 1991.

Christensen, Harry. *Bonden, kommunen og demokratiet. Det lokale selvstyres etablering på landet i Danmark 1842-1867*. 2 bd. Viborg: Udgiverselskabet ved Landsarkivet for Nørrejylland, 1997.

Det Danske Sprog- og Litteraturselskab. "aktør". *Ordbog over det Danske Sprog*. 19.4.2019. <https://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=akt%C3%B8r>

Det Statistiske Bureau. *Statistiske Meddelelser. Folketallet i Kjøbstæderne og i Landsognene i Kongeriget Danmark efter Tællingen den 1ste Februar 1870*. 12. bind, ref. 2.12.1. Kjöbenhavn: Bianco Lunos Bogtrykkeri, 1875.

Finans. "Vej i vejen i Vejen: Landmand får medhold fra Vejdirektoratet". *Finans*. <https://finans.dk/forside/ECE11240512/vej-i-vejen-i-vejen-landmand-faar-medhold-fra-vejdirektoratet/>.

Holmgaard, Jens. "Administrationshistorie som arkivnøgle. *Arkiv: Tidsskrift for arkivforskning*. 1980. 8. bind, nr. 1: 44-50.

Ilsøe, Grethe. "Administrationshistorie". *Arkiv: Tidsskrift for arkivforskning*. 1979. 7. bind, nr. 3: 181-191.

Jyllands Posten. "Højesteret afsiger dom om for lang sagsbehandlingstid". *JP/Politikens Hus A/S*. 31.5.2019. <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE3324555/H%C3%B8jesteret-afsiger-dom-om-for-lang-sagsbehandlingstid/>

Jørgensen, Harald. *Studier over det offentlige Fattigvæsens historiske udvikling i Danmark i det 19. Aarhundrede*. Kjöbenhavn: Institutet for Historie og Samfundsökonomi, 1940.

Jørgensen, Harald. *Lokaladministration på landet: oprindelse og historisk udvikling indtil 1970*. Kjöbenhavn: G. E. C. Gad, 1985.

Jørgensen, Steffen Elmer. *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*. Odense: Odense Universitetsforlag, 2001.

Kanstrup, Jan og Steen Ousager (red.). *Kommunal opgaveløsning 1842-1970*. Odense: Odense Universitetsforlag, 1990.

Kolderup-Rosenvinge, Dr. *Kongelige forordninger og aabne breve, samt andre Trykte bekiendtgjorte Lovbud, tildeels i Udtog, og forsynede med Register og henviisninger*. Kjöbenhavn: Gyldendalske Boghandlings Forlag, 1844.

Kolderup-Rosenvinge, Dr. *Kongelige forordninger og aabne breve, samt andre ved Trykken bekiendtgjorte Lovbud, tildeels i Udtog, og forsynede med Register og henviisninger*. Kjöbenhavn: Gyldendalske Boghandlings Forlag, 1850.

La Cour, L. F. *Sogneraad og Amsraad: et Bidrag til den danske Landkommunalforvaltnings historie, I anledning af 100 aars dagen for Anordningen 13/8 1841*. bd: 1-3. Kjöbenhavn: G. E. C. Gads Forlag, 1941-1948.

Løgstrup, Birgit. *Dommer og administration. Herredsfoged 1790-1868*. Kjöbenhavn: G. E. C. Gads Forlag, 1982.

Matthiessen, Hugo. *Hærvejen. En tusindaarig vej fra Viborg til Danevirke*. Kjöbenhavn: Gyldendalske Boghandel, 1930.

Nørr, Erik. *Præst og administrator: sognepræstens funktioner i lokalforvaltningen på landet 1800-1841*. København: Rigsarkivet og G. E. C. Gads Forlag, 1981.

Nørr, Erik. *Skolen, præsten og kommunen. Kampen om skolen på landet 1842-1899*. København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1994.

Ombudsmanden. "Sagsbehandlingstid". *Folketingets ombudsmand*. 31.5.2019. https://www.ombudsmanden.dk/myndighedsguiden/generel_forvaltningsret/sagsbehandlingstid/

Pedersen, Karl Peder. *Enevældens amtmænd. Danske amtmænds rolle og funktion i enevældens forvaltning 1660-1848*. København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1998.

Petersen, Jørn Henrik, Klaus Petersen og Niels Finn Christiansen (red.). *Dansk velfærdshistorie*. Bd. 1-6. Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2010-2014.

Rasmussen, M. *Haand- og Hjælpebog for Sognefogeder i disses forskellige Forretninger, samt for Lægsmænd, Brandfogeder*. Odense: Milofte Boghandel, 1857.

Rausgaard, Gitte. "Amtsråd og amtsrådsmedlemmer siden 1841. Valgene, vælgerne og personligheder blandt de valgte" i: Hvids, Kristian (red.). *Amter og amtsråd. De første 150 år. Et festskrift i anledning af anordningen af 13. august 1841*. København: Amtsrådsforeningen, 1991.

Schultz, Annette Østergård. *Pligtarbejde eller lystarbejde. Historien om at bryde veje i Nordvest- og Midtjylland 1842-1855*. Viborg: Udgiverselskabet ved Landsarkivet for Nørrejylland, 2000.

Stednavneudvalget. *Københavns Universitet*. 25.5.2019. https://www.stednavneudvalget.ku.dk/autoriserede_stednavne/AUTORISEREDE_STEDNAVNE_v.2013-05-23.pdf

Trap, J. P. *Statistisk-Topografisk beskrivelse af Kongeriget Danmark*. Første bind: II. København: G. E. C. Gad, 1858.

Ukendt forfatter. *Forordning om vejvæsenet i Danmark*. København: P. M. Høpfner, 1793.

Weitemeyer, H. (red.). *J. P. Trap. Kongeriget Danmark*. 3. udgave, 3. bind. København: G. E. C. Gad, 1889.