

Fra markvej til motorvej

Udviklingen af vejnettet omkring Herning har udviklet sig enormt i løbet af de sidste 200 år. Fra noget, der mest af alt lignede markveje, til et moderne motorvejsnet med forbindelse til hele landet.

Indtil det midtjyske vejnet blev moderniseret i midten af 1800 tallet, mødtes områdets to hovedveje i Gjelleruplund. Holstebro-Horsens landevej blev her forenet med Ringkøbing-Horsens landevej.

Det naturlige midtpunkt i det gamle Hammerum Herred var sognene omkring Herning, med Gjellerup som det betydeligste. Gjellerup havde den fedeste jord og den største landsby, mens Herning havde det mægtige gods - Herningsholm. Gjelleruplund, eller slet og ret Lund, var gennem århundreder hjemsted for det årlige kvæg- og krammarked, indtil det flyttede til Herning i 1877. Kulturgeografisk set er det derfor ingen tilfældighed, at Herning-området også i

vor tid er det økonomiske og kulturelle midtpunkt for en stor del af Midtjylland.

Hjulspor over heden

De gamle veje lignede mest markveje, eller det der var værre. Enkelte steder var der broer over vandløbene som f. eks. ved Nybro, og hvor vejene krydsede moser eller fugtige ådale, var der bygget vaser eller gravet grøfter langs vejen, så vandet kunne afledes.

På hedepladerne var selv hovedvejene blot hjulspor ud over hedesletterne. Blev et spor for dybt eller for vanskeligt at passere, lagde man blot et nyt spor ved siden af. Mange steder i vores bevarede heder kan man endnu se rester af disse gamle vejspor. I

et lille hedeareal syd for Nybro i Ørre ses for eksempel endnu en række dybe hjulspor fra den gamle Holstebro-Horsens landevej.

I meget regnfulde perioder og i tøbrud i det tidlige forår kunne vejene være næsten ufremkommelige og direkte farlige at benytte for kørende trafik. Hullerne kunne være så dybe, at vognene væltede, hvis man ikke tog sig i agt. Et særligt kendt eksempel er fra 1773, hvor Ringkøbing amts nytiltrådte amtmand C.F. Hansen på en rejse med hestevogn væltede og brækkede en arm.

Bysamfund udvikler sig på heden

I begyndelsen af 1800 tallet begyndte inter-



*Det gamle tinghus i Herning fotograferet 1857.
Tinghuset kaldtes "det første æg i reden".*

essen for hedens opdyrkning for alvor at brede sig. Dette skabte en ny og større interesse for udbygningen af vejnettet i Vestjylland. Det endelige gennembrud kom med Forordningen om vejvæsenet i Danmark i 1841. I denne lovfæstede blandt andre en ny hovedlandevej mellem Århus og Ringkøbing, og Ingeniørkorpset fik ansvaret for vejens gennemførelse.

Den nye hovedlandevej fra øst til vest fik meget stor betydning for lokaliseringen af byerne i Herning-området. I 1844 havde Drewsen opført sin papirfabrik ved Silkeborg, og da den nye hovedvej gik lige forbi, var de bedste betingelser for udviklingen af et bysamfund til stede i hedens østlige udkant. I 1847 var vejbyggeriet nået til Ikast, og linien videre mod vest blev sat af langs den gamle Horsens landevej gennem Gjelleruplund og videre mod vest.

Hovedlandevejen igennem Herning by

I Herning var der imidlertid sket noget afgørende for udviklingen i de to årtier, inden der blev lovfæstet en hovedlandevej mellem Århus og Ringkøbing. I 1827 havde en nytillærdt herredsfoged fået opført et nyt tinghus et par km øst for landsbyen Herning. Han kunne ikke komme overens med bønderne i Gjelleruplund om en byggegrund og opførte derfor tinghuset ved en markvej mellem gården Laulund, hvor herredsfogeden boede, og landsbyen Herning. Man har siden kaldt tinghuset for det "første æg i reden".

I 1832 bosatte en apoteker sig ved siden af tinghuset og snart kom andre til. I 1839 opførtes gæstgivergården Christiansminde, det senere Hotel Eyde, og i 1841 nedsatte den første læge sig i Herning. Nu fulgte håndværkere efter, og snart var markvejen blevet til Herninggade.

Folkene i den nye bebyggelse i Herning kontaktede i 1847 ingeniørkorpset og fik ved gode argumenter ændret hovedvejens forløb, så den kom til at gå den direkte vej fra Ikast gennem Hammerum og Herninggade mod Snejbjerg.

I 1850'erne gennemførtes resten af hovedvejen fra Herning til Ringkøbing i en meget direkte linie. Som argument for den valgte linjeføring påpegede Ingeniørkorpset, at den direkte rute over Videbæk gik gennem øde hedelandskaber, som derved ville blive egnede til opdyrkning. Der har således allerede i 1850'erne været en væsentlig erkendelse af infrastrukturens betydning for udnyttelsen af de vidtstrakte heder.

Bedre forbindelse til Holstebro og Vejle

Næppe var hovedvejen fra Århus ført gennem Herning, før diskussionen om en ny hovedvej fra Holstebro over Herning til Vejle tog sin begyndelse, og i 1852 var beslutningen truffet. Seks år senere var den nye hovedvej nordpå til Holstebro færdig.

Når man tidligere ville fra Herning mod

Vejle, skulle man uden om den store højmose, Knudmose, som lå i Hernings sydlige udkant. Den sumpede mose spærrede for kørende trafik, som måtte over Snejbjerg og derfra over Gammel Arnborg til Holtum Bro. Men i 1862 begyndte anlæggelsen af hovedvejen fra Herning mod Brande og Vejle. Den blev anlagt lige tværs gennem Knudmose til Lind. I 1864 var vejen færdig over mosen, men den var dog ikke bedre funderet, end de østrigske tropper under deres besættelse af Jylland kørte fast med deres kanoner på den ny Vejlevej.

Herning by vokser

I løbet af mindre end 15 år havde Herning

efter datidens målestok fået et moderne vejnet med forbindelse til havnebyerne både i øst, vest og nord. I 1850'erne udbyggedes postforsendelse og personbefordring meget i Herning, og byen blev en naturlig station for disse funktioner.

Der er næppe tvivl om, at Herning i de følgende år profiterede på de nyanlagte veje. Herning blev nu det helt naturlige centrum for hedeegnen med den hastigt voksende landbefolkning, som var en følge af hedeopdyrkingen. I Herning nedsatte en lang række håndværkere og handlende sig. De levede af at servicere hedeegnens befolkning. Desuden blev Herning snart hjemsted for virksomheder, der opkøbte



Bredgade i Herning 1904.



Gamle vejspor gennem Trøstrup Hede i Timring sogn. Personen står ved en stendynge, som veffarende har kastet, hvor en pige blev dræbt ved kapkørsel hjem fra Lund Marked i 1857. Foto: H.P. Hansen.



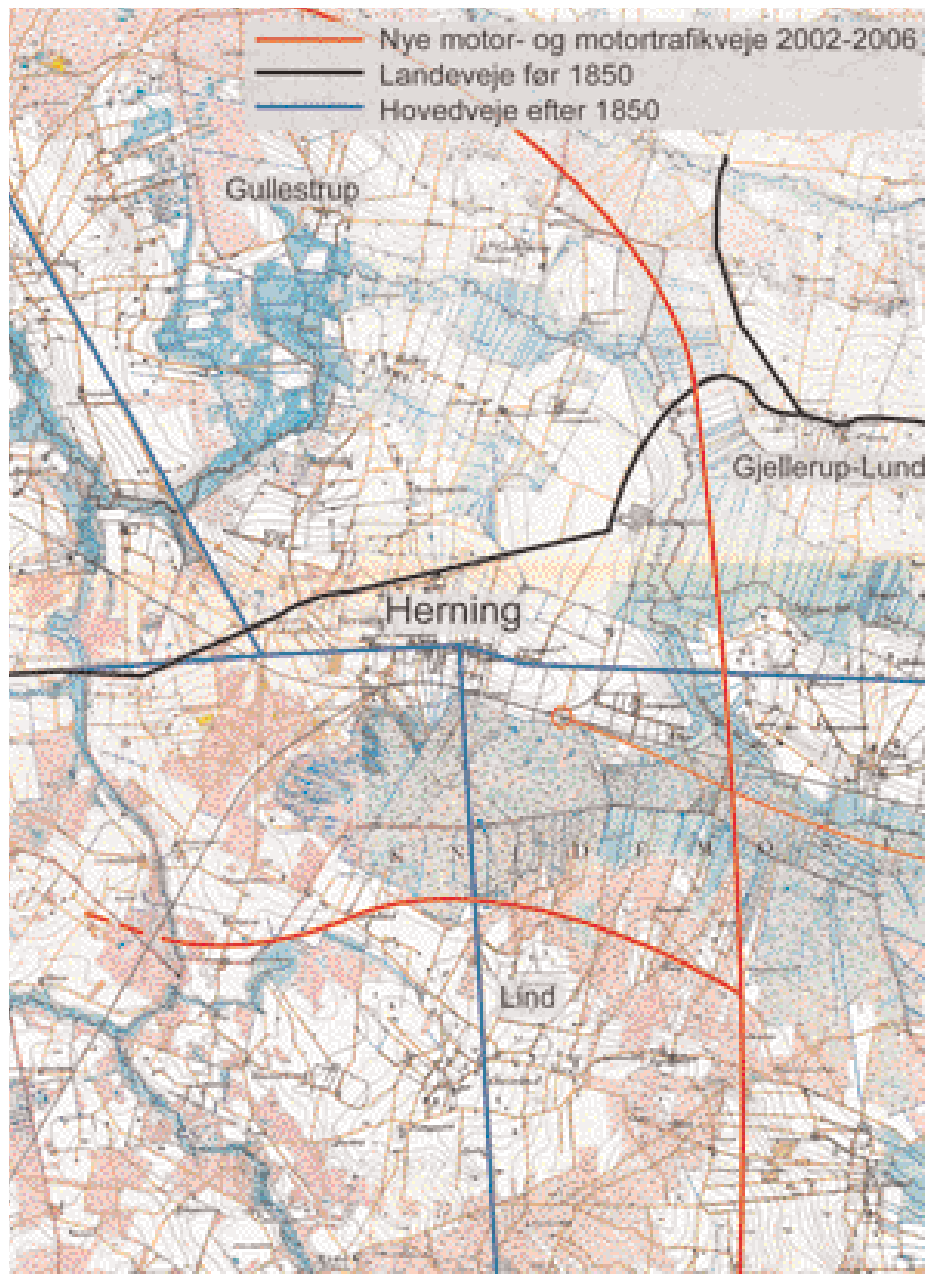
Systuen på fabrikken Truelson & Søn ca. 1930. Fabrikken flyttede til Herning i 1883 og var gennem mange årtier byens største virksomhed.

landbefolkningens hastigt voksende produkter.

Udviklingen blev yderligere styrket ved anlæggelsen af jernbanen fra Silkeborg, som nåede Herning i 1877. Fem år senere var banen ført igennem til Skjern, og Herning havde nu direkte forbindelse til Esbjerg via den jyske længdebane.

Tekstilindustriens udvikling

Indtil midten af 1870'erne er Hernings udvikling stort set udelukkende båret af servicehvervene. Håndværk, handel og administrative funktioner havde skabt et helt nyt bysamfund, som voksede op omkring hovedgaden med sidegader såvel mod syd som



Udviklingen i vejnettet omkring Herning.

nord. Samtidig voksede byen i både vestlig og østlig retning langs hovedvejen.

Mange mennesker tror i dag, at byen først opstod som følge af tekstilindustriens opkomst. Men sådan forholder det sig ikke. Den første rigtige tekstilvirksomhed, som opstod i Herning, var Herning Uldspinderi, det senere Herning Klædefabrik, som først opførtes i 1876 i Vestergade. Senere kom flere tekstilfabrikker og maskinfabrikker til, og Hernings udvikling til også at være industriby gik nu hånd i hånd med udviklingen af handelsvirksomheder.

Industrialiseringen satte også sit tydelige præg på udviklingen i småbyerne Hammerum og Ikast. De blev begge centre for tekstilvirksomheder. Jernbanestationerne var af væsentlig betydning for, hvor tekstilfabrikker slog sig ned, da jernbanerne klart var den letteste måde at fragte fabrikernes produkter af beklædning til de større byer i landet.

Dronningens Boulevard bygget til messetrafik

I 1947 afholdt tekstilindustrien den første Jydsk Textilmesse i Herning. Messen fandt sted i tre forskellige bygninger i byen. Det var klart utilfredsstillende, og efter få år opførtes den første hal i 1954. Også denne gav for lidt plads til industriens udstillere, og den næste Herning Hal blev opført. Pladsen var stadig for trang, så 5 haller ved Vardevej blev opført i 1963. Dette blev begyndelsen til Messecenter Herning. De to Herning Haller inde i midtbyen er i dag ombygget til Herning Kongrescenter.

Med de mere og mere omfattende messer af forskellig art blev Hernings vejnet efterhånden belastet til bristepunktet. Behovet for en aflastning af byens hovedgade voksede år for år. Et projekt blev udarbejdet i løbet af 1960'erne, og i årene 1971-1979 gennemførtes etableringen af en 3,5 km



Vejlevej i Herning ca. 1900. Vejen skærer gennem højmosen kaldet Knudmose. Sydfra så man direkte mod Hennings ny kirke fra 1889.

lang aflastningsgade i 4-6 spor kaldet Dronningens Boulevard.

Nye veje til og fra Herning

I 1960'erne flyttede byens industrier ud i nye industrikvarterer langs Silkeborgvej, Holstebrovej, Viborgvej m.fl. Især Silkeborgvej gennem Hammerum blev i højere og højere grad en flaskehals for myldretrafikken morgen, middag og eftermiddag.

Det såkaldte "Store motorvejs H" var ved at være en realitet, og opmærksomheden blev naturligt rettet mod den kraftige erhvervsudvikling i Midt- og Vestjylland med de stigende trafikproblemer til følge. Samtidig var Midt- og Vestjylland det om-

råde i landet, der havde den største afstand til motorvejsnettet.

I 1989 offentliggjorde Vejdirektoratet derfor en rapport om "De jyske tværveje". Den beskrev trafikbehovet og kom med forslag til et højklasset vejnet ved udbygning af rute 15 Herning-Århus, rute 18 Holstebro-Herning-Vejle og rute 26 Århus-Viborg-Hanstholm. Daværende trafikminister Knud Østergaard fik på baggrund heraf vedtaget en projekteringslov i 1990 for udbygning af de tre ruter til motorveje eller motortrafikveje. Dette fulgtes i 1993 op med vedtagelse af anlægsloven for Herning-Bording, Låsby-Århus og Omfartsvejen ved Rødkærsbro, som dermed blev de første

konkrete resultater af dette store planlægningsarbejder.

Motorvejen mellem Herning og Bording var den første strækning, der blev indviet. Det skete 4. november 2002, og motorvejen har fra starten aflastet det øvrige vejnet i Herning, Hammerum og Ikast i betydelig grad.

Åbningen af de nyeste strækninger vil yderligere forbedre trafikforholdene i Herning-området. Den nye Herning Kommunes godt 80.000 indbyggere og den kommende Ikast-Brande Kommunes 45.000 indbyggere har hermed fået et helt moderne vejnet, som kan rumme de kommende årtiers trafik. ■