

## A9 hovedvejen

---



*Købmanden i Dongs Højrup (tv) og skolen i Højslunde (th).*



*Karakteristisk enkel I bebyggelse ved landevejen i Højslunde.*



*Det sidste vejstykke ned mod færgelejet med færgegården til venstre (tv). Selve færgelejet findes endnu og er i dag integreret i lystbådehavnen (th).*



*Vejforløbet fra færgestedet i Vindeby (tv), og en bevaret servicebygning ved færgelejet*



*Bregninge Kro (tv) og mekanik i Lundby (th)*



*Vejen kantes af vejtræer langs Lunkebugten (tv). Kig fra færgelejet ind mod Færggården ved Vemmenæs (th).*



*Række af huse fra 1940'erne og 50'erne i Vemmenæs (tv). Den gamle del af Vemmenæs består altovervejende af facadevendte længehuse langs med landevejen (th).*

## **NATURGRUNDLAG OG LANDSKAB**

A9 gennemskærer med sit over 25 km lange forløb store dele af kommunens landskaber. Det er dog især fladerne og det letbølgede terræn, der dominerer. Nord for Svendborg løber vejen gennem morænelandskab og randmoræne, mens den over Tåsinge løber i et landskab, der for store deles vedkommende har karakter af slettelandskab.

Der er mange steder gode udsigtsforhold. Særligt skal fremhæves udsigterne mod både nord og syd, når man passerer Bregninge Bakke på Tåsinge, hvor der især er fine udsigter ind mod Svendborg. Også når man forlader Svendborg mod nord er der et flot kig ud over landskabet. Herudover er der selvfølgelig ved færgestederne samt på strækningen langs Lunkebugten fine udsigter mod Svendborg by og hen over vandet.



*Udsigt mod landskabet nord for Svendborg (tv). På Tåsinge: Landbrugsland med husmandssteder (th).*



*Kig fra Bregninge Bakke mod Svendborg og Fyn (tv). Kig over Lunkebugten mod Bregninge Kirke (th)*

## KULTURHISTORIE

De tidlige landeveje i Danmark løb fra by til by, som man bl.a. kan se det på Videnskabernes Selskabskort fra 1773. Først omkring 1800 blev landevejene omlagt, så de kom til at følge den korteste linje fra A til B – i dette tilfælde fra Svendborg til Odense. Strækning på A9-hovedvejen er altså godt 200 år gammel. Baggrunden for denne udretning var bl.a. en Vejforordning af 1793 som C.D. Reventlow stod bag – en af landboreformernes fædre. Landboreformernes tanker om rationalisme slog altså også igennem på vejområdet.

Omlægningerne af vejene var et kæmpeprojekt, da arbejdet forgik med hestevogn og håndkraft. Det var jordejerne dvs. i de fleste tilfælde herregårdene, der stod med ansvaret for at få vejarbejdet udført. I realiteten blev det altså bønderne, der skulle udføre arbejdet. Som eksempel krævede den 4 km nye vej gennem Lunde sogn, at der skulle anlægges 24.375 læs sten og grus, vel og mærke fordelt på sognets kun 26 bønder.



På den nye vej mellem Odense og Svendborg var der indtil 1870'erne kun en ret ubetydelig færdsel i hele vejens længde, og man opfattede knap nok hele strækningen som én vej. Derimod blev den anset som en forbindelseslinje landsbyerne i mellem. Den hurtigste dagsvogn mellem Svendborg og Odense tog også 5 timer og 15 minutter og var forbeholdt velhavende.

Jernbanen mellem Svendborg og Odense åbnede 1876, og det nedbragte transporttiden på strækningen til kun 1 time og 40 minutter. Op gennem 1900-tallet blev landevejstransporten udviklet med stadig øget færdsel af lastbiler, rutebiler og ikke mindst personbiler, en udvikling, der resulterede i åbningen af motorvejen i 2009 og dermed minimerede transporttiden mellem Svendborg og Odense til ca. 20 min.

Langs A9 opstod der mellem udskiftningen og op til ca. 1950 ny bebyggelse langs landevejen på stort set hele strækningen. Op mod 100 landbrugsejendomme blev placeret med bygninger op til vejen. Mellem gårdene og husmandsstederne opførtes et endnu større antal huse til almindelig beboelse eventuelt med tilhørende bygninger til selvstændige erhverv. Derudover øvrige bebyggelser som for eksempel frysehuse, skoler, mejerier. Det karakteristiske for disse nye bylignende samfund var, at kun den allerstørste fik et selvstændigt navn, nemlig "Højslunde".

De nye og omfattende bebyggelser langs landevejene skabte problemer for vejplanlæggere, fordi det ikke var muligt at udvide vejen uden at gribe til ekspropriation og dels skabte de mange udkørsler ofte trafikale problemer. Sognerådene blev af et cirkulære fra 1947 pålagt at foretage begrænsning af randbebyggelsen langs hovedvejene. Etableringen af ny bebyggelse holdt derefter så godt som op.

### ARKITEKTUR OG BYGGESKIK

Byggeskikken langs vejen er i sit hovedanslag enkel. Størstedelen af bygningerne er ydmyge boliger eller forretninger. Det er simple længehuse med saddeltag, mange af dem fra 1. halvdel af 1900-tallet med en kvadratisk grundplan, og næsten alle er opført efter håndværksmæssige traditioner uden brug af arkitekttegninger. Undtagelserne fra dette er færgestederne og skolerne, som i højere grad har en repræsentativ karakter og kvalitet.



*Enkle murermeisterhuse ved Bregninge (tv) og i Højslunde (th).*



*Færgegårdene ved Vemmenæs, Vindeby og Svendborg samt skolen ved Dongs Højrup (nederst th). Særligt færgegården ved Vemmenæs fremstår statelig med sin markante frontkvist, mens færgegården i Svendborg er mere simpel i sin stil. Skolen ved Dongs Højrup er velbevaret og fint detaljeret nationalromantik.*

Vemmenæs er en rendyrket vejby, hvor især de mange lænehuse i bindingsværk eller fuldmurede bør fremhæves.



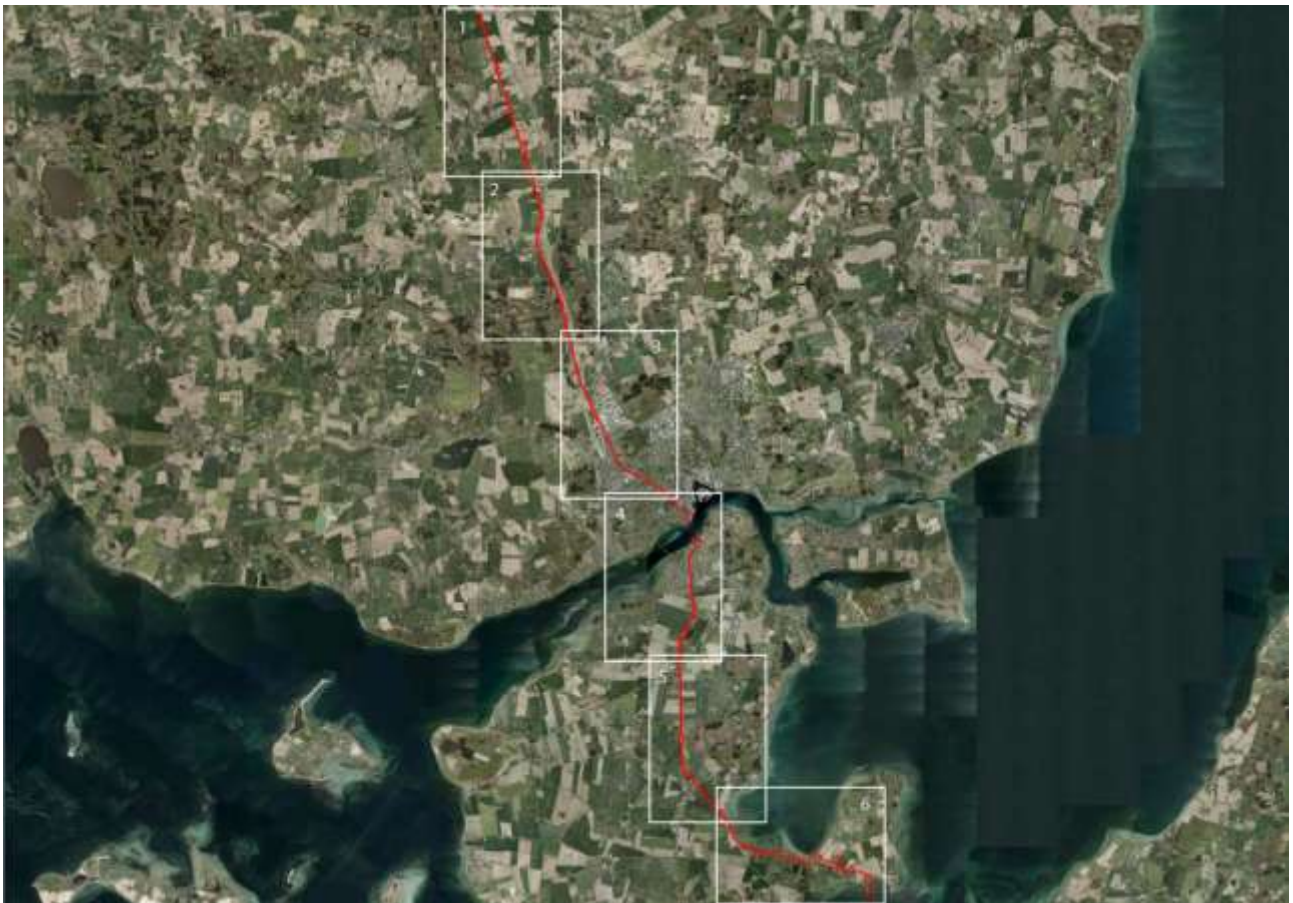
*Facadevendte lænehuse i Vemmenæs. De fuldmurede huse har alle klassicistiske træk - symmetriske facader og enkle voluminer med få detaljer.*

Endelig er der en kategori af småbygninger til teknisk forsyning, servicebygninger eller kiosker, som alle er med til at sætte deres et særligt præg på landevejens arkitektur



*Kiosk på rasteplass ved Lundby (tv). Lille teknisk forsyningsbygning i klassicistisk formsprog ved Dongs Højrup.*

## KORT OVER KULTURMILJØETS BEBYGGEDE STRUKTUR





A9 – del 1 af 6







A9 – del 2 af 6





A9 – del 3 af 6





A9 – del 4 af 6







A9 – del 5 af 6







A9 – del 6 af 6

