



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

Fra hjulspor til motorvej

Af Hans Kristen Dissing.

Afsnittene om veje og samfærdsel før motorvejen er skrevet i samarbejde med Runa Christensen.

Veje og færdsel i gamle dage

»Så en dag, sådan mellem høbjergning og høst blev det bestemt, at morbror Niels skulle køre hen til en klog kone helt nede på Agersted Fællede med mig. Vi kørte i fjedervogn ad jordveje mellem marker. Da vi nåede bakkerne, krummede vejen sig gennem lyng og gyvel, enebær og bøgepurl. Der var dybe sandede hjulspor mellem høje brinker og med husstejle bakkeknuder til begge sider. Her boede ingen. Ingen udsigt åbnede sig, når man drejede forbi bakkens fod. Her var stille, og hestene døsedede langs den trælse vej. Varmen var bedøvende, og støvet trættede.

Endelig åbner landet sig. Vi når nær ind under Storskovens bryn, her ligger lave kalkede stråttækkede bindingsværkhuse med små dyrkede agerkiler og strimler på skråningerne. En grå ko og et kobbelt grånæsede får ligger og gumler drøv i dalens grønning.



*Galgehøjene set fra broen, der fører Hjallerup-Dronninglundvejen over motorvejen. Her mødes Kongevej, landevej og motorvej.
(foto: Bent Baumann Jensen).*

Vejen er bestandig en ældgammel jordvej. Den snor sig langs lyngbakkernes jod. Somme steder skærer den sig som en favnedyb hulvej gennem et højdedrag overgroet med bregner og brombær, tyttebærriis og revling.

Hestene går i stå af sig selv midt i vadestedet. Den grå stamper og skraber, så det lave vand stinter og risler over flanker og hammel. Hun drikker utålmodigt med vippende øren og ryster manken.

Hun har ikke tid!

Men den blakkede skyller kæften, så milen rasler og ringler. Dykker mulen tilbunds i strømmen og suger hulen fuld uden at synke. Så hæver hun hovedet så højt, hun kan nå, fattet og frydefuld rolig ser hun sig omkring. Det var velsignet med et vadested ved vejen. Den blakkede drager et langt, henførende hestesuk ud af bælgens, idet hun skyller vandet ud af halsen med store overflødige skvulp.

Nu kom vi da så langt!

Vi kører over en jævn grøn slugt med enkelte store træer: Ask og lind, for her er læ og grøde. - Der er sådan en kendt og fortrolig rummel i den gamle fjedervogn. Nu har vi det skønt, og jeg holder tømme, medens morbror får ild i sin korte stive pibe«.

Sådan berettes der om en tur med hestevogn i Østvendsyssel i slutningen af 1800-tallet. Det er digteren og fortælleren Anders Christensen fra Thorup, der giver beskrivelsen i sin erindringsbog »Træet« fra 1966.

Vejene var bindeledet i mange af livets forhold den gang som tidligere. Og udviklingen op til i dag har kun understreget vejenes betydning som det skelet, der binder samfundet sammen. Hvor mennesker har behov for at færdes, opstår der vej og sti, hvis ikke selve naturen lægger hindringer i vejen. I den danske natur støder vejene kun på to typer forhindringer: Virkeligt stejle morænebakker, og dem er der i grunden ikke så mange af, og vand - altså vand, der ikke er så dybt, at det kan udnyttes til sejlads, for så er vandet ikke nogen hindring, men et bindeled i sig selv. Vandlidende jord, sumpe, fugtige enge, kær og moser var de virkelige og store forhindringer for ældre tiders færdsel.

Efter at Danmark var blevet et fasttømret rige med en veletableret kongemagt, var der brug for gode overordnede forbindelseslinier mellem landets vigtigste byer og magtcentre. Det første skriftlige vidnesbyrd har vi i Valdemar Sejrs Jyske Lov fra 1241, hvor der om veje står, at »over hver Bymark skal de Ejermænd, der bor på Marken, istandsætte Kongens Hærstræde. Men er der meget Uføre, enten Mose eller stor A, skal hele Kirkesognet hjælpe dem med at gøre Bro, hvis det er nødvendigt. Er det hele Herredets Vej, da skal hele Herredet hjælpe til at gøre Bro og at vedligeholde den siden. Hovedvejen skal være fjorten Alen bred, og Farten (hele anlægget) skal være femten Favne bred eller så bred, som alle Ejere vil nøjes med.«

I 1558 - under Christian 3. - blev Den Koldingske Reces givet, og den stadfæstede og udbyggede Jyske Lov bl.a. med en præcis beskrivelse af, hvordan hovedveje - Adelfarveje - skulle vedligeholdes. Det blev fastslået, at kongens fogeder, embedsmænd og andre, som fik »brokorn« for at holde broerne i orden,

også skulle tage den forpligtigelse alvorligt og sørge for, at stolper, rækværk og lignende altid var i orden, så man kunne komme over uden at lide skade. Skulle det ske, at *»en vejfarende Mand ved deres Forsømmelighed kom i Ulykke«*, så måtte foged eller embedsmand *»selv af sit eget bøde Skaden«*.

Huller og anden slitage på *»Adelfarvej«* var det lensmændenes ansvar at udbedre. Man tilsagde herredsmændene med heste og vogne, når skaderne var sket, og det var så deres opgave at fremskaffe sten og grus til at fylde i hullerne. I den forbindelse fremhævedes det, at lensmanden *»for alt i Verden ikke pålægge den ene mere end den anden – ej heller forskåne«*.

Forsøgte nogen at slippe for arbejdet eller undlade at møde til aftalt tid, *»så dømmes han derfor og bøder tre Mark Penning til sit Herskab og en Tønde Øl til Sognemændene i det Sogn, han bor i«*. Lensmanden kontrollerede ved besigtigelse to gange årligt, at broer og veje blev holdt i forsvarlig stand.

I 1682 nævnes de vigtigste veje for første gang hver for sig i et brev til amtmændene. Her pålagdes de sammen med proprietærene at planlægge, hvordan vejene bedst kunne indrettes med hensyn til forløb og økonomi. Man skulle ligeledes lave en opdeling, så udgifter og arbejde fordeltes ligeligt mellem de enkelte herreder og birk, og således, *»at intet bøndergods må forskånes, og ellers efter broers og jordbundens beskaffenhed.«*

Den eneste nordenfjords vej, der nævnes her, er den fra Aalborg til Sæby og Skagen. Om den østlige alfarvej på denne tid var vigtigere end vejen til Hjørring, eller den blot trængte mere til at blive *»indrettet«*, vides ikke med sikkerhed, men alle de øvrige betydningsfulde veje i Jylland og på øerne nævnes.

Det væsentligste er imidlertid, at vi endnu engang får princippet for det danske vejvæsen slået fast. Kongen gav ordre til at indrette og vedligeholde de overordnede veje og broer, og bønderne udførte arbejdet, der blev fordelt efter, hvor store problemer, der var med de enkelte broer og vej stykker, og hvor stor ydeevne det enkelte sogn havde efter hartkorn. Alle deltog i arbejdet, også de sogne, som lå langt fra en alfarvej. De fik så bare et mindre stykke eller et mindre besværligt stykke at vedligeholde.

Landsdelens øvrige veje kunne bønder og herremænd vedligeholde eller lade forfalde, som de ville. Kongen blandede sig kun i de få veje, der havde betydning for kongemagten, og de fik på grund af kongens pålæg om vedligeholdelse en særlig status. Befolkningen kaldte dem kongeveje.

Kongevejene

Gennem Dronninglund Kommune går der to af disse gamle kongeveje: Sæby Sundby Landevej og kystvejen fra Hals til Frederikshavn.

Den gamle landevej fra Nørresundby til Sæby gik - og går stadig - fra tingstedet nord for Vodskov mod nordøst i kanten af Hammer Bakker, ud over engene mod Frederikshvile, skråt ind gennem det nuværende Hjallerup i Hegely Plantage, nord om Møllegården og forbi Galgehøjene, hvorefter den følger Ringstedvej og Tusbrovej forbi Markedsdalen, skråt tværs over Kirkevej og Vadet og går som en



Kongevejen lige før Galgehøjene. (foto: Bent Baumann Jensen).



Kongevejens forløb uden om Galgehøjene. (foto: Elmer Dalsgaard, udlånt af Lokalhistorisk Arkiv, Asaa).

dyb hulvej op mod krydset Bjergvej/Storskovvej. Derfra følger den Bjergvej, går nord for det nuværende Ørsø og løber ud i det stykke, som har fået lov at beholde navnet og også i dag hedder Gl. Kongevej. I Agersted løber kongevejen over i Præstbrovej, og også efter Præstbro kan vejen følges som en asfaltvej over Alfarvad helt til Sæby.

Hvor længe den gamle kongevej har fulgt det spor, ved man ikke med sikkerhed, for også før i tiden flyttede man vejene, hvis behovet og jordbundsforholdene gjorde det rimeligt.

Man anlagde ikke ligefrem en ny vej, men anbefalede blot en anden rute gennem det ret uop-

dyrkede land og pålagde bønderne fra nogle ekstra sogne at hjælpe til med at rydde vej en og senere vedligeholde det nye stykke, hvor man vidste, at der i den første tid ville være flere huller at fylde og sten at flytte. Desuden sørgede man naturligvis for, at der var bro eller vadested ved åer og bække og vaser over sumpede strækninger.

For at undgå det besværlige vand følger den gamle

Sæby-Sundby-vej vandskellet og krydser kun fire vandløb fra

Hjallerup til Sæby: Først

Vadet over Donnerbæk nord for Dronninglund, hvor der først efter 1821 blev bygget bro (en stenkiste i granit), dernæst de to træbroer over Pulsbækken og Voer Å og endelig Alfarvad vest for Lyngså, hvor der allerede før 1786 var bygget en stenkiste til bækken.

Før stenkisten ved Vadet blev bygget, kørte Kongevejens rejsende ganske enkelt ned i Donnerbæk og fulgte bækken et stykke i selve bækløbet, inden de igen kørte op på den anden side, hvor brinken var overkommelig.

I det hele taget følger dette stykke kongevej på en ret genial måde de naturlige forhold. Det er også næsten forskånet for bakker, da det lige sniger sig neden om Jyske Ås.

Kongevejen blev vedligeholdt efter de gamle forskrifter fra 1500-tallet og klarede trafikken - mere, eller mindre heldigt alt efter årstiden - helt frem til 1850'erne, da de nye tider, som blev indvarslet med Vejforordningen af 1783, endelig nåede til Østvendsyssel. Derefter blev den til en almindelig sognevej, og nogle vej stykker blev allerede i 1860'erne degraderet til privat fællesvej. Alligevel levede den gamle kongevej videre. Den var så indarbejdet i folks vaner, at den ikke bare kunne forsvinde; specielt til Hjallerup Marked var den meget befærdet, da den var meget velegnet til at trække eller drive dyrene til markedet på, og på lang afstand kunne man se støvskyerne rejse sig over vej en. Først da Donnerbæk lige efter Anden Verdenskrig blev ført uden om stenkisten ved Vadet, og stenlægningen i det gamle vadested blev brudt op og brugt som fyld i soklen til gårdens nye bygning, fik den gamle kongevej sit store »knæk« og gled langsomt ud af brug.



Sandvej ved Asaa
Kongevejen syd for Asaa 1912. Nu den sydlige del af Skovvej ud mod den nordlige ende af festpladsen.
(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Asaa).



Også gennem skovbevoksede områder kan Kongevejen efterspores. (foto: Bent Baumann Jensen).

At kongevejene - både den østre og den gamle - stadig lever i folks bevidsthed fremgår af en lille anekdote fortalt i 1993 af et medlem i kommunens tekniske udvalg. Snakken gik om væddeløbsbanen i Asaa, og da det blev nævnt, at den var anlagt hen over Kongevejen, fortalte medlemmet, som både havde indsigt i landbrugsforhold og havde lokalkendskab, at væddeløbsbanen netop derfor var forsynet med led i begge ender, så folk kunne køre igennem. En ældre landmand var flere gange kommet kørende med hest og vogn på væddeløbsdagene og var ganske roligt kørt ind gennem det ene led og ud gennem det andet for at bevise sin og alle andres færdselsret, for - som fortælleren sagde - ingen har jo lov at spærre Kongevej en.

UDTALELSE OM OMRÅDET.

Amtsforsvalter Brinck-Seidelin skriver i sin bog »Hjørring Amt« fra 1828: Hvor Sæbye Landevei gjennemløber det Østlige af Dronninglund, Voer og Albek Sogne, er Beliggenheden meget yndig: Vakre Lunde, frugtbare Marker og fede Enge afvexle idelig; i Øst øiner man bag dette smukke Landskab den blanke Søe, og mod Vest de høie Bakker, hvorpaa Dronninglund Storskov udbreder sig, dernæst Skjelbakken og høiere mod Nord store Skovstrækninger, som tilhøre Voergaard.



Udsnit af Det Kongelige Videnskabernes Selskabs kort fra 1793. Det viser bl.a. vejenes forløb i Østvendsyssel. Opmålingen blev foretaget i 1780'erne.

De store vejes anlæg

Det første egentlige vejanlæg i Østvendsyssel var bygningen af den nye landevej mellem Nørresundby og Frederikshavn.

I 1847 oprettedes der dampskibsforbindelse fra Frederikshavn til Norge, og det gav øget trafik på den gamle kongevej, som var i en meget dårlig forfatning. Særligt slemme var de 5 mil fra Sæby til Frederikshvile - eller Hjallerup Kro, der havde fået det nye navn efter, at Kronprins Frederik, senere Frederik d. 7., havde overnattet der i maj 1843.

Hjørring Amtstidende skriver den 7. august 1847: *»Sidste Vinter hørte man af vore Gjæster eenstemmig Klage over denne Landevej, som vistnok maa henregnes til de sletteste i hele Riget, og hvis Befarelse neppe kan give den Fremmede noget fordeelagtigt Begreb om en i øvrigt - vi tør vel med Guds Hjælp sige - velordnet Stat.«*

Det sydlige stykke af landevejen fra Loftebroen ved Bouet til Frederikshvile var blevet chausseret, det vil sige grundforbedret med paklag af kampesten og dæklag af skærver, hvorefter overfladen tromledes fast under vanding og grusning. Samtidig var vejen blevet lagt syd om Hammer Bakker og Vodskov, hvor den før gik ad Langbro Vase og Lillebro Vase op til Tinghøjen og ind gennem bakkerne nord om byen. Fra Eget ved Kinnerup og ud over de bløde, våde enge til Frederikshvile valgte man at lægge den nye landevej oven på den gamle vase, som bønderne i århundreder møjsommeligt havde opbygget af tilkørte materialer.

Referatet fra et vej syn i december 1725 giver et indblik i, hvor svært det har været at vedligeholde en vej - eller noget, der bare lignede - tværs over de bløde og våde engstrækninger.

I 1719 havde Vendsyssel fået en vejmaster, Thomas Laursen Kjærulf, som bosatte sig i Ørsø Kro. Ved hans ansættelse blev der givet en instruks, hvoraf det bl.a. fremgår, at vejenes reparation skulle ske en gang årligt om foråret, når bønderne havde tilsået.

Vejmesteren skulle da udstede sedler til sognefogederne om, hvornår de forskellige sognes bønder skulle møde til arbejdet, og hvad de skulle medføre til vej skifterne af ris, lyng m. v. I hvert sogn skulle han beskikke en *»forstandig og skikkelig«* bonde til sammen med sognefogeden at have opsyn med og ledelse af vejreparationerne, *»under hvilke det ikke var bønderne tilladt at holde pavse for at søge kro hus.«*

Ude over engene har en årlig reparation af hovedlandevejen slet ikke været nok. Arbejdet var stort, og derfor havde de enkelte sogne ret korte vej skifter. De godt 4 km fra Herredsbroen over Gerå og op til Hjallerup var inddelt i syv vejskifter, og det eneste vej materiale, som kunne holde, var ris (grene af pil og birk) samt lyng. De tre store Lyngdrupgårde havde det første vejskifte. De lå tæt ved og havde lyng og ris nok. Så kom Hellum Sogns *»nu meget vel og højt opbyggede Vase«*, den skulle repareres med lyng og ris op til tre gange hvert år for at kunne holde i dette bløde morads. Nord herfor lå Ørum Sogns vejskifte, som også

hvert år havde brug for ris, og hvis bønder ikke kunne få lov at tage det hjemme, så de måtte tage lyng fra Hellum Hede og Allerup Fælleshede. Hellevad Sogns vejskifte gik over et stykke hede øst om Faurholt Mark. Det var ikke så blødt som de forrige, men skulle vassen holde, måtte der ris eller lyng til, som sognets ejere, Børglum Kloster, Ormholt, Nr. Ravnstrup og Dronninglund også havde rigeligt af. Det næste vej skifte, som gik op til Ny Kro og et godt stykke videre mod nord, vedligeholdtes af Jerslev Sogn. Det var en meget blød og sumpet bund, men en del af sognet lå i skovegne, og de andre kunne finde lyng, hvis de ellers var lidt om sig, mente vejmaster Kjærulf, som kunne se, at stykket var repareret mange gange i det forløbne år. Lyngdrup Bro - en stor »loftbro« af træ med planker på tværs - var blevet bygget af vej mesteren og sognets proprietærer.

Hellevad Sogn havde det næste stykke, som også var meget blød og sumpet engbund, der krævede ris til vedligeholdelse og mange reparationer i årets løb. Dernæst fulgte mod nord Dronninglund Sogns vejskifte til Hjallerup Hede. Det bestod af de dårligste og blødeste engbunde i hele Vendsyssel, men var ganske godt vedligeholdt, fordi *»hendes Kongelige Højhed Prinsessen giver aarlig Ris og Lyng dertil, saa ihvor meget det end regner, saa er Bunden haard af Ris og Lyng«*. Sådan havde det imidlertid ikke altid været med hverken den eller andre sogneskifter, hvor man selv i den tørreste midsommertid ikke kunne komme over *»for Punser og Dynd, men maatte nødes at bruge en anden gammel Vej, som kaldes Sløren, som har vaaren brugt i gamle Tider, førend Vejene blev indrettet. Samme gamle fortrædelige Vej gik langt mod vest ved Hjallerup Hede og siden over Kæret til Faurholt, hvilket ikke aleneste der var langt omkring, men også meget ondt«*.

Frederikshavn var blevet købstad i 1818, men det havde ikke forbedret vej forholdene synderligt, hvilket måske især skyldtes nogle forsømmelige byfogeder, som angribes kraftigt i Københavnerposten i november 1841, og om forholdene i Frederikshavn siges der, *»at Vejene vare i den Tilstand, at endog på Hovedgaden, som udgjør en Dee! af Kongeveien, kunde man ikke kjøre ved høily's Dag uden stor Frygt for at vælte.«* I 1847 bliver der gjort noget ved det. Der arbejdes på den nye landevej, som er lovet færdig med udgangen af september måned, men arbejdet skrider ikke, og brobygningen driller, så det ser ikke ud til, at vejen bliver færdig det år, *»og man maa saa meget mere beklage dette Arbejdes sneglegang, da den norske Dampskibsforbindelse, som tager sin Begyndelse med »Nordcaps« Ankomst hertil førstkommende 16de Oktober, hvistnok har Krav på Foranstaltninger fra dansk Side til at lette vore skandinaviske Brødre Landkommunikationen med de øvrige Dele af Riget. I de lange, mørke Vinternætter, som nu nærmer sig, skal man finde sig i, skjøndt man betaler for sin Befordring det enorme Beløb ca. 7 MK. pr. Miil, at være udsat for hvert Øieblik at vælte på denne næsten ufarbare Vei, eftersom alt ligger hulter til bulter«*, (Hjørring Amtstidende 11. oktober 1847).

Tilbage var det midterste stykke, hvor Kongevejen skulle lægges totalt om. Hjørring Amtstidende skrev i august 1847: » *Vejen fra Sæby til Frederikshvile, ca. 5 Miil, er højest trængende til en lignende Forbedring. Imidlertid erfarer man nu, at Vejlinien på dette stykke endelig efter langvarige Deliberationer og vistnok ikke ubetydelige Pengeopofre/ser, nyfigen er afstukken, og at Vejen skal være færdig på høist 3 Aar, og maa man ret inderligen ønske, at dette maa blive Tilfældet, og at dette Veistykkets Istandsættelse saameget mere maatte blive Gjenstand for Amtsraadets Opmærksomhed, da denne Veis hidtilværende Beskaffenhed kun staar i en altfor sørgelig Disharmoni med den mere levende Freqvents, hvortil den arrangerede Postforbindelse med Norge skulle give Anledning.*«

Oplysningerne havde de fra amtsrådsmødet den 4. august, hvor vejens linieføring havde været til diskussion. Men i marts 1848 kom folkeopstanden, hvor Frederik den 7. lovede det danske folk en ny forfatning, og næsten samtidig kom Treårskrigen med Tyskland, så der var andet at tænke på end en lille landevej i Østvendsyssel.

Selv om krigen endnu ikke var afsluttet, var Sæby-Sundby Landevej på dagsordenen ved Hjørring Amtsråds møder i vinteren 1849/50. Man søgte, trods de politiske tilstande, om at få et tidligere bevilget lån på 10.000 rigsdaler udbetalt til vejens bygning, og den 5. juni 1850 afholdtes der licitation på Hjallerup Kro. De har været ude at se på selve vejen under licitationen, for der ligger stadig lidt græsstrå og frø mellem licitationspapirerne, som opbevares på Landsarkivet i Viborg. På trods af, at den nye landevej skulle over Jyske Ås nær ved den 90 meter høje Fjerdmose Bakke og desuden krydse 13 vandløb, hvor den gamle kongevej kunne nøjes med 4, så lykkedes det alligevel at få vejen færdig på mindre end 3 år. Udgiften til materialer og arbejds løn var på 60.000 Rbd.

I den første udgave af Hjørring Amtstidende efter nytår 1853 kunne man læse: »*At Chausseringsarbejdet paa Sæbye - Sundby mindre Landevej, forsaavidt angaaer Strækningen mellem Hjallerup Kro og Sæbye, nu er tilendebragt, og at Veien saaledes er passabel i hele sin Udstrækning, bringes herved til almindelig Kundskab.*«

Nye veje - ny udvikling

Den nye landevej skabte muligheder for nogen og problemer for andre. Kromand Niels Chr. Christensen, som havde en kro ved Kongevejen i det gamle Agersted, indså straks, at han ville miste sit levebrød sammen med landevejstrafikken. Men i Gårdsholt var der mulighed for at købe en fæstegård, hvis jord blev gennemskåret af den nye landevej ved to vejryds, dels lige syd for Voer Å tæt ved gården, hvor Gårdsholtvejen krydsede den nye vej, dels ved vejrydset oppe på heden, hvor Vestengårdens Skole lå ensomt på vejen til Svinehave og Skov Mølle. Kromanden købte gården den 11. juni 1852, og han valgte at bygge den nye kro på heden. Den fik navn efter gården, som hed Flauenskjold, og det gik strygende. Allerede den 16. juni samme år kom Kong Frederik den 7. agende forbi med stort følge på sin vej fra Frederikshavn til Aalborg. Der, hvor

Kroer på landet

Allerede i Erik Klippings tid (1249-1286) kom en forordning om oprettelse af kroer, og i Dronning Margrethe den 1.'s tid blev der i 1396 på Viborg Landsting vedtaget, at der skulle oprettes kroer med 4 miles mellemrum for, at de rejsende kunne få forplejning, og prisen måtte ikke sættes højere end i nærmeste købstad. Om bestemmelsen blev gennemført i fuld udstrækning, ved vi ikke. I hvert fald ser vi, at præstegårdene også efter Reformationen var herberg for rejsende, og da det omtales som en væsentlig byrde for sognepræsterne, har det helt givet ikke været for vindings skyld.

C. Klitgaard skriver om kroer generelt, at der i det 16. århundrede tilsyneladende kun har været ganske få autoriserede kroer på landet i Jylland, men at der utvivlsomt var en mængde upriviligerede kroer rundt om i landsbyerne, hvor man kunne få både flydende og fast føde og sandsynligvis også »Natteherberge«. Her samledes også byens mænd til datidens yndlingsbeskæftigelse: Øldrikning. Fra biskop Peder Palladius' visitatsbog citeres følgende: Vil manden endelig øde sine penge hos ølkonen, bør han tage øllet med hjem og drikke det sammen med sin hustru og børn, så de ikke skal drikke valle og vand, medens han drikker godt øl, og får han så en skål øl over tørsten, kan han gå i seng og sove rusen ud i god behold. Også i andre skrifter omtaler Palladius det fordærlige kroliv, så på hans tid (omkr. 1550) synes kroer at have været almindelige i landsbyerne.

Adskillige forbud og forordninger mod ølsalg fra 1593 til 1700 fik ikke nogen særlig praktisk betydning, for netop i denne periode synes der at have været en sand overflødighed af kroer.



Agersted Gamle Kro. Arstal ukendt. (foto: Lokalthistorisk Arkiv, Agersted).

landevejen passerer Jyske Ås, havde Hellevad-Ørums borgere og sogneforstanderskab taget opstilling for at modtage Kong Frederik, og kongen besteg sammen med Grevinde Danner det højeste punkt og gav det navnet Dannerhøj, hvorefter befolkningen lovede den høje majestæt, at man på grundlovsdagen hvert år ville feste på Dannerhøj.

Den 1. april 1853 flyttede Generalpostdirektionen det i 1852 etablerede brevsamlingssted fra Agersted til Flauenskjold Kro, og den 23. august afholdt Hjørring Amts Landøkonomiske Selskab dyrskue ved Flauenskjold Kro. I 1855 ansøgte kroejner Niels Chr. Christensen om tilladelse til at afholde et årligt marked anden mandag i september med kvæg, får, landlige produkter og fabrikata. Amtsrådet vedtog på sit møde den 23. maj at anbefale ansøgningen over for ministeriet med følgende bemærkning: *»At ved Anlæg af den mindre Landevej gennem Amtet fra Nørre Sundby til Sæbye i en Strækning af 4,5 Mile er en Kroe bleven etableret i Flauenskjold omtrent midt imellem Hjallerup og Sæbye, idet en stor vel indrettet Bygning er bleven opført med passende Lokale for Rejsende, samt Rejselade, en stor Stald med Hensyn til at Posten skifter Heste sammesteds, m.v. Ved denne Kro er megen Søgning af Rejsende, der er tiltagen, idet bemeldte Landevej, der følger en aldeles ny Linie og er dragen mere vestlig igennem de store Dronninglund, Voer m. fl. Sogne, har bevirket en bekvem Forbindelse imellem til deels frugtbare Egne af et vidtudstrakt Distrikt.«*



Hjallerup Kro omkring 1900.
(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Hjallerup).

Når man anlægger en hovedvej i en helt ny linie, bliver noget af den gamle vejstruktur brudt i stykker. Derfor anbefalede Rentekammeret i 1847, da Sæby-Sundby mindre landevejs nye linie blev vedtaget, at de sogne, der på grund af den nye linieføring skulle overtage den gamle kongevej som bivej, fik et beløb udbetalt fra Amtspræparationsfonden til anlæg af een eller flere forbindelsesveje til den nye landevej.

Allerede i februar 1851 henvendte Dronninglunds sogneforstanderskab sig til Hjørring Amtsråd for at få oplyst størrelsen af det beløb, som kunne forventes bevilget til ovennævnte. Af grundkortene til Videnskabernes Selskabs kort fra 1786 ses det, at der allerede var en vej fra Dall Mølle, hvor den nye vej kom til at gå over Klausholm Å, til den gamle kongevej ved Sudergårdene, men det er nok alligevel sandsynligt, at der er blevet bevilget penge til denne vejs forstærkning. I det daværende Dronninglund Sogn var der i øvrigt 21 nummererede og omhyggeligt beskrevne offentlige biveje.

Det var nu ikke mere så nødvendigt med en kro i Frederikshvile, da den store vase, som går over de vidtstrakte enge og sumpede områder fra Hammer Bakker, gennem vejbyggeriet var blevet betydeligt bedre og mere sikker. Kroejer Jesper Kjær flyttede kroholdet op til vejkrydset syd for Dall Mølle. Den nye kro kunne selvfølgelig ikke hedde Frederikshvile, så det gamle navn opstod igen. Den blev kaldt Hjallerup Kro. Markedet flyttede med, og det var også betydeligt lettere at skaffe vand til de mange dyr oppe ved Klausholm Å.

Den 1. juli 1859 bekendtgjordes det, at brevsamlingsstedet efter syv år på Frederikshvile også var flyttet med kroen. Den gamle Hjallerup landsby lå jo, hvor den stadig ligger, som en samling gårde omkring en fælles græseng med et lille vandløb igennem og med Hjallerup Møllegård i det nordøstlige hjørne ved den gamle kongevej. Den nye kro var velplaceret i forhold til vejstrukturen og ventede bare på udviklingen i næringslovgivningen og samfundet. Begge dele kom. Da Hjørring Amtsråd havde klaret arbejdet med at erstatte de gamle kongeveje med moderne hovedlandeveje, gik man i gang med udbygningen af de øvrige væsentlige veje - amtsvejene. I maj 1869 erkendte Amtsrådet: *»At de nuværende Landeveje i Amtet ikke ere tilstrækkelige til Amtets Behov, og at de forestående Jernbaneanlæg ville gjøre Manglen af tilstrækkelige Kommunikationsveje endnu mere følelig«*. Der blev nedsat en komite bestående af kammerherre Skeel, proprietær Nyholm og gårdejer S. P. Christensen, som tre måneder senere kom med et forslag til vejnettets *»fuldstændiggjørelse«*. Tre mindre kommuneveje skulle anlægges på amtets bekostning, Hjørring-Tversted-vejen skulle udbygges fra Bjergby til Uggerby, og så skulle der anlægges amtslandevej fra Asaa til Hjallerup og fra Brønderslev til Saltum. Budgettet var på 180.000 Rd., hvoraf de 50.000 skulle bruges til strækningen fra Asaa til Hjallerup *»mod at Dronninglund Sognecommunne forpligter sig til samtidig at anlægge en grundforbedret Vei til Albæk-Voer Sogneskjel. «*

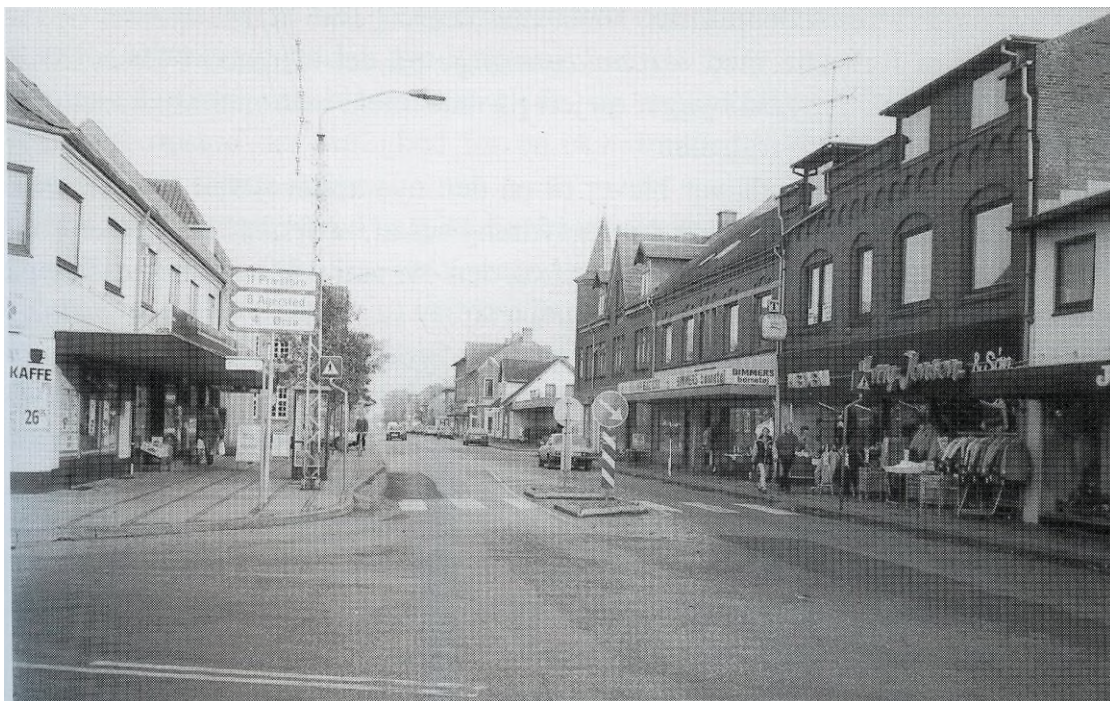
Der var på det tidspunkt meget få amtsveje, og anlægget af Asaa Landevej viser skibsfartens store betydning. Kun havnen og den begyndende industrialisering i

Asaa kan have gjort udslaget, der var intet andet af betydning. Samtidig arbejdedes der på at få bygget en anløbsmole, som stod færdig i 1877. Og måske har det ikke været helt uvæsentligt, at Kammerherre Skeel til Dronninglund (senere indenrigsminister) på trods af sit landstingsarbejde havde kunnet afse tid til at deltage i vejkomiteen. I august 1870 godkendte Indenrigsministeriet linieføringen fra den nye landevej ved Hjallerup Kro over Sudergårdene, Hedehusene og Dronninglund Slot til Asaa, og vejinspektøren bemyndigedes til snarest at lade afholde licitation »over Levering af harpet Grus fra Lunderbjerg og Sølkjær Grusgrave til den nye Landevej mellem Hjallerup og Asaa, samt over Levering af selvanskaffede slaaede Sten til Pak/ag paa samme Vei. «

Man nøjedes med at give disse mindre landeveje en bredde på 10 alen med 4,5 alen stenbane i stedet for, som på hovedvejene, henholdsvis 12 og 6 alen (1 alen = 0,63 m). Stenbanen blev bygget efter de regler, som første gang blev anvendt på Hjørring-Sæby-vejen. Det var den engelske makadamisering, som består af ensartede 4-5 cm store skærver, der lægges i 2-3 lag, som hver for sig tromles fast. Tykkelsen af laget skulle i komprimeret tilstand omtrent udgøre 6 tommer (ca. 15 cm). Denne belægning havde vist sig at være stærkere end chausseringen. Vejarbejdet skulle herefter kunne gå i gang på amtsvejen, men med sognevejen var der problemer. Tre måneder efter modtog Amtsrådet et andragende fra Albæk-Voer Sogneråd, hvor man »anholder om, at Amtsrådet vil fastsætte Endepunkterne og Retningen af den ny Forbindelsesvei fra Albæk- Voer Sogne til Hjal-



Dronninglund. Østergade set mod øst (1904-06). I forgrunden vejkrydset ved Gravernuset. På vejen ses de grusbunker, kommunen kørte ud til vejændene. Til venstre ses broen, der førte over den åbne grøft ind til posthuset.
(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Dronninglund).



*Vejkrydset ved Graverhuset i 1970'erne.
(foto: Dronninglund Kommunes Arkiv).*

lerup-Asaa Veien, om hvilket Veianlæg Albæk-Voer og Dronninglund Sogneråd ikke have kunnet blive enige«. Der blev holdt adskillige særmøder og fællesmøder. For Dronninglund Sogneråds vedkommende blev det til 8 møder, inden man endelig kunne vedtage at afholde licitation den 15. maj 1871 efter offentliggørelse ved Dronninglund Kirke og i Aalborg Stiftstidende.

Kromanden i Ørsø Gamle Kro forsøgte først på året at få den nye vej koblet på den gamle kongevej så langt mod vest, at trafikken stadig ville gå forbi vejmaster Kjærulfs gamle kro, men selv om hele sognerådet støttede ham, lykkedes det ikke. Vejen fik en ny linieføring fra Graverhuset i Dronninglund stik nordøst forbi Kobbermølle og op til den gamle kongevej.

Licitationen i 1871 resulterede i, at alt jordarbejdet gik til Peter Andreasen fra Rosenby for 838 Rd., og stenkistarbejdet gik til Jørgen Christensen, Storskoven, for 158 Rd. Nu gik det stærkt. Allerede den 8. juli begærede vejentreprenør Peter Andreasen det udførte arbejde synet, og i september var der licitation over udjævning af gruset og leret.

De mange sten, som skulle skaffes til stenkister - (cementrør til vandunderføring slog først igennem sidst i århundredet) og skærver på amtsvejene, blev taget hvor som helst, og det gik hårdt ud over egnens oldtidsminder, som måtte bøde i det mindste med deres randsten. Da man kløvede den østligste af randstenene ved den store »Lange Dejs« nær Thorup led, fandt man en møntskat med 701 sølvmønter fra tiden op til 1288, gemt væk i ufredstid og derefter ved skæbnens ugunst tabt for efterkommerne.

I 1874 flyttede kromanden i Ørsø, Niels Chr. Jensen, ned til den nye vej og fik tilladelse til at fortsætte med »kroholdsnering« på det nye sted i Ørsø. 20 år senere i 1894 blev der også bygget mejeri på matriklen, men mere blev det ikke til. Ørsø by er skabt af jernbanen.

Et nyt, væsentligt vejkryds var blevet til på den nye amtsvej ved Graverhuset, ganske vist kun et T-kryds, men dets betydning ses af, at Jens Chr. Nielsen søgte om tilladelse til krohold i Graverhuset og den 19. maj 1871 modtog afslag på ansøgningen fra amtet.

Det blev altså ikke en kro, som kom til at starte bydannelsen ved T-krydset mellem Asaa Landevej og Ørsøvej, som det var sket i vejkrydsene ved Flauenskjold og Hjallerup. Derimod mente amtsrådet i 1873, at der passende kunne være apotek i Graverhuset, og i 1877 indrettedes der faktisk et hjælpeapotek i en nærliggende kapellanbolig, og det kunne vel næppe være ringere end et graverhus. I 1880 blev der tæt ved Graverhuset opført en ny bygning så stor, at den både kunne rumme apotek og købmandshandel, og samme år byggede området første læge en stor villa til beboelse og praksis. I 1881 købte dyrlæge Mørck fra Try Graverhuset, men Jens Chr. Nielsen gav ikke helt op, og i 1888 søgte han om tilladelse til en totalafholdsbeværtning i Dronninglund, der var dog stadig afslag fra amtet. To år efter søgte en bager også om afholdsbeværtning - samme resultat. Først i 1899 lykkedes det endelig Dronninglund at få en gæstgiver. Han byggede ikke en kro, men et hotel, for da var Dronninglund i løbet af kun 10-12 år for længst blevet til en by.

De nye vejes vedligeholdelse

De gamle kongeveje blev vedligeholdt ved tvangsarbejde pålagt bønderne i forhold til deres hartkorn (jordkvalitet og areal), og det system forsøgte man også at bruge ved opbygningen af den moderne vejstruktur i de første år efter 1793-vejloven; men ret hurtigt gik man over til at bruge faste vejfolk og udlicitering af arbejdet på hovedlandevejene. I Lov om bestyrelse af Vejevæsenet fra 1867 blev også sognekommunerne opfordret til at få arbejdet udført »*ved Licitation eller ved leiede Folk. Udgiften bliver at paaligne Beboerne i Sognet på samme Maade og efter samme Regler som Fattigskatten*«. Kun hvor omstændighederne talte for det, burde man bruge naturalarbejde; men det gjorde de sikkert mange steder, og så sent som i 1930'erne blev gruskørsel til vedligeholdelse af kommunevejene i Voer Kommune udført som »*buden arbejde*«, - en indbydelse, man ikke kunne sige nej til.

I samme lovs § 11 nævnes, at »*alle Ledde som maatte findes paa Landeveie skulle bortskaffes inden et Aar fra denne Lovs Ikrafttræden.*« De mange led tværs over offentlige biveje ville også kunne afskaffes, hvis amtsrådet besluttede, at det skulle være gældende for området. Først her blev færdslen vigtigere end afgrødeindhegningen, men på det tidspunkt var der nok heller ikke mere så mange løsgående dyr. De var blevet tøjrede og blev senere indhegnede i stedet for afgrøderne. Man kommer til at tænke på de mange landbrugsejendomme, hvis

navn stadig ender på -led, f.eks Ørsøled ved den gamle kongevej og Allerupled nord for Dannerhøj på den nye landevej.

Da hovedvejene var blevet statsejede og amtsvedligeholdte ved hjælp af vejmand, opstod der mulighed for en ekstraintægt, da det hør, som voksede langs vejene, kunne sælges.

I 1868 var indtægten ved salg af hør fra alle amtets landeveje 313 Rd. Et helt pænt beløb i forhold til, at en vejmand i 1852 fik 100 Rd. om året. En del af beløbet var blevet udbetalt til vejmandene, og vejinspektøren indstillede, at restbeløbet fordeltes mellem dem, men amtsrådsmedlem Alsing foreslog, at der dannedes en slags grundfond. *»Man skulle jo ikke belønne almindelig Dygtighed«*, og amtsrådet vedtog, at beløbet bl.a. kunne bruges til at belønne forskellige vejmand for en ekstra indsats eller tillægges vejmand på grund af sygdom. Året efter blev der også bevilget ekstragratiater til nogle vejmand på henholdsvis 20, 10 og 5 Rd. for det forøgede arbejde, *»der er forvoldt dem ved Transport af Materiale til Jernveien«*, men i 1870 blev hele nettoprovenuet af høhøsten tillagt *»det i 1869 oprettede Fond til Understøttelse for det underordnede Veipersonale«*. 100 år efter i 1968 havde samme Hjørring Amt en årlig udgift til græsslåning af grøfter og rabatter på kr. 1.050.000.

Det vigtigste vejmateriel for godt 100 år siden var skovle, leer, hjulbører og vogne, men der var også mere avanceret materiel som hestetrukne skrabere og vejtrømler. Amtet anskaffede en ny tromle i 1870. Den havde stenvalse og *»stilling«* af egetræ og kostede 230 Rd. I 1926 kørte der stadig en hestetrukket vejtrømler rundt på amtets veje.

Vejmaterialerne var ikke længere lyng og ris, de nævntes i hvert fald ikke mere, selv om man visse steder helt frem til Anden Verdenskrig brugte lyngleen langs vejene for at kunne udbedre selve vejene med risene. Det mest almindelige var de såkaldte *»indkastningsveje«*, der beskrives af en utilfreds vejfarende i Hjørring Amtstidende den 6. januar 1873 som veje, der om foråret blev udbedrede med græstørv fra grøfttekanten. De blev lagt i hullerne og løst grøftedyld fyldtes imellem. På disse græstørv hoppede vognene frem, indtil færdslen udjævnede dem. Men når efteråret kom, blev græstørvene æltet sammen til et morads, der sine steder gjorde vejene næsten bundløse. Beskrivelsen sluttede: *»Fremmede, der ere uheldige nok til at skulle fare ad saadanne Veje, maa jo nødvendigvis faa Forestillingen om, at de ere naaede til Grænsen af Civilisationen, ja, muligt endog at have overskredet denne.«*

Sidst i 1800-tallet brugte man også grus, sand og skærver, hvis hullerne var særligt dybe. På overfladen lagde man ler som en slags skorpe, og det var glimrende, vel at mærke, hvis bunden var fast og vejen højt opbygget og med afløb for vand, som de nye hovedveje.

Vejsynsforretning

Uddrag af vejsynsforretning den 31. maj 1882 angående Sorte Vase i Flauenskjold:

I Anledning af indløben Klage fra Jens Kr. Thomsen af Gaardsholt Hede og Brødrene Nøhr i Flauenskjold, betræffende Veien den saakaldte Sorte Vase, som gaaer fra Landeveien ved Flauenskjold Kro til Bøgeskovhaleveien, hvilket de ønsker behandlet i Overenstemmelse med Lov af 14. April 1865, afholdt de af Sogneraadet udnævnte Delegerede et Aastedsmøde i Flauenskjold Kro Onsdag den 31. Maj 1882 Eftermiddag Kl. 3, hvor sagen blev optagen til Forhandling.

Fremlagt blev:

1. Klagen forsynet med Forkyndelsens Paategning.
2. Bekjendtgørelsen af 18. Maj dette Aar om Mødets Afholdelse, hvorved enhver, der troer sig berettiget til Færdsel paa bemeldte Veie, indvarsles til Møde, og læst ved Voer Sogns Kirkestævne den 21. Maj 1882.
3. Af de i Sagen Interesserede var ikke mødt. . . .

Derefter prøvedes Forlig, som opnaaedes saaledes: Enhver af de tilstødende Lodsejere oprenser Grøfterne for sin Eiendom til halvanden Alen Bredde og fører Grøftfyldet ind paa Veien.

Udgiften til 2 over Veien førende Broer fordeles paa Lodseierne.

Tillige enedes Parterne ogsaa om at fordele Udgifterne imellem sig ved Nedlæggelsen af en Drænledning, der skulle gaa over Hjørnet af Gartner Jakobsens Eiendom ned til Landeveisgrøften. Paa denne Del bekoster Jakobsen Nedlægningen paa sin Jord.

Derefter blev de Paagjældende enige om af deres Midte at udnævne 3 Mænd til at paase Veiens Istandsættelse og foretage og ordne det fornødne.

Valgt blev:

Kjøbmand Nøhr, Flauenskjold

N. Kristensen, Brunvang

B. Kristensen, Bøgeskovhale

Arbejdet blev bestemt at være fuldført til 1. Juli 1882.

Vejsynene var ikke længere om vinteren som i 1725. I juni måned kontrollerede amtsrådets medlemmer og vejinspektøren de fleste offentlige veje, også de kommunale. Ved vejsynet den 23. juni 1868 blev den gamle kongevej fra Skellet til Dronninglund betegnet som meget tør og sandet, og der blev givet påbud om at lægge ler på i et passende lag til efteråret. Om vejen fra Dronninglund over Rosenby og Sudergård til Hjallerup står der: *»Gjennemgaaende dyb og sandet, især dog paa den nordligste Strækning, hvor Veien tillige er dybt indskaaren i*

Terrainet. Er til Efteraaret at forsyne med et jævnt lag Leer og fra Hedehusene tillige med skarpt Gruus. Paa enkelte Steder af sidstnævnte Strækning bør Veien samtidig forlægges til det omliggende heiere Terrain, hvor fast Grund findes.» Netop de to vej stykker blev ombygget kort tid efter, men beskrivelsen af vej vedligeholdelsen stemmer helt overens med den utilfredse avisskribents beskrivelse fra 1873: »Men det Haab, man saaledes satte til Amtsraadets virksomme Indgriben i Sogdenes Vejevæsen, er desværre ikke endnu blevet virkeliggjort. Saa vidt vides, har Amtsraadet vistnok taget sig af Sagen paa en praktisk, forstandig Maade. Det har delt sig i Vejudvalg - nok et for hvert Herred, og disse Vejudvalg berejse ganske vist hvert Aar nogle af Vejene i deres Kreds. Men det uforstaaelige er, at disse Visitatsrejser ikke bærer anden Frugt end den, der hidtil er kommen tilsyne. At de ske om Sommeren, naar Vejene ere tørre, er vel ikke det heldigste, men praktiske mænd kunne dog ogsaa paa denne Aarstid baade af Vejba-

Vejmandsarbejde

Fra Hellevad-Ørum Sogns protokol.

Efter forudgaaende Bekendtgørelse afholdtes Licitation over Vejmandsarbejdet for Aaret fra 1. November 1910 til 1. November 1911.

Forud for Licitationen oplæstes nedenstaaende Konditioner:

1. Gruset og Skærverne paaføres Vejen inden 1. Oktober 1911.
2. Rabatterne afskæres og kastes i Dynger eller paa Vejbanen efter nærmere bestemmelse af det tilsynshavende Sogneraadsmlem.
3. Løse Stene afrives Vejbanen og lægges i Dynger paa Vejkanten, og Sporene holdes altid jævne.
4. Ler paaføres Vejbanen, naar det forlanges af det tilsynshavende Sogneraadsmlem.
5. Regnvand maa ikke henstaa paa Vejen, men skal udgraves.
6. Vejmanden skal holde paa Vejskuffen, naar det tilsynshavende Sogneraadsmlem forlanger det. (Når man skrabede grusvejene med vejskuffen, så de blev jævne, og gruset blev lagt fra siderne ind mod midten, var der brug for to mand, nemlig kusken, der mødte med hesteforspandet, og vejmanden, der skulle styre selve skuffen).

Følgende Vej mænd antoges:

1. Til Vejen fra Hallund Sogneskel ved Korslund til Klokkerholm Møllebro antoges Lars Larsen for en Betaling af 75 Kr.
2. Til Vejen fra Klokkerholm Møllebro til Landevejen ved Bastrudal antoges Chr. Nielsen for en Betaling af 74 Kr.
3. Til Vejen fra Klythuset til Kællingbrovejen antoges Andreas Madsen til en Betaling af 50 Kr.

nens og det Vejen omgivende Jordsmons beskaffenhed lettelig skjønn, i hvilken Tilstand Vejen under Efteraarsregnens Indvirkning maa befinde sig.« Han fortsætter med at påpege, at de veje, der om sommeren var tørre og faste at køre på, om efteråret og vinteren kunne være det rene morads. Modsat var sandvejene om sommeren langsomme og tunge at køre på, men om efteråret og vinteren tørre. Vejudvalget fik altså på sin sommervisitats det helt forkerte indtryk af vejenes tilstand og tog som følge deraf også de forkerte beslutninger om vejenes udbedring. Som der står i beskrivelsen af vejvedligeholdelsen: »Resultatet er let at skjonne: Medens den moradsige Vej, der kunde trænge til en ordentlig Gruspaafyldning, vedvarende hævder sin slette Tilstand, bliver Sandvejene, der hidtil har været de eneste om Vinteren nogenlunde let fremkommelige Veje, ved det paaførte tykke Lerlags stærke evne til at holde fast paa Fugtigheden, til en dyb Leræltning, næsten besværligere at komme over end Moradset.«

Selv om hovedvejene var betydeligt bedre, var rejselivet alligevel hårdt. Hvis man på den tid, før »Sæbybanen« blev bygget, skulle sydpå med ekspressen fra Aalborg og ikke ønskede en ekstra overnatning, var man nødt til at tage dagvognen, som kørte fra Sæby sent om aftenen. Man kørte hele natten, og der blev skiftet heste og holdt hvil i Flauenskjold og Hjallerup. Det var ikke behageligt.



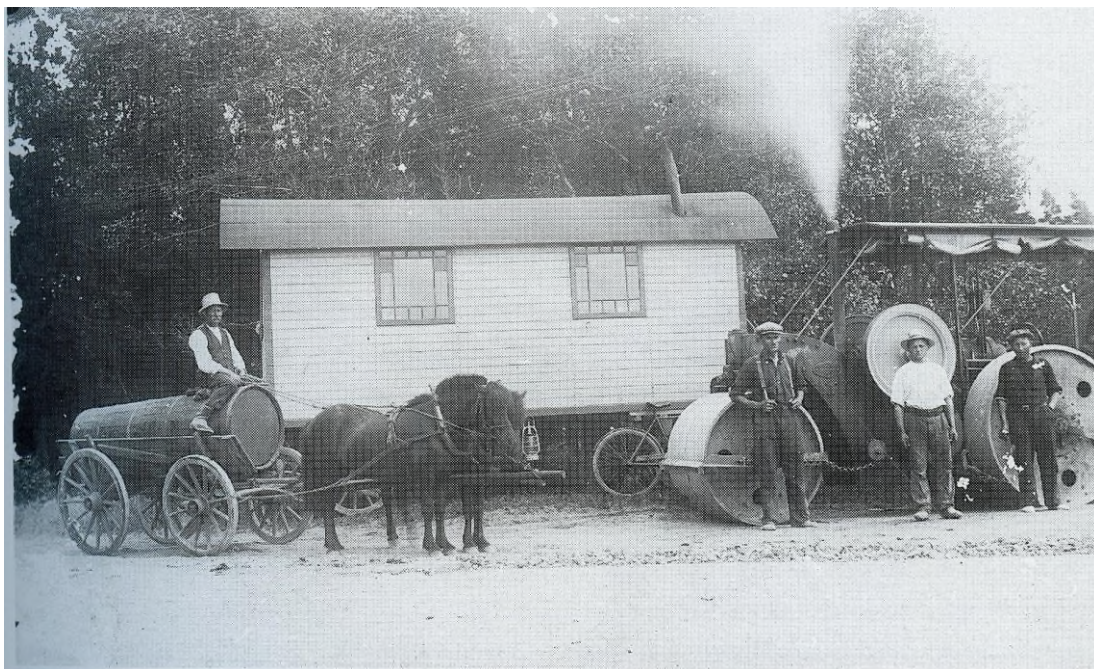
Jernbaneoverskæringen i Østergade i Dronninglund. Syv brolæggere den 4. august 1925. (foto: Lokalhistorisk Arkiv, Dronninglund).

Faste overfladebelægninger

»De danske Veje stod omkring 1910 paa et overmaade højt Stade,« skrev Store Nordiske Konversationsleksikon i 1923, »men den stærkt tiltagende Automobiltrafik har ødelagt meget. Automobilerne opsuger Støvet mellem Skærverne, hvorved der fremkommer Huller i Overlaget. Man har forsøgt at forebygge denne Ødelæggelse ved at paastryge Tjære og forskellige støvbindende midler; men intet har vist sig helt tilfredsstillende.«

Det eneste, der kunne binde støvet og sikre overfladen, var brolægningen, gammelkendt fra de store købstæder, men det blev først prøvet i Østvendssyssel på amtsvejen gennem Dronninglund by i 1924 efter pres fra Håndværker- og Borgerforeningen, som ydede et tilskud på 5.000 kr. Desværre blev brolægningen lagt med så stor en runding fra midten af vejen til fortovsiderne, at vogne, der holdt i siden af gaden, hældede betænkeligt, og belægningen kom kun til at ligge i få år.

»Bilerne overrumplede os med en udbredelse, som ingen havde tænkt sig, og sådan er det vel gået lige op til disse dage, hvor prognoserne har svært ved at følge realiteterne, « sagde amtsvejinspektør N. L. Dam, da han i 1968 som 70-årig fratrådte sin stilling. Han blev ansat ved Hjørring Amts Vejevæsen i 1926 og kom til at stå for arbejdet med de nye overfladebelægninger. På den tid forsvandt amtets sidste hestetrukne vejtrømler. I 1916 havde man fået den første motortrømler, hurtigt efterfulgt af endnu tre, men det var først i trediverne, at sognekommunerne begyndte at anskaffe motortrømler.



*Vejarbejde på hovedvejen ved Flauenskjold. Ikke dateret.
(foto: Lokalhistorisk Arkiv, Flauenskjold).*



*Skærveslagning 1934 ved Voer Kirke.
(foto: Lokalhistorisk Arkiv,
Flauenskjold).*

I marts 1927 var Vendsyssel Tidende med Hjørring Motorklub på vejtur for at bedømme forholdene på amtsvejene. En blandet fornøjelse, og da man i Hjallerup drejede ud ad landevejen mod Asaa, varede det ikke længe, før man befandt sig på »en rædsel af en landevej.«

Vejen til Dronninglund var så hullet, at den slog selv de værste strækninger på Aalborg - Hjørring Landevej med flere længder. Det var en skrumpletur, som kørte man lige tværs over den ene række hjulspor efter den anden. I Dronninglund vendte man derfor om og søgte tilbage til Sæbyvejen, som det efter en ny omgang gennemrystning ligefrem var en befrielse at køre på. Vejen fra Hjallerup til Sæby var i virkeligheden også, fraset enkelte mindre strækninger, jævn og velholdt. Da bilen havde gjort turen færdig over Frederikshavn og hjem til Hjørring, var et af de nye dæk slidt igennem, så man kunne se slangen, og motorklubfolkene havde en stor bøn til amtsvejvæsenet: Fyld hullerne noget hurtigere og brug noget ordentligt materiale til vedligeholdelsen, finere grus og rigeligere med bindemateriale.

Allerede samme sommer blev hovedvejen gennem Hjallerup asfalteret. I 1929 kom turen til hovedvejen gennem Flauenskjold, og i 1933 kom der asfalt på den sidste af amtsvejene. Nu var der heller ikke så mange amtsveje den gang. Hjørring Amt havde været meget tilbageholdende med at optage sogneveje som amtsveje, selv vejen fra Frederikshavn til Skagen bestod udelukkende af sogneveje. Så i vores område var det kun hovedvejen fra Aalborg mod Sæby og landevejen til Asaa, der havde fået den nye fine belægning. Resten var grusveje, når de var bedst, og ellers jordveje.

I forbindelse med udbedringen af Asaavejen blev brolægningen i Dronninglund taget op og genbrugt på stykket mellem byen og Dronninglund Slot, og hovedgaden i Dronninglund fik asfalt ligesom i Hjallerup.



Jens Holdensen.

Jens Holdensen, Flauenskjold fortæller

I fortiden var de fleste veje kun et hjulspor over marker fra sted til sted, og dertil var der et væld af gangstier, poststier, skolestier, skråstier og mælkeveje. Alle er de nu pløjet op eller rettet ud.

Jens Holdensen, der har boet den største del af sit liv på Mosensvej, blev konfirmeret i 1931, og dengang kom hele trafikken fra Stagsted og Stagsted Hede ind til Flauenskjold ad Mosensvej. Det var hestevogne, f. eks. mælkevogne og vogne med tørv fra moserne til Flauenskjold by og omegn, hvor især Flauenskjold Mejeri var storfor-

bruger. Også fra Idskov og området nord for Dybvad kom de efter tørv, og denne trafik sled på de mindre grusveje, som kun blev vedligeholdt af kommunens beboere som pligtarbejde. Det var mest de arbejdsløse, der gravede grus, og det foregik i Hellum Bakker, fortrinsvis i »Skellets« grusgrav. Man gravede gruset op med skovl og trillede det ud med trillebør, og når efteråret kom i oktober måned, fik omegnens gårde bud om at møde en bestemt dag til gruskørsel med et eller to spand heste, Voergård dog med tre spand, mens mindre husmænd kunne læsse eller sprede gruset. Som 15-16-årig var Jens Holdensen med til at læsse grus, og når man betænker, at der mødte 25-30 vogne, der kunne køre 3-4 læs hver, så var der brug for skovle og nogen, der var gode til at bruge dem. Andre husmænd var på vejene for at sprede og jævne gruset.

Til gruskørslen mødte gården »Bøgeskovhale« tre år i træk med to spand heste, og da Jens en aften som karl på »Bøgeskovhale« kørte forrest med 6-8 vogne, var hans husbond, sognerådsformand Kr. Nørholt, gået hjem, så vognene fortsatte ned gennem byen, ind på Mosensvej til »Villa Rolighed«, hvor der var en næsten bundløs lavning. Her læssede alle af. Det var let at jævne, og man nåede hjem til aften. Nu kunne vejen holde.

I 1969 blev vejen asfalteret med den asfalt, man kaldte den billige asfalt, og den holder stadig, efter 30 år, til vognmandens tunge lastbiler.

Mosensvej blev også kaldt »Den Sorte Vase« (»Dej Sut Vås«). Det var en opkastet jordvej, som gik fra hovedvejen og de ældgamle huse i Frederiksberg mod Stagsted og Skæve. Da omfartsvejen kom i 1986, blev vejen delt, og den vestlige del hedder nu Voer Hedevej.

Det første store vejarbejde ved Flauenskjold var det, efter datidens forhold, store vejanlæg, der blev udført i forbindelse med etableringen af »Den Nye Kongevej«, som de gamle kaldte den, mens de yngre kaldte den hovedvejen. Det drejer sig om den vej, der i dag hedder E 45. Det må have været et formidabelt arbejde, som strakte sig over adskillige år frem til 1852. Alt vejmateriale blev kørt med hestevogn, stillet til rådighed af omegnens gård- og landmænd.

Jens Holdensen fortæller videre om, hvordan det som barn var spændende at stå ved Voer Å, da broerne over åen var ensporede træbroer med gelænder ved siderne. Hvis to køretøjer mødte hinanden, så måtte det ene vente, til det andet kom over, og ikke alle heste var lige villige til at træde på broen, da det buldrede under hovene. Helt galt var det, hvis den ene hest i et spand ville, og den anden ikke ville. Disse broer blev omkring 1924-25 udskiftet med en tosporet støbt bro, som igen blev fornyet, da vejen senere blev hævet, og der kom cykelstier.



*Vejarbejde med skovl og vejtromle på Strandvejen ved Asaa 1946.
(foto: Lokalhistorisk Arkiv, Asaa).*

Strandvejen i Østvendssyssel

Den østlige kongevej var aldrig blevet afløst af en landevej som de andre kongeveje, og kystbefolkningen mærkede savnet. I 1873 modtog amtsrådet et andragende fra beboerne i Sæby Kjøbstad og Albæk-Voer sogne om, at der snarest muligt måtte blive anlagt en landevej fra Sæby til Hals eller i hvert fald til Asaa. Hertil svarede man, at *»herpaa kunde Amtsraadet ikke indlade sig.«*

I 1926 forsøgte man sig igen, men det hjalp først, da der i 1933 blev nedsat et udvalg, hvor bl.a. sognerådsmedlem og amtsrådsmedlem Laurits Jensen fra Thorup og eksportør Houmøller fra Asaa Fiskeriforening var med. Man var godt klar over, at så stort et vejprojekt, ca. 50 km, som involverede 5 kommuner, ville tage tid; men det kom til at tage 25 år, før vejen var helt færdig, hvilket næppe nogen af initiativtagerne havde forestillet sig. De første vej stykker blev bygget i Volstrup Kommune for 40.000 kr. pr. km, og de nåede at komme i reparationsalderen, før det sidste stykke i den sydlige del af Dronninglund Kommune, til 100.000 kr. pr. km, var færdigt i 1949. Store prisstigninger og en verdenskrig kom imellem, og da man indviede Kystvejen, manglede broen over Gerå stadig at blive fornyet. Det var endnu efterkrigstid, og det havde ikke været muligt at få bevillingsspørgsmålet i orden. Siden 1910 var alle amtets større broer, som før var af træ, blevet bygget af jernbeton. De fleste blev udskiftet før krigen, men derefter blev det svært at skaffe godt jern. I 1951 var også broen over Gerå fær-



*Fra indvielsen af Try Engvej.
Forrest fra venstre ses
sognerådsformand Laurits
Jensen, Gl. Kirk,
amtsvejinspektør Dam, amtmand
Friis Jespersen, kontorchef Jør-
gensen og landinspektør Nelde-
mand. (foto: Lokalhistorisk Arkiv,
Dronninglund).*

dig, og Dronninglund Sogneråd tog initiativ til endnu en indvielse af den naturskønne vej med en sammenkomst på Asaa Kro. I Melholt, syd for Gerå, kom den nye, lige landevej på tværs af beboernes forsamlingshus, som måtte vige pladsen; men så byggede de bare et nyt og større hus, som befolkningen foreløbig har haft glæde af i et halvt hundrede år.

Laurits Jensen var også i spidsen for et andet stort vejprojekt, nemlig Engvejen - eller Længdevejen, som den dengang kaldtes. Vejen skulle lette adgangen til de store engarealer langs hele Dronninglund Kommunes sydgrænse. Hidtil havde alle vejene ud i engene været private fællesveje, som endte blindt. De havde aldrig været rigtigt anlagt, og det kneb meget med vedligeholdelsen. Der var ikke ansat vejmand ved de mange private veje, hvor landboerne selv måtte udføre alt arbejdet.

Længdevejen gik mod syd ud af Hjallerup og mod øst parallelt med Gerå helt ud syd for Rørholt, så den forbandt alle vejenderne. Sognene syd for Gerå arbejdede også på engveje, og der blev lavet tre forbindelser over Gerå. Arbejdet blev begyndt i 1928 og fortsatte gennem hele den store arbejdsløshedsperiode til indvielsen i 1942. I sommeren 1939 arbejdede 70 mand på Engvejen i Dronninglund Kommune og lige så mange syd for Gerå. Den slags vejarbejde fik i 30'erne 80% statstilskud, så det havde stor økonomisk betydning for sognene.

Langs Ulstedvejen blev der bygget en hel del husmandsbrug, men ellers flyttede folk ikke ud i engene. Derimod fik Engvejen stor betydning for områdets opdyrkning og udnyttelse, bl.a. var der stor tørveproduktion under krigen.



*Fra indvielsen af Try Engvej. Mændene, der havde udført det praktiske arbejde.
(foto: Lokalhistorisk Arkiv, Dronninglund).*

Fra indvielsen af engvejene

»Folketingsmand Jens Sørensen, Sejlflod, bragte en Hilsen fra Hans Pinstrup, som var forhindret i at komme til Stede, og hyldede Laurits Jensen og Sogneraadet, som havde vist sig meget fremsynede, da de tog Opgaven op. Om 20-30 Aar vil der maaske være en hel By der ude paa Engene, sluttede han«.

Ny lov gav ændret vejstatus

Udviklingen i antallet af kommunale biveje var jævnt stigende fra starten i 1846. Ved de vejkryds, hvor der senere opstod byer, blev der efterhånden bygget nogle byhuse, men først i 1907 registreredes de to første egentlige kommunale byveje, nemlig stationsvejene i Ørsø og Agersted på henholdsvis 56 meter og 21 meter, som forbandt stationerne med kommunevejen fra Dronninglund til Præstbro. I Dronninglund var der en lignende byvej på 128 meter, men det var en amtsvej, idet den forbandt stationen med Asaa Landevej.

Udviklingen fremgår af nedenstående skema.

Kommunale biveje i de tre gamle sogneråd:

År	Dronningl.		Hellevad/Ørum		Voer		På landet		Heraf: Byveje	
	antal	km	antal	km	antal	km	antal	km	antal	km
1849	20		10		6		36			
1907	31	118	26	72	14	34	69	224	2	0,08
1942	61	181	33	80	26	55	106	313	14	2,8
1952	88	215	36	83	28	55	118	343	34	9,6
1985							130	331	205	77,6

Det totale antal km vej på landet i 1985 viser en tilbagegang, fordi fem kommuneveje på tilsammen 50 km var overgået til amtet. Stigningen i antallet af kommunale veje på landet skyldes, at private fællesveje efterhånden er blevet ophøjet til kommuneveje. Ofte var det svært at få vedligeholdelsen fordelt på vejejerne, og når en vej blev benyttet til gennemkørsel, var det ikke rimeligt, at kun vejens beboere skulle vedligeholde den. Ind imellem skete det også, at en mindre befærdet vej, der gik forbi et sognerådsmedlem, ændrede status til kommunevej. Om det var rimeligt, kan diskuteres, men dengang fik man ikke nogen løn eller anden økonomisk dækning for det arbejde og den tid, man lagde i sognerådsarbejdet.

Amtsvejene skete der derimod næsten ingen udvikling med før i 1967. Der var stadigvæk kun ca. 100 km amtslandeveje i Hjørring Amt, foruden de ca. 200 km hovedlandevej, som amtet vedligeholdt. Der burde ellers have været mulighed

for en udvidelse, idet amter og købstæder allerede fra 1921 fik tilskud til vejbyggeri fra motorskatten. Denne pengestrøm fik sognekommunerne først del i efter 1931, og de kom da også noget senere i gang med asfalteringen, men ved Anden Verdenskrigs begyndelse var der alligevel asfalteret 300 km biveje i sognekommunerne i Hjørring Amt.

Da det endelig i foråret 1967 blev pålagt amtet at overtage et stort antal kommunale biveje og »ophøje« dem til landeveje, drejede det sig tilfældigvis også om 300 km - dog næppe helt de samme. Det var en firedobling af amtsvejene, og det gav en længe ønsket og ventet aflastning af sognekommunerne. I resten af landet havde udviklingen været mere jævn, så stigningen i km amtsveje kun blev 25% i gennemsnit. Hidtil havde den eneste amtsvej i de tre kommuner været Asaa Landevej, men nu blev Østkystvejen, Tylstrupvejen, Hellumvej, Voergårdsvej og Ørsø/Agersted/Præstbro-vejen også amtsveje. Den sidstnævnte var netop den vej, som Dronninglund Kommune blev pålagt at bygge i 1870 til gengæld for, at amtet byggede Asaavejen.

Lovgrundlaget for det større antal amtsveje var en ny vejbestyrelseslov fra 1957, som bl.a. fastslog, at vejene ved amtets overtagelse skulle have kvalitet som 1. klasses kommunale biveje. Det kunne mange veje ikke leve op til, og så måtte kommunerne betale kvalitetsdifferencen.

Noget væsentligt i den nye lov var muligheden for at tinglyse bygge linier langs hovedlandevejene og at nedlægge forbud mod, at man byggede langs de nye omfartsveje, hvor det tidligere ofte havde været sådan, at man anlagde en ny vej, som så i løbet af kort tid fik ny randbebyggelse, og man var lige vidt. Vejinspektør N. L. Dam var en af de første vejteknikere i landet, som indså nødvendigheden af at få adskilt den interne trafik fra fjerntrafikken, så begge lovens muligheder blev hurtigt udnyttet.

Motorveje var Dam derimod ikke tilhænger af, og da han i 1968 fratrådte efter 42 år ved Hjørring Amt, udtalte han, at motorvejene ikke var velsete i Vendsyssel.

Vintervedligeholdelse

Samtidig med, at amtet overtog de vigtigste biveje, overtog de også ansvaret for deres vintervedligeholdelse, og materiellet til snerydning og grusning måtte udbygges kraftigt.

Snerydningen havde fungeret efter de ældgamle principper om pligtarbejde ved vej ene helt frem til vinteren 193 8/3 9. I hvert sogn var der udpeget adskillige snefogeder på samme måde, som man før til at lede kongevejsarbejdet beskikkede en »forstandig og skikkelig bonde«. De havde ansvar for hver deres veje og bød ganske enkelt egnens øvrige befolkning at møde til snekastning, når der var behov for det.

Heldigvis skulle vejene ikke ryddes så grundigt i hestenes tid. Man spændte istedet for slæden eller kanen og udnyttede derved den fastkørte sne. Det var kun driverne, som skulle graves væk. Pligtarbejde har aldrig været populært, men det



*Snekastning i Dronninglund ca. 1910.
(foto: Lokalthistorisk Arkiv, Dronninglund).*

skulle jo gøres, og de fleste havde en karl, de kunne sende af sted. Skovle skulle de selv have med, og i Idskov gav det ved århundredskiftet en gårdmand problemer, fordi han var for øm over sin nye kornskovl og ikke syntes, at han kunne undvære møgskovlen, så han sendte karlen af sted med en gammel stegepande bundet til et skaft!

På samme tid, som sognekommunerne i 1939 skulle til at betale folk for snekastning, overtog amtet selv snerydningen på amts- og landeveje. Ordningen med snefogeder blev dog ikke afskaffet. De havde stadig hver deres lille område at holde øje med og stå til ansvar for. Ændringen bestod i, at man ikke længere pålagde folk arbejdet, men i stedet anviste dem betalt arbejde.

På amtsvejene kørte man med snepløve, og ved overtagelsen af de 300 km kommuneveje var man i amtet bekymret for, om det skulle give ekstra mange frostskafer. De forhenværende sogneveje var alle forsynede med en tynd og temmelig sårbar asfaltbelægning, og de moderne snerydningsmaskiner gik så meget i dybden, at enten de eller frosten kunne skade asfalten.

Efterhånden blev sognekommunernes snerydning også motoriseret, og snefogedernes arbejde indskrænkedes til vejkrydsene, som plovne ikke kunne rense ordentligt, og til snedriver, der var så store, at plovne ikke kunne komme igennem. Der måtte folkene stadig skovle og somme tider endda i flere etager, fordi driverne var højere, end en mand kunne kaste sneen. Først da gummigeden vandt frem, blev arbejdsmanden med skovlen overflødig. Efterhånden, som



*Nørregade i Dronninglund
begravet i sne. Året er 1942.
(foto: Lokalhistorisk Arkiv,
Dronninglund).*



*Snerydning på Landet. Ikke dateret.
(foto: Elmer Dalsgaard. Udlånt af Lokalhistorisk Arkiv, Asaa).*



*Moderne snerydning i Dronninglund Kommune.
(foto: Dronninglund Kommunes Arkiv).*

arbejdslønnen steg, og sneplovene blev stærkere og mere effektive, kunne det heller ikke betale sig at sætte sneskærme op for at beskytte vejene mod driver. De karakteristiske stabler af tremmestakitlængder langs vejene forsvandt, og fygesneen fik frit spil om vinteren. Vejene blev holdt fri for sne af energiforbrugende lastbiler og specialmaskiner. Man saltede i stedet for at gruse.

Det overordnede vejnet forbedres

1960'erne bød på mange vejreguleringer, og der var konstant problemer med at skaffe arbejdskraft nok. Først blev hovedlandevejen over Dannerhøj Bakke sænket 6 meter og udvidet til dobbelt bredde, mens vejbanen i dalen syd for hævedes et par meter. Der blev flyttet 1000 kubikmeter jord pr. dag, i alt 80.000 kubikmeter.

Træbroerne over Voer Å var blevet udskiftet med jernbetonbroer først i århundredet, men trængte igen til renovering. Der var kommet en ny teknik - forspændt beton - hvor et net af stålstreng, ikke meget tykkere end klaverstreng, bliver spændt op og indstøbt i betonbjælken, som derved hele tiden er under tryk. Sammenpresningen fra de spændte streng modvirker revnedannelse og gør derved betonen mere vejrbestandig.

Allerede i 1956 blev der bygget en ny bro ved Præstbro lidt opstrøms for den gamle vejbro, og projektet med spændbetonbroen var blevet udarbejdet af en ny ingeniør ved Hjørring Amts Vejevæsen, K. J. Hansen, ansat for at indføre den nye

teknik. Knud J. Hansen var søn fra gården Østerbroen lige øst for Præstbro, og i hans drengetid oplevede man tit, at Præstebroen var oversvømmet ved forårstøbrud. Engang var der gæstebud på Østerbroen med gode naboer til middag efterfulgt af kortspil med et par puncher til. Blandt gæsterne var Christensen fra Østmark og Fabricius fra Pulsgården, og da de skulle hjem, var der en sådan smeltevandsgang i åen og en sådan vandstrøm hen over broen, at man ikke turde køre over i mørket, men vendte tilbage til Østerbroen, hvor der blev redt op med tæpper og dyner på gulvet til alle »sønden A's Gæster.«

Folk havde dengang endnu i erindring, hvor galt det var gået beboerne på Lunderhede for 70-80 år siden. Man havde respekt for åen.

I marts måned 1842 havde gårdfæster på Lunderhede, Christian Christensen, været nordpå nogle dage. Han var også handelsmand og rejste trods sine 76 år en del rundt, men nu red han hjemad i en fart. Det var blevet tøjvæjr, og han skulle over Voer Å, hvor det allerede havde sat ind med et vældigt pres af smeltevand. Kræn Lunderhede valgte at tage vejen over »Spændet«, en ganske smal bro - en spang, som var kirkevej for Voer Sogns beboere i Idskov. Hesten kendte stedet og gik gerne over, men den dag stod vandet i en strid strøm hen over plankerne. Hesten var bange og trådte fejl, så de begge røg i åen. Kræn blev i sadlen og forsøgte at drive den svømmende hest op på bredden.

Folk kom til, men ingen kunne nå så langt ud i strømmen, at de kunne hjælpe mand og hest. De kæmpede i 4 timer, inden de begge gik under.

Godt 20 år efter, i marts 1864, havde Kræns søn Niels Christian Christensen og hans 13-årige sønnesøn været i Sæby med et læs korn. Et krobesøg havde givet overmod og manglende forsigtighed. Det var halvmørkt, da de kom til Voer Å, men alligevel kørte Niels Lunderhede for fuld fart ud på broen. På den nærmeste gård havde folkene hørt dem komme forbi og løb ud, men de nåede ikke engang at se dem, de hørte kun et eneste skærende angstråb. Det var drengen, der råbte på sin far.

Der var sorg og grå dage på Lunderhede og fattigdom og hårdt arbejde for gårdmandsenken og resten af børnene. De havde mistet manden, den næstældste søn og gårdens to bedste føløg.

Den bro, der blev bygget i 1956, er bred og selvfølgelig meget sikrere, men den bliver stadig oversvømmet - sidste gang var i efteråret 1994.

Der blev også bygget spændbetonbro der, hvor kommunevejen går over Voer Å ved Spændeengene. Spangen var for længst væk, og den bro blev amtsvejvæsenet pludselig meget glad for.

Amtet var i 1966 i gang med en udvidelse af hovedvejen fra Dybvad mod Flauenskjold og havde nok i første omgang tænkt sig at nøjes med en tilbygning til broen over Voer Å. Men under arbejdet havde man åbenbart blotlagt for meget af den gamle broes fundament, og pludselig en lørdag aften faldt hele broen i åen! Landbetjenten fra Flauenskjold måtte ud at dirigere hovedvejstrafikken om ad Voergårdvej og Spændeengbroen til Dybvad, og så kom man ellers i gang med at bygge en ny spændbetonbro, så E3 kunne komme sikkert over Voer Å.



*Storskoven før vejomlægningen. Ved vejen ligger Læsøstedet og på bakken mellem træerne ses Pavillionen.
(foto: Lokalhistorisk Arkiv, Dronninglund).*

Vejen gennem Storskoven fra Dronninglund over Dorf til Flauenskjold blev i årene 1955-1968 lagt om fra en dårlig grusvej med mange bakker og sving (22 sving i skoven) til en asfaltvej, der i bløde buer slynger sig gennem skoven og bakkerne. I Dronninglund Kommunes vejudvalgsprotokol 1955-1970 skrives der i referatet fra mødet i Storskovvejudvalget den 18.06. 1968: *»Anden etape er færdiggjort, og holdet er rykket ned til etape 1 for færdiggørelse af rabatter. Man vedtog at opsætte bænke og borde på rastepladsen ved Dorf Kirkeby, på østsiden af vejen. Der opsættes ca. 10 stk. Der opsættes adviseringskilte for pladsen med påskrift: Rasteplads. Man vedtog ligeledes at holde afleveringsfredag den 5.07.1968 på Flauenskjold Kro.«*

Rastepladsen blev i øvrigt indrettet i den gamle fællesgrusgrav, som vejen skar igennem. Den er stadig fællesjord.

I 1965 blev det brolagte stykke af Asavej mellem Dronninglund By og Dronninglund Slot omlagt. Chaussebrolægningen blev taget op, og vejen udvidet til de normerede 7 meter. Et par år efter blev Asavejen istandsat næsten til Hjallerup, Tylstrupvejen blev overfladebehandlet og Østkyststrandvejen restaureret og udvidet til 6 meter. Omkring 1968-69 blev både hovedlandevejen og amtsvejene ved Hjallerup flyttet, så de ikke mere dannede kryds i byen ved kroens hjørne, men i stedet nordvest for byen. Det gav store problemer med Klausholm Bæk, som i sin tid bragte vand til Dal Mølle. Først går Asavejen over åen, som



*Asfaltvejen gennem Storskoven.
(foto: Bent Baumann Jensen).*

går skråt ind under det store lysregulerede kryds, løber ud i det nordvestlige hjørne og endelig ind under den gamle banedæmning fra Vodskov-ØstervråBanan. Jernbanen havde haft en meget kort levetid, og det gjorde, at man uhindret dels kunne grave hovedlandevejen ind gennem bakken vest for Hjallerup, så den gamle Tylstrupvej førtes over på en bro, dels kunne benytte dele af jernbanedæmningen til den nye amtsvej til Klokkeholm, hvor trafikken også kom uden om byen. Det var et stort og kompliceret vejbyggeri, som lykkedes med undtagelse af, at vejen kom for tæt på pastor Laiers hus og skulpturhave med de særprægede cementskulpturer, og det gav mange problemer og megen polemik. Noget senere, nemlig i 1986, blev hovedlandevejen - E3 - også lagt uden om Flauenskjold. Vejen blev åbnet af byens mangeårige brugsuddeler Gunner Jørgensen i en af hans flotte veteranbiler. Flauenskjold ligger på gammel hedejord, og en del af det fyldsand, som skulle bruges til vejbyggeriet, kunne man tage lige under et tyndt lag muld på området mellem byen og omfartsvejen. Den ret flade af gravning løb hurtigt fuld af vand og blev flittigt brugt af byens børn til badning den første sommer. Kommunen har siden anlagt en park omkring søen, som har fået navn efter vejen - Europasøen.

Ideen med omfartsveje er at få de forbikørende uden om byen, så der bliver mere ro og trykthed. Det kan ikke opnås uden, at byen også mister de kunder, som kunne have tænkt sig at handle i butikkerne. Et uløseligt problem, som forstærkes, jo mindre byen er.

Vognmand P. Hansen
i grusgraven i Lunderbjerg 28. august
1930.

(foto: Lokalhistorisk
Arkiv, Dronning-
lund).



Vejafdelingens historie

»Hvem sidder der bag skærmen. . . ? Det er såmænd Jens Vejmand.« Med denne sang har alle fra barns ben lært, at det er hårdt arbejde at være vejmand. Et tilbageblik i tiden gennem et interview med vejformand Ove Pejstrup viser, at det først er indenfor de seneste 30 år, at arbejdet ved hjælp af tekniske hjælpemidler er gjort mere humant.

Hovedparten af kommunens vejarbejde var før den tid anlægsarbejde. Det meste arbejde blev lavet med håndkraft. Vejkasserne blev udgravet med håndskovle. Materialerne blev hentet fra grusgravene i Lunderbjerg, hvor overjorden med håndkraft blev skovlet op på tipvogne, som ad udlagte spor kørte jorden til side. Lastbilerne blev af- og pålæst med håndskovle. Ikke så svært, at man i dag ser, at mange asfaltveje er udlagt ovenpå muldjorden.

Datidens overordnede veje blev opbygget efter macadamprincippet, der bestod af udlagte paksten og/eller tilhuggede sten, hvorimellem der blev nedvandet sand således, at belægningen blev kompakt. Ovenpå blev lagt sand/grus og senere asfalt.

Driftsopgaverne begrænsede sig til:

- a. Skrabning af kommunens veje, der dengang var grusveje. I 50'erne og 60'erne blev vejene skrabet med traktor med manuelt styret skraber/bjælke. To mand styrede manuelt bjælken.
- b. Pløjning af græsraletterne således, at regnvandet kunne ledes bort. Pløjningen foregik med en vejpløj, som skrællede madjorden af. »Håndfolk« staktede dem op i dynger, som efterfølgende blev læst på lastbil med håndkraft.
- c. Håndprensning af vej- og afvandingsgrøfter.

Der var ingen fortovsarbejder, idet fortovene blev anlagt af lodsejerne. I hovedparten af tilfældene var det som betonflisebelægning støbt på stedet. Før kommunesammenlægningen beskæftigede vejafdelingen i den gamle Dronninglund Kommune ca. 50 mand. Disse folk blev styret af en vejassistent og to vejformænd. Maskinparken bestod af 3 traktorer, 1 læssemaskine i grusgraven, 1 rendegraver, 1 vejtrømler og kort før kommunesammenlægningen 1 gummiged. Ved kommunesammenlægningen fik man 2 traktorer og 1 vejtrømler fra både Hellevad-Ørum Kommune og Voer Kommune.

Af større anlægsopgaver efter kommunesammenlægningen kan nævnes renoveringen af kloakkerne i 70'erne og 80'erne og udstykningerne i Hegely, Bøgevangen og Kastanievej.

Vintervedligeholdelse:

At arbejde med vintervedligeholdelse er en livsstil. Enten elsker man det, eller også hader man det. Og sådan må det også have været i 40'erne. Sneen blev dengang ryddet med lastbil påmonteret en sneplov. Hvor kørsel med sneplov i dag kan klares af én chauffør, havde man dengang to personer på lastbilen. En chauffør og en mand, som sad udenfor på ploven og drejede på et håndtag for hævnning og sænkning af ploven. Og så var det dengang, der var kulde til. Det må derfor have været noget af en revolutionerende opfindelse, da man i 50'erne kunne styre ploven ved at stå på ladet bag førerhuset og dreje et wirespil. Luksus blev det i 60'erne, da hjælperen kunne rykke indendørs og styre ploven ved hjælp af oliedraulik. Dronninglund Kommune anskaffede i 80'erne en elstyring af hydrauliksystemet, som kunne betjenes af chaufføren. Medhjælperen forsvandt igen ud i kulden, måske til et job på fortovene med håndskovlen. Sneploven blev i gamle dage assisteret af en snefoged, som sikrede assistance, når sneploven sad fast i driverne. Snefogeden hidkaldte lokale, frivillige hjælpere, der med håndskovle gravede sig gennem driverne, så ploven kunne køre videre.

Glatførebekæmpelsen var i 40'erne og 50'erne ej heller for tøsedrenge. Dengang glatførebekæmpede man med lastbiler, hvorpå der var monteret en sandspreder. To mænd stod på ladet og smed med håndskovl sand i sprederens tragt. I 60'erne blev disse sandspredere afløst af en eftermonteret strøer. Derved kunne man spare en mand. Påfyldning af sandstrøerne foregik ved bagtipning, som medhjælperen havde ansvaret for. I 1970'erne begyndte man at blande salt i sandet, så det ikke skulle fryse. I denne periode anskaffede man også kombistrøere til sand/salt.

Helt revolutionerende blev det i 1986, da man gik over til vådsalt. Saltforbruget faldt med ca. 30 %, fordi det våde salt klistrede sig til kørebanelen. Hele anlægget med dosering kunne styres af chaufføren.

Kommunesammenlægningen

I 1970 blev de tre kommuner Dronninglund, Hellevad-Ørum og Voer slået sammen til en ved den store kommunalreform. For vejene betød det bl.a. ansættelse af egnens første kommuneingeniør, John Andersen, som begyndte i Dronninglund allerede 1. februar 1967. Det var Dronninglund Kommunes daværende størrelse, der nødvendiggjorde ansættelse af folk med en speciel ekspertise, samt forventningerne om udlægning til primærkommunerne af flere opgaver i forbindelse med den ændring i opgavefordelingen, der forventedes i forbindelse med kommunesammenlægningen. Snefogederne blev bl.a. afskaffet, og arbejdet i det hele taget omorganiseret. Amterne blev også sammenlagt, så vore hoved og landeveje nu hørte under Nordjyllands Amt.

I den sidste tid inden sammenlægningen havde de fleste små kommuner travlt med at asfaltere nogle ekstra veje. De gik ind i fællesskabet med et krav om ordentlig fremtidig vejvedligeholdelse, og asfaltveje var nu det rareste. Desværre havde de i de fleste tilfælde ikke husket at grundforbedre vejene ordentligt før asfaltbelægningen, så i de følgende år blev der megen vedligeholdelse af de tynde asfaltskorper, der lå direkte oven på de gamle jord- og grusveje.

Et kapitel helt for sig ved kommunesammenlægningen var, at alle veje nu skulle have navne, og de skulle være forskellige. I de fleste byer havde vejene haft navne efter verdenshjørner eller skole, station, stadion o.s.v. I en kommune med fem byer var der derfor mange sammenfaldende navne, som skulle ændres. De kommunalpolitikere og ansatte ved Kommunens Vejevæsen, som forestod denne navngivning, fortjener ros, fordi de har formået at bevare megen kultur og lokalhistorie i vejnavnene. Nogle af de kuriøse og fortællende gamle navne forsvandt dog. Den Sorte Vase i Flauenskjold - en vej opbygget af hedetørv og grøftefyld - blev til Møsensvej, og Jordbroen fik ikke brug for sit navn, fordi den indgik som en del af Dorfvej. Volbroen blev til at begynde med stavet med d, men ejeren af gården Volbro gjorde vrøvl. Det havde ikke noget med en vold at gøre. Broen var lavet af pilevoller - pileris -, som i store knipper blev lagt ned i Spånbækkens vand, så folk kunne køre hen over, og vandet alligevel løbe igennem. Vejnavne er både praktiske og fulde af historie.

Vejnavne

Disse er et helt studium for sig, så her er kun valgt nogle få, men karakteristiske eksempler. Mange vejnavne hidrører fra kendte personer, specielle lokaliteter, specielle funktioner og håndværk, og nogle er umiddelbart uforklarlige. Her følger et mindre udpluk af de tilsyneladende forklarlige:

Algade: Alfarvej. Den vigtigste gade, hovedgaden.

Bjeldbak: Bjelds (navn) bakke.

Brunvang: Den brune, dyrkede agerjord.

Buurvej: Vej med lille hus eller skur.

Føltvedvej: Følles rydning. (Føltved er en ejendom).

Gravensgade: Der har været en tørvegrav (tidligere gadenavn i Dronninglund).

Der har været en grusgrav (nuværende gadenavn i Hjallerup).

Knirren: Bugtet vej.

Kvindbjergvej: Kvindernes bjerg.

Løgholtvej: En lille skov, sandsynligvis med løg.

Løgtvedvej: Rydning mellem løgplanterne.

Peberbakken: Kilde. Bakken, hvor det pibler.

Pindbakvej: Pind er et mandsnavn.

Pulsen: Slå, banke, støde.

Rummelsigen: Fugtig lavning/sted, hvor der står vand.

Silkesigvej: Mindre sumpet lavning i terrænet. Sil: Sumpet.

Sig: Mindre lavning.

Trintvedvej: Den runde rydning.

Trøgdrupvej: Udflytterbebyggelsen, der er stillet sikkerhed for.

Vejnavne er blevet ændret gennem tiderne.

Her er nogle eksempler:

AGERSTED:

Bakkevej	hed tidligere	Skovvej.
Buen	hed tidligere	Vinkelvej.
Dronninglundvej	hed tidligere	Søndergade.
Ravnholtvej	hed tidligere	Vestergade.
Skovbakken	hed tidligere	Rolighedsvej.

ASAA:

Ankervej	hed tidligere	Nygade.
Bolværksvej	hed tidligere	Stationsvej.
Bundgarnsvej	hed tidligere	Skolegade.
Fiskervej	hed tidligere	Gl. Kongevej.
Skippergade	hed tidligere	Vestergade.
Vodbindervej	hed tidligere	Skovvej.

DRONNINGLUND:

Astersvej	hed tidligere	Rosenvænget.
Bellisvej	hed tidligere	Rolighedsvej.
Erantisvej	hed tidligere	Gravensgade.
Gutenbergvej	hed tidligere	Frederiksbergvej.
Multebærvej	hed tidligere	Borgergade.
Rådhusgade	hed tidligere	Skolegade.
Slotsgade	hed tidligere	Vestergade-Østergade-Asavej.
Strømgade	hed tidligere	Søndergade.

FLAUENSKJOLD:

Agertoften	hed tidligere	Østergade.
Ingeborg Skeels Vej	hed tidligere	Skolegade.
Kristianshåbsvej	hed tidligere	Grønnegade. (Bager Grøn?)
Mosensvej	hed tidligere	Den Sorte Vase.
Støberivej	hed tidligere	Engvej.
Svinehavevej	hed tidligere	Vestergade.
Voer Hedevej	hed tidligere	Mosensvej.

HJALLERUP:

Gørtlervej	hed tidligere	Håndværkervej.
Idræts Alle	hed tidligere	Østre Alle.
Kastanie Alle	hed tidligere	Fredensgade.
Navervej	hed tidligere	Håndværkervej.
Rønne Alle	hed tidligere	Rolighedsvej.
Solsortevej	hed tidligere	Lærkevej.

KLOKKERHOLM:

Anemonevej	hed tidligere	Klokkeblomstvej.
Klintevej	hed tidligere	Stationsvej/Parallelvej/ Rolighedsvej.
Møllebrovej	hed tidligere	Nørregade.
Møllevænget	hed tidligere	Møllevej.
Smørblomstvej	hed tidligere	Søndergade.
Snerlevej	hed tidligere	Nygade.

Den nye storkommune fik sidst i 1980'erne en noget stram økonomi, så det var nødvendigt at spare, hvor det kunne lade sig gøre. I den forbindelse var udskydning af asfaltvedligeholdelsen oplagt, fordi det kedelige resultat af besparelserne først efterhånden blev synligt. Vejenes asfaltslidlag skal vedligeholdes, da regn og smeltevand ellers trænger ned i revner og utætheder og ødelægger belægningen. Der var således en oplagt risiko for, at de foregående års store investeringer i vejanlæggene smuldrede væk. Et lignende problem gjorde sig gældende ved de mange jernbetonbroer, som blev bygget over vandløbene i 1930'erne og 50'erne. Her kneb det også med vedligeholdelsen. Mange steder var betonen på broernes undersider revnet og bortsprængt af frost, så jernet lå åbent for nedbrydning af vind og vejr.

»**Kommunikøren**« (informationsblad for medarbejdere ved Dronninglund Kommune). Marts 1999.

I en artikel i ovennævnte blad oplyser ingeniør Jørn K. Kristensen, at hovedparten af Dronninglund Kommunes asfaltveje er opbygget i perioden fra 1950 til i dag, og en stor andel af de kommunale budgetter er i denne periode anvendt til investering i kommunens veje.

Da kommunen fra 1970 overtog en række nye opgaver, førte det med sig, at vejbygning og vedligeholdelse af vejene kom til at udgøre en stadig mindre del af de kommunale budgetter. I 1980'erne og 1990'erne er vejbygning og vejvedligeholdelse fra at være en investering blevet betragtet som en udgift, der har haft vanskelige kår.

Dronninglund Kommune har i dag 310 km asfaltvej, svarende til ca. 1,5 mill. kvadratmeter asfaltbelægning. Vejnettet udgør en investeret kapital på lige knap 200 mill. kr. En stor investering, som det er vigtigt at værne om og vedligeholde efter bedste evne.

Asfaltslidlaget, vejens øverste lag asfalt, holder ca. 20 år, afhængigt af, hvordan vejen anvendes. En optimal vedligeholdelse af dette slidlag ville i dag (1999) koste ca. 2,5 mill. kr. om året.

I 1988 blev kommunens asfaltbudget beskåret kraftigt, og det gik primært ud over vedligeholdelsen af asfaltslidlagene. I årene 1996-98 er der dog tilført asfaltkontoen midler, så der de seneste tre år er anvendt ca. 1,5 mill. kr. til asfaltslidlagsfornyelse og ca. 750.000 kr. til lapning af asfaltvejene. Ved besparelserne i 1988 valgte byrådet at koncentrere vejvedligeholdelsen på det overordnede vejnet, svarende til ca. 1/3 af vejarealet.

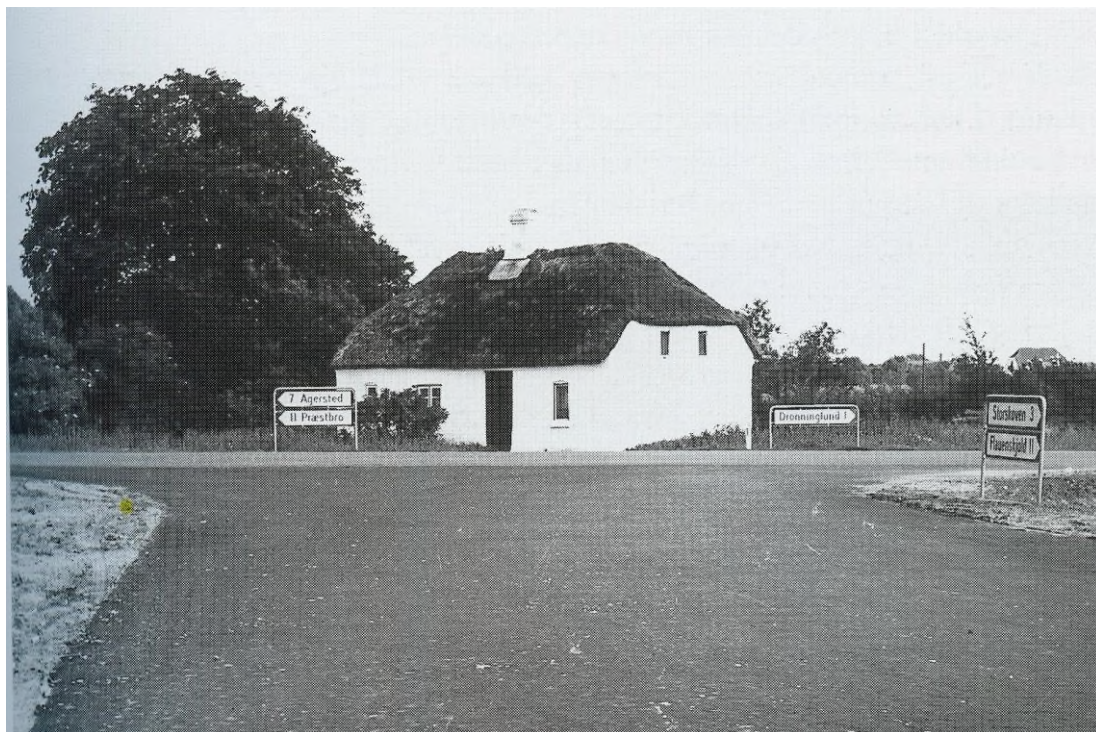
Trods politisk forståelse oparbejdes dog et efterslæb på vejvedligeholdelsen. Et efterslæb, som i dag kan ses mange steder på kvaliteten af det sekundære vejnet og boligvejene.

Der bygges stadig veje

Dronninglund by var efterhånden blevet noget besværet af, at al trafikken gik igennem byens centrum. Det gjalt både trafikken gennem byen mod Asaa, Ørsø og Agersted, endvidere adgangen fra amtsvej en til industrikvarteret nord for byen og transporten af landbrugsafgrøder fra det store sydlige landbrugsområde til foderstofforretningen i industrikvarteret nord for byen.

Det blev forsøgt at få lastbilerne til at dreje op ad Kirkevej i det snævre kryds ved Slottet og derefter ad Nordre Ringgade til industrikvarteret og den rundkørsel, som Nordjyllands Amt anlagde på Ørsøvej i 1993, men det fungerede ikke rigtigt. Diskussionen gik, og den ene plan efter den anden blev forelagt i teknisk udvalg og byråd. Det var en omfartsvej, der var brug for. Amtet havde bygget omfartsveje for hovedvejen ved Hjallerup og Flauenskjold, men amtsvejen i Dronninglund ville de ikke lægge uden om byen.

Dronninglund Byråds tekniske udvalg og byrådet havde haft mange diskussioner om og mange forslag til denne omfartsvej (faktisk 8 forskellige forslag), og i Aalborg Stiftstidende meddelte formand for teknisk udvalg, Hildo Rasmussen, den 25. februar 1993, at nu var omfartsvejen endelig fastlagt. Den skulle anlægges i en bue mod sydvest fra T-krydset mellem Kirkevej og Nordre Ringgade, så vejen førtes i en kurve nordvest om gravhøjen og derfra vinkelret ned mod Hjallerupvej - parallelt med Kirkevej. Tilslutningen til Hjallerupvej skulle ske 350 meter vest for det gamle cementstøberi. Denne melding måtte imidlertid korrigeres den 1. oktober 1993, da samme formand meddelte, at linieførin-



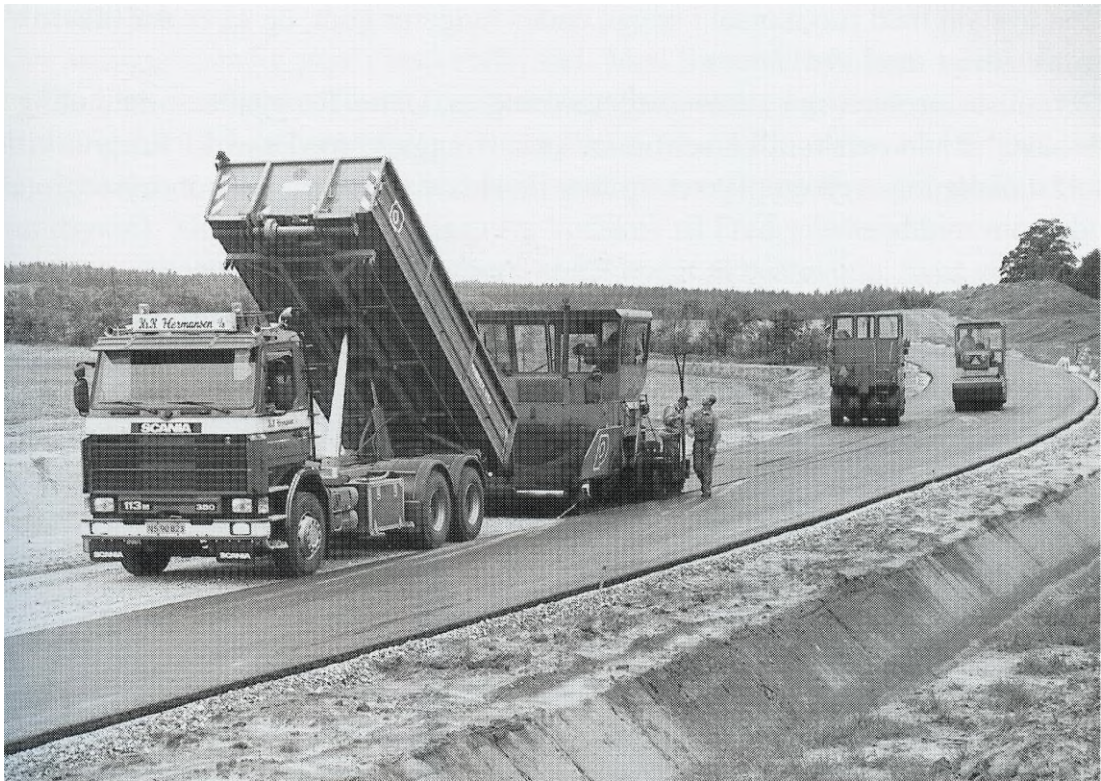
Ørsøvej, hvor nu rundkørslen Ørsøvej-Nørregade-Ringgaden er. Huset er for længst revet ned. (foto: Bent Baumann Jensen).



*Ørsøvej kort tid før rundkørslen Ørsøvej-Nørregade- Ringgaden etableredes i 1993.
(foto: Bent Baumann Jensen).*



*Arbejde på omfartsvejen der; hvor vejen til Try og Thorup krydser amtsvejen.
(foto: Bent Baumann Jensen).*



*Asfaltarbejde på omfartsvejen.
(foto: Bent Baumann Jensen).*

gen ved Kirkevej var besværlig. Det var den gamle kirkegård ved Kirkevej, som var årsag til, at vejen skulle flyttes, idet vejen efter eksisterende forslag skulle slå en uheldig bue uden om kirkegården. Derfor foreslog man, at den kommende vej skulle anlægges parallelt med Lunderbjergvej og ved Øster Thorupvej føres ud i Hjallerupvej. På februar mødet 1994 vedtog Dronninglund Byråd projektet, som indebar, at man lavede en ny aflastningsvej i stedet for Lunderbjergvej, og at denne nye vej blev forbundet med en ny stor amtsbygget rundkørsel, hvor vejen til Try og til Thorup krydser amtsvejen ca. 1 km vest for Slottet. Samtidig blev amtsvejen gennem byen renoveret.

Det, efter kommunale forhold, ret store vejarbejde på 2,1 km + rundkørslen blev hurtigt udført, og vejen blev åbnet for trafik den 3. oktober 1994.

Borgmester Poul Møller foretog den officielle åbning, og med et klip fjernede han den bolsjestrubede plasticsnor, der holdt bilerne fra vejen.

Inden da sang man »*Blæsten går frisk over Limfjordens vande*«, hvilket den også gjorde, og så kørte en Ford A Pick Up fra 1930 med borgmesteren som passager som den første bil ind på den nye omfartsvej.

Alle var glade for den nye vej. Også amtet, der glædede sig til at komme i gang med omlægningen af Slotsgade, hvor den tungeste trafik gerne for fremtiden skulle holde sig væk.

Den nye vej med rundkørsel i begge ender fungerer godt, og så er der tilmed en smuk udsigt mod syd.

Det sidste problem på denne vejstrækning er Østre Ringgades udmunding i Asavej. Endnu en rundkørsel og en kvart ringgade mod syd til Rørholt ville fuldstændiggøre vejkomplekset og føre de sidste vogne med landbrugsafgrøder uden om midtbyen.

Amtet laver cykelsti i to etaper til Ørsø

Aalborg Stiftstidende 05.08. 1995.

Nordjyllands Amt er klar til at bruge tre mio. kr. til cykelstier langs Ørsøvej fra Dronninglund til Ørsø. Arbejdet begynder om knap to måneder og strækker sig ind i 1996.

Eksproprieringen hos de 26 lodsejere på strækningen fandt sted forleden. Det blev en rolig affære, hvor alle modtog cykelstien med glæde. Kun to lodsejere ønskede at overveje prisen for jord til cykelstierne.

Det er en god oplevelse at ekspropriere, når lodsejerne synes godt om ideen, sagde Karl Bornhøft (amtsrådsmedlem for SF). Hermed hentydede han til tidligere lignende opgaver i Dronninglund Kommune, hvor det ikke gik så let.

Og han fortsatte: Jeg forstår udmærket, at lodsejerne og beboerne i almindelighed hilser en cykelsti velkommen. Som medlem af amtets udvalg for teknik og miljø har jeg set meget, men bilerne kører ualmindeligt stærkt på strækningen mellem Ørsø og Dronninglund.

Det bakkede terræn syd for Jyske Ås snyder somme tider trafikanterne. Deres fornemmelse af vandret bliver påvirket, fordi hele terrænet på trods af mindre bakker og dale hele tiden falder mod syd og vest. Når man kører ad Storskovvej mod Dronninglund, føler man et sted, at man kører op ad en lille bakke, men det passer ikke, man kører stadig nedad, bare ikke mere så hurtigt. Når der er regn - eller smeltevand på vejen, tror folk, at vandet løber opad! Det virker så ejendommeligt, at TV-Nord har haft et kamerahold ude for at lave en udsendelse om det.

På den nye omfartsvej oplever man det samme, når man kører fra den nye store rundkørsel op langs Lunderbjerg. Først går det ret skråt opad, derefter flader stigningen lidt ud, men man kan stadigvæk tydeligt se, at man kører opad. Bilmotorer og cykelben er nu for længst begyndt at slappe af, de lader sig ikke nare af et synsbedrag. Vejen er allerede begyndt at gå nedad igen, men det omkringliggende terræn falder hurtigere, og mennesker i et køretøj tror mere på øjnenes oplysninger end på ligevægtssansen. Kører man i den modsatte retning, kan man roligt tro på, hvad øjnene fortæller.

Motorvejen

Der anlægges stadig veje i Østvendsyssel. Med Storebæltsforliget i Folketinget i 1986 blev der skabt et flertal for Storebæltsforbindelsen på betingelse af, at der samtidig blev bygget motorvej i Nordjylland med forbindelse til Hirtshals og Frederikshavn. Dermed åbnedes for det største vejbyggeri nogensinde i Østvendsyssel: Motorvejsforbindelsen fra Vodskov til Frederikshavn.

Et er, at vedtage et motorvejsbyggeri, noget andet at bestemme, hvor vejen skal gå. Man diskuterede Y-løsning med en samlet motorvejsstrækning på 15-25 km fra Nørresundby mod nord, hvorefter vejene skulle dele sig til henholdsvis Hirtshals og Frederikshavn, og V-løsning, der havde udgangspunkt i Bouet. Nordjyllands Amt og de berørte kommuner mente ikke, at en Y-løsning i tilstrækkelig grad ville fremme erhvervsudviklingen i byer som Dronninglund, Hjallerup og Sæby. Derfor fik trafikministeren den 7. dec. 1988 Folketingets tilslutning til at begynde projekteringen af V-løsningen. Motorvejene skulle bygges i etaper, men på samme tid på begge strækninger, og stå færdige i år 2000.

Den østvendsysselske motorvejsforbindelse skulle bygges i 3 etaper. Den første fra Sæby til Frederikshavn blev færdig til indvielse den 25. oktober 1996, og den tredje fra Jyske Ås til Sæby forventes færdig i år 2000. Den anden etape, fra Vodskov til Jyske Ås, vokser sammen med tredje etape frem i det østvendsysselske landskab og vil stå klar til indvielse i oktober 1999, efter en opstart med mange og store diskussioner om bl.a. passagen af Jyske Ås og linieføringen ud over Hjallerup Enge.

Passagen af Jyske Ås var et næsten uoverstigeligt problem at løse på grund af de store landskabelige og naturmæssige værdier. Før anlægsloven blev vedtaget 2. maj 1990, gjorde Skov- og Naturstyrelsen opmærksom på, at Jyske Ås er »et landområde af største interesse, og særlige hensyn skal tages ved projekteringen og udførelsen af vej anlæggene på dette sted af hensyn til de rekreative og forstlige interesser, dyrelivet og det værdifulde landskab. Passagen må betegnes som en egentlig pasvej, den eneste i Danmark«.



Der hentes sand i sandgraven ved Hjallerupvej.
(foto: Bent Baumann Jensen). Se også billedet side 113.

Aalborg Stiftstidende lørdag den 12. maj 1990.

Vil have indflydelse på den ny motorvej

Naturfredningsforeningens lokalkomite i Dronninglund vil forsøge at få indflydelse på udformningen af den kommende motorvej fra Aalborg til Frederikshavn. Det oplyser Steen Birkedal, formand for Naturfredningsforeningens lokalkomite.

På den del af motorvejen, der skal føres gennem Dronninglund Kommune, vil vi forsøge at præge vejen, så den bliver anlagt så naturvenligt som muligt, understreger Steen Birkedal.

Det er især Den jyske Ås, som Naturfredningsforeningen er bekymret for. Åsen udgør et enestående naturområde, der bør skades mindst muligt af den kommende motorvej.

Motorvejen vil skære sig gennem Åsen, og derfor mener vi, at der bør etableres et antal over- og underførsler af hensyn til både dyr og mennesker, så Åsen ikke bliver afsnøret i to isolerede dele.

Fra Tyskland har man gode erfaringer med at etablere brede gangbroer over motorveje. På de brede overførsler har man plantet graner og buske, og erfaringerne viser, at dyrene bruger gangbroerne, så bestandene ikke bliver isoleret fra hinanden. Derfor vil vi kræve sådanne overførsler etableret, når motorvejen kommer, siger Steen Birkedal.

Desuden kan sådanne »*naturoverførsler*« også bruges til at sikre forbindelsen over motorvejen for Jyske Ås Stien, der i dag går på langs af Åsen, påpeger Steen Birkedal.

Det var nødvendigt at fastlægge denne passage, før den sydlige strækning kunne laves. Man måtte vide, hvor man skulle ende. Skov- og Naturstyrelsen ønskede passagen lige øst for den gamle hovedvej i en bred linjeføring med støttemur mod Dannerhøj og mur mellem de to veje (motorvejen og den eksisterende hovedlandevej, også kaldet parallelvejen). Det ville give et meget bastant og stort hul i Jyske Ås, men kun et. »*Jyske Ås's venner*«, en græsrodsbevægelse, kæmpede voldsomt mod denne løsning. De ønskede vejen helt uden om Åsen. Det endte dog med et helt andet projekt, som »*vennerne*« ikke havde noget imod. Planlægningsingeniørerne så en mulighed i at lade motorvejen krydse over den bestående hovedvej og tilbage igen i de to dale på hver side af Åsen. Samtidig imødekom de Skov- og Naturstyrelsens bemærkninger om en egentlig »*pasvej*«, idet motorvejen føres igennem toppen af Åsen i en 20 meter lang tunnel. Denne plan var afklaret med de involverede instanser inden borgermødet før den første liniebesigtigelse i april 1992. Endvidere forudsattes det, at der ville blive passage for den rekreative færdsel og vildtet på langs gennem Jyske Ås. For vildtet skulle anlægges passager, så dyrene naturligt »*sluses*« igennem og



*Broen, der fører Hjallerupvej over motorvejen, bygges.
(foto: Leif Kristensen).*

ikke kommer op på vejanlæggene. Derfor etableredes en faunapassage med træer og buske til glæde for Asens dyr oven på »paspassagens« tunnelrør, så de frem over kan færdes frit hen over såvel motorvej som den gamle hovedlandevej.

Et andet problem viste sig først rigtigt ved liniebesigtigelsen af linieføringen uden om Hjallerup ud over Hjallerup Enge. Motorvejskontorets første linieføring havde holdt så meget landbrugsjord som muligt samlet på vejens vestside og motorvejen så langt væk fra Hjallerup by som muligt; men amtets landskabskontor havde konstateret en meget stor bestand af Kødfarvet Gøgeurt i de våde enge. Derfor blev en vestligere linieføring fremlagt ved liniebesigtigelsen til stor fortrydelse for en del af lokalbefolkningen. Som følge af den megen snak om de to linier ønskede Ekspropriationskommissionen at tage stilling ud fra begge forslag, og det endte med, at man vedtog den østlige linieføring.

De daværende ministre for miljø og trafik afgjorde sagen og bad amtet om at give den nødvendige tilladelse til den østlige linieføring i dec. 1992.

Tilladelsen blev omgående indbragt for Naturklagenævnet af Danmarks Naturfredningsforenings lokalkommite med Steen Birkedal Nielsen i spidsen. »Vi har nægtet at give tilladelse til, at motorvejen kan følge den østlige linie - den, som amtet nødtvungent har givet tilladelse til«, oplyste Naturklagenævnets viceformand Bent



*Broen, der fører Skelbakvej over motorvejen.
(foto: Leif Kristensen).*

Jacobsen, København, efter besigtigelsen af områderne omkring Lyngdrup Bæk i Hjallerup Mose i maj 1993, og så blev godkendelsen af den østlige linieføring ophævet. Denne afgørelse var Naturfredningsforeningen meget tilfreds med, medens en gruppe hjallerupborgere med landbetjent Hans Eegholm i spidsen var utilfredse, fordi de bl.a. mente, at motorvejen ville give støjgener for de sydlige boligområder i Hjallerup.

Nu var det nødvendigt med en ny liniebesigtigelse, fordi der efter dette ingen godkendt linie var. Besigtigelsen blev holdt i august 1993, hvor et flertal af Ekspropriationskommissionens medlemmer fastholdt, at de stadig ikke kunne godkende den vestlige linieføring. Den 7. oktober samme år gav Nordjyllands Amt tilladelse til den vestlige linieføring efter en ny miljølov, som i mellemtiden var blevet vedtaget. Denne godkendelse blev anket til Naturklagenævnet af en landmand, som støttet af landboorganisationerne gav som grund for sin klage, at begge linieføringer går gennem værdifulde våde enge, og at den vestlige ikke skønnes at tage mere hensyn til naturen end den østlige, bl.a. går denne gennem en stor bestand af leverurt, som er sjældnere end kødfarvet gøgeurt.

Aalborg stiftstidende fredag den 5. november 1993.

Motorvej uvis efter ny klage

Linieføringen for den nye motorvej ved Hjallerup er fortsat uafklaret. Kun en ting er absolut sikker: Den østlige linieføring er en død sild.

Det var budskabet fra trafikminister Helge Mortensen og amtsrådets formand for teknik og miljø, Thyge Steffensen, da de i går gæstede socialdemokraternes valgcafé i Hjallerup.

Selv om Naturklagenævnet har afvist den østlige linieføring, har hverken Venstres Hans Eegholm eller de lokale landmænd imidlertid opgivet at få motorvejen anlagt over den østlige vejføring - gennem engene og vådområderne omkring Lyngdrup Bæk. Hans Eegholm mødte således op med sine vaders og tilbød ministeren at låne dem, så han selv kunne vade rundt i engene, men tilbudet blev høfligt afslået. Flere lokale landmænd var ligeledes mødt op for at tale varmt for den østlige linieføring.

. . . Der er blevet klaget til Naturklagenævnet over den vestlige linieføring. Så vidt jeg har forstået, er det lokale gårdejere, som har indgivet klagen. Derfor bliver vi nødt til at vente på Naturklagenævnets behandling af den nye klage, inden arbejdet med motorvejen kan begynde, oplyste Mortensen.

Gårdejer K. Michaelsen har således klaget til Naturklagenævnet, og gårdejer Jens R. Sørensen bebuder endvidere, at landboforeningen nu vil klage til amtet over tilladelsen til den vestlige linieføring.

Alle, både borgere og bønder, ønsker den østlige linieføring, understregede han.

Men det fik socialdemokraternes formand for vælgerforeningen i Hjallerup, Poul Henning B. Pedersen, til at protestere.

Det er mit indtryk, at det absolutte flertal i Hjallerup By foretrækker den vestlige linieføring, påpegede han, mens Thyge Steffensen gjorde opmærksom på, at amtet har fået to lige store underskriftindsamlinger fra både landmænd og andre borgere, der støtter hver sin linieføring.

Trafikministeren afsluttede med følgende konklusion: Denne sag vil blive afgjort med en lov. Der er ingen anden mulighed . . .

Man kan synes, at det er unødvendigt, at en sådan sag om linieføring kan få så langstrakt en sagsbehandling. Men personligt synes jeg, at det er en kvalitet ved vores demokrati, tilføjede han.

På sit møde i februar 1994 fastholdt Naturklagenævnet, at man foretrak den vestlige linieføring, som derefter endelig godkendtes af Folketinget den 1. juni samme år.

Ekspropriationskommissionen skønnede, at det ikke var nødvendigt med en ny liniebesigtigelse, og jordfordeling og geotekniske detailundersøgelser kunne derfor gå i gang i efteråret 1994. Der skulle afholdes en detailbesigtigelse i februar 1995, og desuden manglede man at tage stilling til et eventuelt tilslutningsanlæg ved Øster Thorupvej, som foreslået af Dronninglund Kommune, og den endelige placering af rastepladsen.

Med hensyn til tilslutningsanlæg og rasteplads blev det sat på plads den 25. august 1995 på et møde i Kontaktudvalget vedrørende motorveje i Vendsyssel. I referatet fra dette møde står der:

Detailbesigtigelsesforretningen blev afholdt i marts måned. Ved den lejlighed blev også antal og placering af tilslutningsanlæg samt placering af et rasteanlæg endeligt fastlagt. Tilslutningsanlæg etableres ved Vestvej, Lyngdrupvej, Hjallerupvej og Øster Thorupvej. Rasteanlægget etableres syd for Tryvej.

Endvidere dukkede der ligeledes i 1995 et ønske op fra Hjallerup Samvirke om, at Skelbakvej skulle føres over motorvejen som en bilbro. Oprindeligt var den kun planlagt som en bro for gående og cyklende, men Dronninglund Byråd vedtog på sit møde den 28. marts 1995 at sige god for broprojektet til 2,3 millioner kr., hvoraf Vejdirektoratet skulle betale 1,902 millioner kr. Hjallerup Samvirke bidrog med 100.000 kr. og sikrede markedstrafikken, og Dronninglund Kommune betalte de resterende 298.000 kr.



*Der arbejdes på motorvejen nord for Hjallerupvej.
(foto: Bent Baumann Jensen).*

Aalborg Stiftstidende onsdag den 29. marts 1995.

Lynmøde i byråd

Enigt byråd sagde ja til broprojekt i Hjallerup.

11 minutter. Det var alt, hvad byrådet i aftes behøvede for at suse igennem den åbne del af byrådsdagsordenen. Og der blev undervejs sagt god for det planlagte broprojekt ved Skelbakvej over motorvejen ved Hjallerup.

. . . Dronninglund Kommune har af Hjallerup Samvirke fået lovning på, at de i 10 år gratis kan få en studeplads på maksimalt seks moduler med telt og gulv på det årlige Hjallerup Marked.

Selve behandlingen af punktet fik en lidt pudsigt start, da formanden for Hjallerup Samvirke, Knud Aaen (UP), rejste sig for at rose løsningsmodellen til skyerne.

Knud Aaen var godt i gang med de verbale roser, da borgmester Poul Møller (V) med henvisning til Knud Aaens tilknytning til Hjallerup Samvirke gjorde ham opmærksom på, at han rent faktisk var inhabil.

Det samme var også Ole Mortensen (UP) og Hans Eegholm (V), og de forlod derfor sammen med Knud Aaen mødet, inden en række af byrådets andre medlemmer gav brøløsningen det blå stempel.

Det kom aldrig til en afstemning - så stor var tilfreds- og enigheden - og derfor kunne Knud Aaen (da han var tilbage igen) også passende nok slutte sagsbehandlingen af med en helhjertet tak til byrådet for samarbejdet i forbindelse med bestræbelserne for at finde den optimale brøløsning.

De sidste ekspropriationsforretninger på strækningen Vodskov - Jyske Ås afholdtes i januar, februar og marts 1996, hvorefter jordarbejderne gik i gang. Inden marts måned havde der været afholdt licitation for samtlige broer, og broarbejderne var i gang ved Hjallerup Engvej, Hjallerupvej og Tolstrupvej, mens broarbejdet ved Øster Thorupvej gik i gang i marts måned. Skelbakvej og Tryvej måtte vente til efteråret. Jordarbejdet skulle strække sig over 3 sæsoner, da det så ville blive muligt at undgå nogle store blødbundsudskiftninger ved i stedet at påføre jorden en tidskrævende forbelastning.

I 1997-98 gjorde man de 2 store jordentrepriser og broarbejderne færdige indtil et stykke nord for fra- og tilkørselsvejen ved Øster Thorupvej, og asfalteringen kunne gå i gang. I 1998-1999 voksede asfaltbanernes sorte bånd frem i det østvendssyselske landskab og tegnede motorvejens linier ganske klart. Indvielsen i efteråret 1999 vil markere en meget vigtig og skelsættende begivenhed for Østvendssyssel og Dronninglund Kommune. Det store diskussionsemne i de første måneder af 1999 var for eller imod placeringen af et industriareal op ad motorvejen ved Hjallerup. En sag, der siden 1993



*Det næsten færdige resultat set fra Hjallerupvej.
(foto: Bent Baumann Jensen).*

havde været forhandlet med amtet og fandt sin afgørelse, da det endegyldige nej til planen kom fra miljø- og energiminister Svend Auken i maj måned 1999 og bekræftedes af amtets udvalg for teknik og miljø den 1. juni samme år. Dermed måtte Dronninglund Kommune og det lokale erhvervsliv erkende, at seks års forsøg på i samarbejde med Nordjyllands Amt at få etableret et nyt erhvervsareal i kommunen havde været spildt arbejde. Et flertal i Dronninglund Byråd og i amtets udvalg for teknik og miljø havde ellers ønsket at få det omtalte regionplantillæg udarbejdet for at give plads til erhvervsarealet. Nej'et begrundedes med, at erhvervsarealets placering var uden egentlig sammenhæng med Hjallerup By.

Modstanderne af erhvervsarealets placering mellem byen og motorvejen, der bl.a. havde peget på bevaring af naturområder tæt på Hjallerup, kunne ånde lettet op.

Nord for Jyske Ås var der liniebesigtigelse 14. august 1996 uden nævneværdige problemer. Hovedproblemet - passagen af Jyske Ås - blev som tidligere nævnt afklaret i 1992 i forbindelse med besigtigelsen på etappen syd for. Linieføringen bestemtes stort set af landskabet med et højdedrag i syd ved Jyske Ås og et højdedrag i nord, nordøst for Dybvad. Derimellem er der et ret fladt, lavtliggende område omkring Voer Å.

Fra september 1996 til januar 1997 gennemførtes forhandlinger om en jordfordeling for at afhjælpe de gener, som vejanlægget ville påføre landbrugsejendommene, og i februar og marts 1997 var der detailbesigtigelse, hvor der blev drøftet og besluttet, hvilke indgreb den nye vej ville medføre på de forskellige ejendomme. Desuden blev et forslag til jordfordeling diskuteret. Ekspropriationerne blev foretaget i perioden juni 1997 til marts 1998.

Med hensyn til anlægsarbejder påbegyndtes anlæg af broer, der skulle føre over eller under motorvejen, i efteråret 1997. Det drejede sig om Storskovvejen, Badskærvej, Løgtvedvej samt Dannerhøjvej. Disse broer skulle stå færdige i sommeren 1998, og de øvrige broer på strækningen skulle bygges i 1998-99. Det drejede sig om motorvejens to krydsninger af den gamle hovedvej, broen ved Allerupvej og broen med motorvejsudfletning ved Voergårdsvej. Sidst i november 1997 påbegyndtes jordarbejdet ved blødbundsarealet ved Voer Å nord for Voergårdsvej. Der skulle bores ca. 1600 lodrette dræn ned på den konkrete strækning og tilføres ca. 50.000 kubikmeter sand, hentet i en grusgrav ved Lyngså. Sand og dræn var en del af en samlet konstruktion, som skulle fortrænge blødbund ved etablering af en dæmningsopbygning med overhøjde.

Alt jordarbejde var i gang i løbet af 1998, ligesom ovennævnte broarbejder alle var i gang. Det er planen, at asfaltarbejderne på hele strækningen går i gang i efteråret 1999 eller i begyndelsen af år 2000.

Vendsyssel Tidende mandag den 25. januar 1999.

Slettet af landkortet

Når biler i slutningen af år 2000 drøner derudad på motorvejen, vil de ved Dybvad køre på ruinerne af den lille landsby Idskov, en samling gårde og huse, der tidligere udgjorde et landsbysamfund med både skole og købmand.

De fleste gårde og huse i området er jævnet med jorden for at give plads til motorvejen.

Idskov bliver aldrig mere, hvad den var. De få, der er tilbage, bryder sig ikke rigtig om at være der længere, for det er ikke Idskov. Så det vil ikke overraske, hvis de nye tider får dem til at flytte.

Midt i det hele vil motorvejen komme til at gennemskære området. Man kan allerede ane hvordan.

Murbrokkerne fra gårde og huse jævnet med jorden vidner stadig om Idskovs udslettelse. Også de vil forsvinde. Intet bliver som før.



*Den færdige motorvej med afkørslen til Hjallerupvej set fra syd. Nu mangler kun bilerne.
(foto: Bent Baumann Jensen).*

Motorvejsstrækningen gennem Dronninglund Kommune bliver på godt 22 kilometers længde, og på det stykke vil der blive etableret tre vejudfletninger. Ved Hjallerupvej, Øster Thorupvej og Voergårdsvej, samt en dobbeltsidig rastepads med tankstation og cafeteria syd for Tryvejen ved Hjallerup. Motorvejens ødelæggende virkning for kommunens sammenhæng bliver på grund af de topografiske forhold ret begrænset. Det forventes kun, at to mindre veje vil blive afskåret, alle øvrige veje bliver ført over eller under motorvejen.

Ganske naturligt måtte Østvendssyssel selv stå for leverancen af de anselige mængder sand og grus, som anlæggelsen af motorvejen krævede. Det har for Dronninglund Kommunes vedkommende sat sit tydelige og vedvarende spor i området øst for motorvejen tæt op ad Hjallerupvej, hvor muldjorden blev skrællet af, og gravemaskiner, bulldozere og lastbiler grådigt forsynede sig fra de righoldige forekomster af sand. Området retableredes gradvist med den afskrællede muldjord, men vore efterkommere bliver snydt for oplevelsen af det oprindelige landskab.

De store lastbilers kørsel med sand og grus både herfra og fra Lyngså var en hård belastning for det eksisterende vejnet, f.eks. oplyste formanden for amtets udvalg for teknik og miljø, Bent Pedersen, på et møde den 18. september 1997, at der ved lastbilkørsel i forbindelse med råstofindvinding var ødelagt for 1,5 mio. kr. kommunevej. Også afdelingsingeniør Jørn Kristensen fra Dronninglund Kommune kom med en lignende kritik i forbindelse med sandkørsel fra Lyngså til motorvejen ved Hjallerup. Nogen egentlig afklaring af og løsning på problemet lå imidlertid ikke lige for. Entreprenør, politi og myndigheder var ikke enige. Igennem tiderne har vi set, hvordan nye veje kan skabe aktivitet, initiativer og nyt liv, men også have den modsatte virkning. Lad os håbe, at motorvejen i Østvendsyssel vil føre til masser af aktivitet og nye initiativer, tilflytning, nye virksomheder og turisme.

Vejudtryk

Alfarvej, adelfarvej: Den vigtigste (adel) færdselsvej (farvej).

Amtsvej: Større vej, hvis anlæg og vedligeholdelse henhører under amtet.

Brokorn: Betaling for brovedligeholdelse.

Chausseret: Brolagt. Tidligere: Kampestensforstærket.

Europavej: Et europæisk net af landeveje, på skilte betegnet med et E og et nummer.

Grusvej: Vej belagt med grus og uden asfalterflade.

Hovedveje: De store statsdrevne veje.

Hulvej: Vej med høje skrænter til begge sider.

Kommunevej: Vej, hvis anlæg og vedligeholdelse henhører under kommunen.

Kongeveje: De ældste landeveje til hvis sikring kongen udstedte love, så folk trygt kunne færdes ad dem.

Loftbro: Træbro / plankebro.

Makadamisering: Opbygning af stenbanen i 2-3 lag skærver ved vejanlæg.

Markvej: Jordvej.

Motorvej: Vej til motortrafik med midterrabat og mindst 2 vejbaner i hver retning. Uden vejkryds i niveau.

Omfartsvej: Hovedvej ført uden om en by.

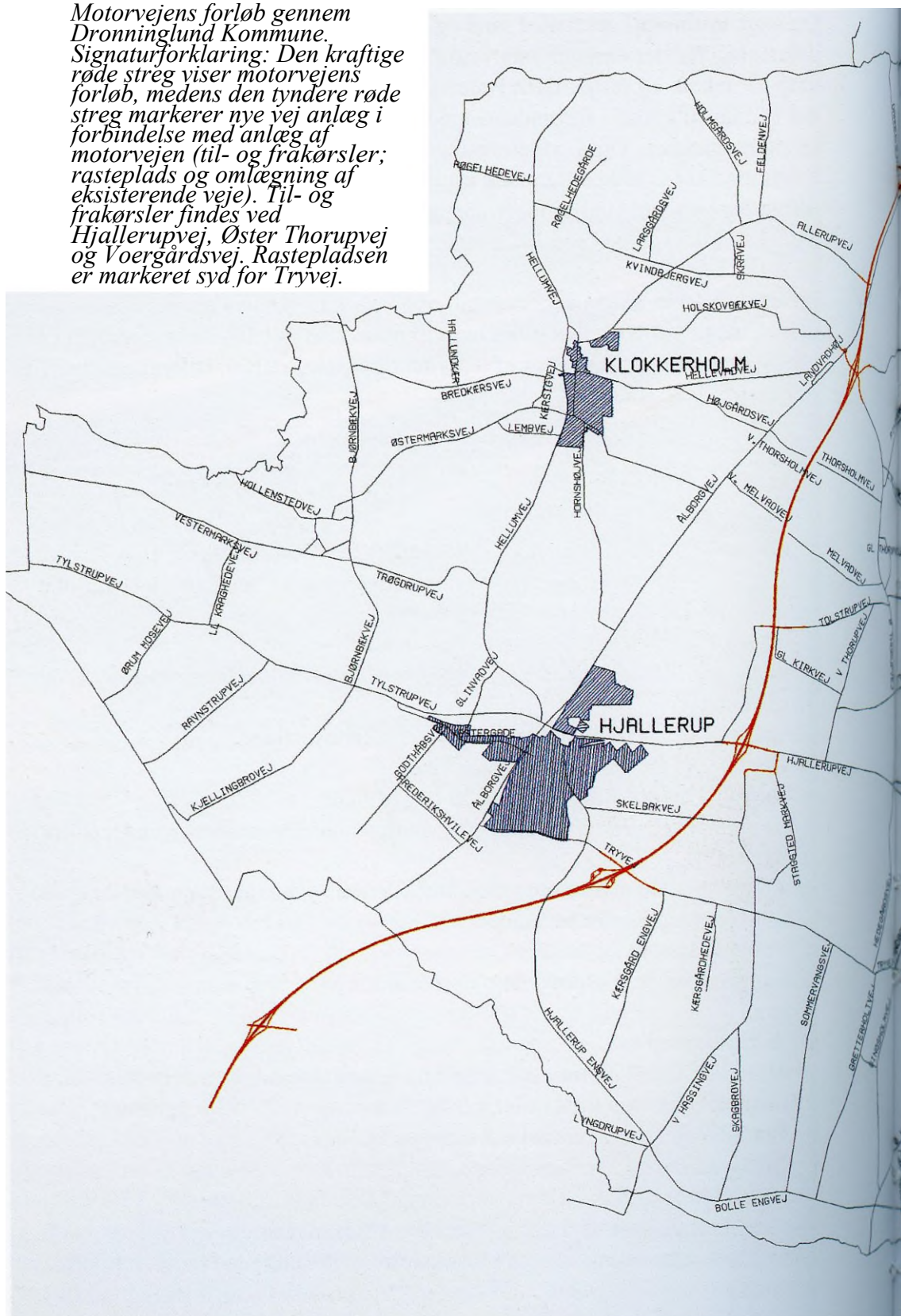
Ris: Tynde grene, smågrene og kvas.

Vad: Vadested.

Vase: En opkastet vej over lavt terræn. Vejdæmning.

Vejskifter: Opdeling af veje i forbindelse med vedligeholdelse.

Motorvejens forløb gennem Dronninglund Kommune.
Signaturforklaring: Den kraftige røde streg viser motorvejens forløb, medens den tyndere røde streg markerer nye vej anlæg i forbindelse med anlæg af motorvejen (til- og frakørsler; rastestads og omlægning af eksisterende veje). Til- og frakørsler findes ved Hjallerupvej, Øster Thorupvej og Voergårdsvej. Rastestadsen er markeret syd for Tryvevej.



Kilder:

Jyske Lov fra 1241.

Den koldingske Reces 1558. Danske

Lov fra 1683.

C. Klitgaard: Vendsysselske Veje.

Hugo Matthiesen: Viborg Veje.

Hjørring Arkiv: Bivejsfortegnelser og vejsynsberetninger.

Landsarkivet i Viborg: Pakkerne med vejarkiver og forordninger.

Avisartikler fra arkiverne i Hjørring og Sæby.

Dronninglund Sogneråds referater siden 1860.

Forordning om Veivæsenet i Danmark 13.12. 1793.

Lov om Bestyrelsen af Veivæsenet 21.06. 1867.

Posthistoriske cirkulærer.

Dronninglund Bibliotek: Diverse depotmaterialer vedrørende vejnavnes oprindelse og betydning.

Vejudvalgsprotokoller, bl.a. Dronninglund Kommunes vejudvalgsprotokol 1955-1970.

Vej synsforretninger.

Sognerådsprotokoller.

Vendsysselårbøgerne 1915 og 1954.

E. A. Abitz: Vejenes retsforhold, særlig med henblik på landdistrikterne og købstædernes forstadsområder. Gad, 1950.

De lokalhistoriske arkiver i Dronninglund Kommune.

Anders Christensen, Thorup: Træet.

Jill Ellermann: Aalborg Postdistrikts Historie 1987.

Udklip fra Aalborg Stiftstidende og Vendsyssel Tidende.

Pjecer om motorvejen.

Referater fra koordineringsmøder vedrørende motorvejen

Vodskov-Sæby. Interviews og samtaler.

Oplysninger og assistance:

Runa Christensen har bistået med råd og vejledning under udarbejdelsen af hele afsnittet »*Fra hjulspor til motorvej*«.

Afdelingsingeniør Jørn K. Kristensen, Dronninglund Kommune, har hjulpet med råd og ideer, specielt i forbindelse med afsnittet om motorvejen.