



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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>

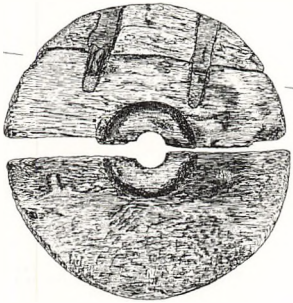
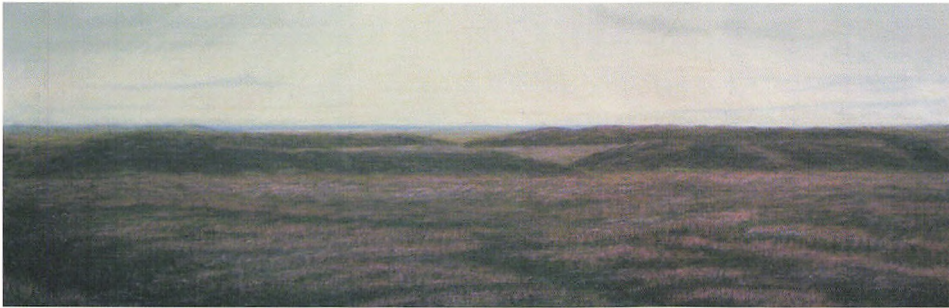
Ophavsret

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

Links

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

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



FRAM

FRA RINGKØBING AMTS MUSEER · 2005



FRAM

FRAM

FRA RINGKØBING AMTS MUSEER · 2005

MUSEUMSRÅDET I RINGKØBING AMT

FRAM – Fra Ringkøbing Amts Museer 2005
udgives af Museumsrådet i Ringkøbing Amt som fælles
årbog for museer tilknyttet museumsrådet.

Redaktion:

Kim Clausen, Skjern-Egved Museum
Esben Graugaard, Holstebro Museum
Hans Rostholm, Herning Museum
Ann Bodilsen (redaktør)

Tilrettelæggelse: Ann Bodilsen

Sats, tryk samt bogbind: Rounborgs grafiske hus, Holstebro

Kortudsnit side 29, 31, 36, 47, 51, 54, 59, 90 og 100: Copyright

Kort- og Matrikelstyrelsen, Rentemestervej 8,
2400 København NV.

Ekspeditionens adresse:

Skjern-Egved Museum
Bundsbækvej 25 · 6900 Skjern
Tlf. 97 36 23 43 · Fax 97 36 24 80

ISBN 87-88412-52-0 · ISSN 0108-3643

Indhold

Torben Holm, Struer Museum og medlem af North Sea Trails Editorial Board
North Sea Trail – et samarbejdsprojekt 7

Esben Graugaard, Holstebro Museum
Veje, kroer, færgesteder og folde 9
-infrastrukturen bag stude drivernes arbejde

Peder Gammeltoft, Afdeling for Navneforskning, Københavns Universitet
Drivvejens stednavne i Ringkøbing Amt 28

Torben Egeberg, Skjern-Egvad Museum
De første hjulspor 39

Kim Clausen, Skjern-Egvad Museum
Handelsfolk og bydannelse langs med landevejen Holstebro-Skjern, 1850-1914 45

Ellen Damgaard, Lemvig Museum
En kvæggård ved drivvejen 59
– Sønder Byskov i Hygum 1794 og 2005

Esben Graugaard, Holstebro Museum
”Studeprangerjyskhed” 66
- om mentalitet, identitet og studehandel

Søren Manø, projektansat ved Kulturmiljørådet for Ringkøbing Amt
Om dyrefolde i Ringkøbing Amt 80

Helle Henningsen, Ringkøbing Museum
Røde Kro i Velling 88

Gert Alsted, projektansat ved NaveNortrail
Hvordan genopliver vi Drivvejen i 2005 98

Glimt fra museernes arbejdsmark 103

North Sea Trail – et samarbejdsprojekt

Af Torben Holm

Museerne sætter de gamle vest- og sønderjyske drivveje på dagsordenen. De ældgamle veje vil komme til at indgå i en sammenhængende vandresti rundt om Nordsøen.

Museerne i Ringkjøbing Amt er i disse år partnere i et stort EU-projekt, North Sea Trail. Projektets formål er at skabe en sammenhængende kystnær vandrerute rundt om Nordsøen og samtidig gøre de kulturhistoriske seværdigheder og værdier synlige og tilgængelige på en spændende og vedkommende måde. Ruten forventes at blive cirka 5.000 km lang.

Norge, Sverige, Danmark, Tyskland, Holland, England og Skotland deltager i projektet, der har 26 regionale partnere. I Jylland samarbejder Århus Amt, Nordjyllands Amt, Viborg Amt, Ringkjøbing Amt, Ribe Amt og Sønderjyllands Amt, mens Storstrøms Amt er knyttet til arbejdet i et særligt Kattegat-konsortium.

I det jyske konsortium koordinerer Nordjyllands Amt aktivi-

teterne. Museerne i Ringkjøbing, Ribe og Sønderjyllands amter har etableret et særligt samarbejde, idet man har besluttet at strukturere indsatsen omkring de gamle drivveje, der har præget Vestjylland siden den tidlige middelalder.

Ad disse veje drev man årligt tusindvis af stude til de store markeder i Nordtyskland og Holland, og ved at arbejde med dette økonomisk vigtige aspekt har museerne fået mulighed for at skabe et kulturhistorisk samarbejdsprojekt, der sætter fokus på temaet vejene, Vestjylland og verden, altså et emne af helt central betydning for museernes forsknings- og formidlingsindsats.

Ikke alene har det enkelte museum på denne måde mulighed for at indgå i et bredere fagligt netværk med al den styrke og inspiration, som det giver, men samtidig indgår vi også i et internationalt samarbejde, hvor handels- og kulturforbindelser på

kryds og tværs af Nordsøen sættes på dagsordenen.

Ud fra en faglig betragtning er det et meget givende projekt, som det kun har været muligt at deltage i for de enkelte museer, fordi Ringkjøbing Amt har tilbudt at håndtere det nødvendige, men meget omfattende bureaukrati og samtidig skabe de økonomiske muligheder. Også i denne sammenhæng er der tale om et helt igennem unikt samarbejde, som museerne kun har grund til at være taknemmelige for.

Museerne har på deres side forpligtet sig til hver at yde 14 dages fagligt arbejde til projektet om året. I øjeblikket koncentrerer kræfterne om at fastlægge det præcise vejforløb gennem de enkelte områder, udpege kulturhistorisk interessante lokaliteter og beskrive dem på en inspirerende måde. Her inddrages både historier om studedriverne, landskabet, kroerne, kvægfoldene, smugleri og røverier og meget andet, som

har karakteriseret denne handels-
trafik.

Beskrivelserne indgår i en stor
database, 'The knowledge Plat-
form', hvorfra de kan benyttes
på dynamiske kort via internet.
Senere vil de også kunne nås via

mobiltelefon eller PDA, når man
faktisk er på tur på den afmær-
kede rute i landskabet. Udover de
kulturhistoriske fortællinger kan
man også få alle tænkelige turist-
informationer i øvrigt.

Projektet North Sea Trail star-

tede i 2003 og varer foreløbig til
2006. Det samlede budget for 4-
års perioden er på 7,3 millioner
euro. Projektets hjemmeside fin-
des på adressen [www.northsea-
trail.org](http://www.northsea-trail.org).



NAVE - NORTRAIL
The North Sea Trail

Veje, kroer, færgesteder og folde

- infrastrukturen bag stuedrivers arbejde

Af Esben Graugaard

Handelen med dyr til markederne på det nordeuropæiske fastland fungerede i kraft af en udbygget infrastruktur med vejsystemer, broer og færger, hvor det var nødvendigt, og overnatningsmuligheder i form af kroer samt kreaturfolde til dyrene. Det er ikke hensigten her at give en beskrivelse af de gamle drivvejs ruter, derimod skal nogle vejhistoriske træk ridses op for at belyse de basale problemer, driverne og trækkerne havde ved at føre kreaturer, heste og svin ad drivvejene sydpå. I den folkelige bevidsthed opnåede disse veje en nærmest magisk klang, fordi de knyttede forbindelseslinier til den store og for mange ukendte verden. Derfor har mange mindre strækninger overlevet til nyeste tid under betegnelsen "drivvej", "oksevej" eller "studevej". Begrebet er også anvendt markedsføringsmæssigt i turistsammenhænge, hvilket formentlig begrundes med den romantik og de dramaer, der forbindes med disse vejstrøg. Nøgtern set var der tale om en række mere eller mindre systematisere-

de sporforløb, der forbandt Nørrejylland med hertugdømmerne - og ikke andet. Det var brugerne, som gav dem karakter.

Uden for købstæderne var amterne ansvarlige for hovedfærdselsårernes tilstand. I den forbindelse var kvægdrifterne ikke altid populære. Embedsmænd i Ringkjøbing Amt mente således i 1854, at kvægdrifterne ødelagde vejenes

grøfter og materialerne i de nye landeveje, man netop var i færd med at anlægge i denne periode. Derfor anbefalede man, at driverne fortsatte med at bruge gamle vejstrækninger, som derfor ikke som ellers planlagt kunne nedlægges og overdrages lodsejerne langs vejene.¹ Netop i forbindelse med vejarbejde kunne stuedrifterne være til stor gene. I 1834

De gamle nord-sydgående drivveje eksisterer ikke længere. Enkelte steder kan man finde rester i form af hulveje, vejspor eller som her i Toftum Bjerge nord for Struer stednavne, der er med til at fastholde erindringer om den funktion, de gamle veje også havde op til sidst i 1800-tallet. Foto: Esben Graugaard.





Sådan har dele af drivvejssystemet taget sig ud, når det banede sig vej gennem regionens udstrakte heder. Her er det den nord-sydgående vej over Borrís Hede øst for Skjern, der også blev brugt af stuedriverne. Foto: Esben Graugaard.

klagede en række entreprenører, som var i gang med vejarbejde i Ejsing Sogn, til herredsfogeden over “ - at flere Qvægtransporter især sidst Løverdags, skjøndt afvist, har passeret.”²

I marts 1868 forbød Ringkjøbing Amtsråd al drift med kreaturer på den gamle Holstebro-Varde landevej fra Holstebro By til Agerfeld - en strækning på omkring 19 kilometer.³ Dermed tvang man drifterne til at bruge en anden gammel drivvej ind over Nørre Felding til Vinding og sydpå mod Vorgod. Det var denne vej sognefogeden i Nørre

Lige så righoldig den folkelige fantasi har været omkring stuedrifterne, lige så fattig er vi på autentiske afbildninger. Et realistisk bud på synet af en drift kvæg ad de jyske drivveje er kunstneren Th. Vilhelm Pedersens tegning fra midt i 1800-tallet. Original på Holstebro Museum. Foto: Jørgen Borg.



Felding i 1824 i en indberetning til herredsfogeden beskrev således: "En vigtig Bivej, løber fra Landevejen sønden for Krogsdal i Øster over Felding bek, siden i Sønder ad Foldingbroe - med denne er der megen Færdsel med Stude og Sviin."⁴

Denne ofte problematiske trafik fik i 1839 Steen Steensen Blicher til i sin landøkonomiske beskrivelse af Viborg Amt at fremføre stude-drifterne som argument mod opdyrkningen af de jyske heder: hvis hederne blev opdyrket forudså han, " - at endnu én af Jyllands sikreste og rigeste Næringskilder for stedse tilstoppes, nemlig Udførslen af Kvæg og Sviin til Holsteen."⁵ En basal forudsætning for denne driftsform var muligheden for at drive dyrene løse ad vejene sydpå, og i forbindelse hermed var det ifølge Blicher " - nødvendigt, at de [hornkvæget] endog om Dagen maa ligge ned og hvile, ville dette jo ikke kunne gaae an, uden ved Siden af Vejen paa andres Ejendomme."⁶ Blichers særegne argument for ikke at opdyrke hederne fik da også udgiveren - Landhusholdningsselskabet - til i en note at bemærke, at den påståede sammenhæng mellem studeeksport og hedeopdyrkning " - ere en ganske nye Paastand. Hvorledes mon de da bære sig ad i andre Lande, hvor de ogsaa have Qvæg- og Svineavl?"⁷

Ikke desto mindre havde Blicher ret i, at studedrifterne funge-

rede mest gnidningsfrit, hvor de gik gennem øde områder, hvilket i Jylland ville sige netop hederne. Dermed undgik man konflikterne mellem den bofaste - stadig oftere kornproducerende - bonde og handelsfolkernes nomadiske livsform. Det kunne være svært at holde dyrene samlede i flokke, og af og til stak en eller flere af dem af. Kreaturhandler Jens Søe i Birk ved Herning efterlyste således i oktober 1866 en sortbroget studmærket "IK" på venstre lænd, som var stukket af fra en driftstude ved Agerfeld.⁸ Konflikterne opstod, når dyrene trængte ind på bøndernes marker og tog sig til gode med deres afgrøder. Studedriverne var i så fald ofte magtesløse, som følgende eksempler illustrerer.

I oktober 1794 var Sander Jensen fra Øster Brusen i Mejrup Sogn på vej sydpå med en driftstude, som han havde lovet en mand i Flensborg at drive dertil. I Nørre Snede blev han imidlertid " - voldeligen overfaldet med Hug og Slag", fordi 3-4 af studene var løbet ind på en mark tilsået med rug. Det lykkedes Sander at få dyrene ud af marken, og han gik videre sydpå. Her blev studedriveren imidlertid indhentet af tre mænd, heriblandt markens ejer, som krævede, at Sander Jensen kom med tilbage for at betale erstatning. Det kom til håndgemæng, og den ene af mændene slog studedriveren med en plejl-

stang, så han lå bevidstløs 2-3 timer, inden han fik sig slæbt sig ind til kroen i Nørre Snede. Studene havde de tre mænd taget med sig sammesteds hen. Sander var ret så ilde tilredt, hvorfor kromanden lod præsten hente, så han kunne

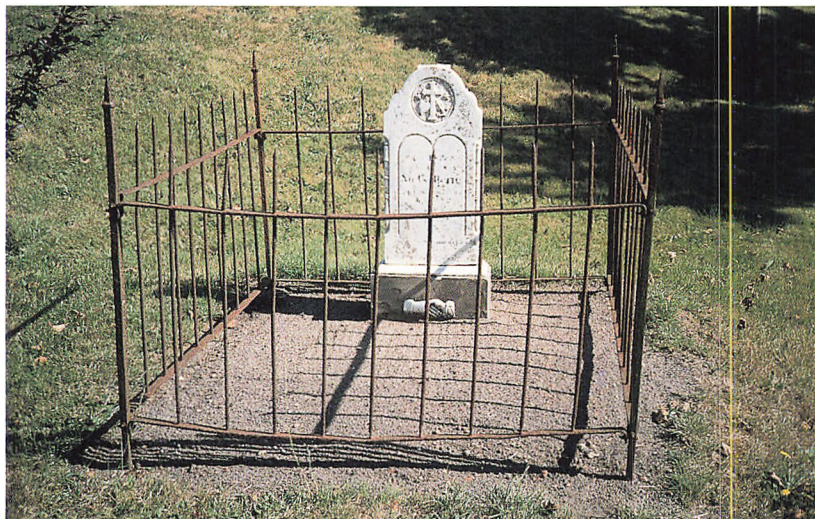
Regionens vejnet forsynedes i løbet af 1780'erne med ikke blot milesten men også vejvisersten, som blandt andet studedriverne kunne drage nytte af på de lange marcher. Når de vendte hjem, kunne de således i krydset i Frøjk vest for Holstebro se denne sten, der viste til dels den vestlige rute over Lemvig og Agger Tange til Thy - dels til Oddesund. Stenen er nu på sin oprindelige plads igen. Foto: Esben Graugaard.



berede Sander Jensen, inden han eventuelt døde. Så galt gik det dog ikke. Sander blev hentet af en bror, som havde en vogn med til at fragte ham hjem i.⁹

En næsten identisk affære udspillede sig i 1834, hvor Peter Christensen fra Volling Sogn i Salling den 5. oktober drev en flok stude ad landevejen fra Salling til Holstebro. Efter at være kommet igennem landsbyen Ejsing blev driveren holdt op af David Jensen, som krævede, at han drev studene tilbage, for der måtte ikke drives kreaturer ad den vej, han brugte. Men Peter Christensen ”- troede at være paa rette Landevei eller i al Fald paa en Vei, ieg troede at have Ret til at befare, -”. David Jensen begyndte herefter at slå på studene og forsøgte at tage et af dyrene med; studen fandt imidlertid tilbage til flokken. David Jensen hentede herefter tre andre mænd til hjælp, og de tog en stud fra Peter Christensen. Under tumulten fik studedriveren et slag over den højre hånd med en stok, således ”- at denne Haands lille Finger blev et med Blod underløbet Sted.” Derfor meldte Peter Christensen mændene fra Ejsing til politiet.¹⁰

En lignende sag udspillede sig i Hjern i 1845. Den 11. oktober var studedriverne Søren Peder Pedersen og Niels Andreasen på vej gennem Hjern Sogn med en flok dyr tilhørende kreaturhandler Niels Bjerre fra Store Bjerre



Størstedelen af regionens handelsfolk og især drivere og trækkere har historier ladet forblive forholdsvist anonyme, og de færrestes gravsteder er bevarede. En undtagelse ses her i form af Niels Bjerres gravsted på den gamle klosterkirkegård i Tvis. Niels Christensen Bjerre (1813-79), som senere blev ejer af Tvis Kloster, var som sine brødre Peder og ikke mindst Jacob Bjerre i Nissumby en kendt kreaturhandler i 1830'erne og 1840'erne. Foto: Esben Graugaard.

i Sir. Ved Jegbjerg sprang et af dyrene over en grøft ind på fæstebonden Gulichs mark. Gulich kom til stede og angreb begge drivere med piskeslag. De krævede derfor nu med Niels Bjerre som talsmand erstatning for den ublidde behandling, men retten mente, at Gulichs opførsel havde været velbegrundet og frifandt ham ganske.¹¹

Utvivlsomt kunne det således være problematisk som bonde at have marker op til drivevejene. I 1877 blev hegnssynsmændene i Naur Sogn nordvest for Hol-

stebro således indkaldt til møde, fordi husmand Laust Jacobsen i Krunderupmarkhus havde klaget over, at nogle stude tilhørende Søren Jacobsgaard i Harboøre og proprietær Olesen på Gudum Kloster havde tilføjet hans ejendom skade. Drivevej nordfra mod Holstebro passerede gennem Krunderup. Skaden vurderedes til 28 kroner, som studenes ejere måtte betale husmanden i Naur.¹²

Et specielt problem udgjorde klitterne ned over Agger-Thyborøn-Harboøre Tange, som den gamle drivevej passerede fra Thy

til Hardsyssel indtil 1825. Regeringen søgte her til stadighed at bekæmpe sandflugten, og derfor idømtes de lokale bønder bøder, hvis deres kreaturer eller får forvildede sig ud i de nyltilplantede klitter. Og derfor stævnedes sandflugtskommisær Petersen i 1804 kvægdriver Michel Junge fra Elmshorn ved Hamburg, fordi en flok stude, han drev ned over tungen, havde forvildet sig ud i klitterne.¹³

Men også i de byer drifterne af kvæg, heste og svin nødvendigvis måtte passere, skabte det problemer. Det gjaldt især købstæder

som Holstebro, Ringkøbing, Varde og Ribe. Eksempelvis havde kreaturhandler Peder Bjerre af Store Bjerre i Sir i april 1837 en flok stude, han skulle have drevet sydpå. Han sendte dyrene af sted med to drivere, der fulgte den nærmeste vej ind ad Vestergade i Holstebro på vej ned til broen over Storåen. Da studene var ud for Fuglsang Toft, sprang en flok drenge ud foran dem, dyrene blev urolige og sprang over diget ind til købmand Richters toft. Richter konfiskerede herefter dyrene og forlangte erstatning for den efterfølgende opstaldning, hvil-

ket Peder Bjerre ikke ville betale, da han mente Richter simpelthen havde engageret drengene til at forstyrre hans studeflok med det formål at skaffe sig en let ekstraintægt ved opstaldning. En vidtløftig retssag fulgte - i øvrigt uden at Peder Bjerre selv mødte op. Ved det første retsmøde mødte i stedet broderen, ovennævnte kreaturhandler Niels Bjerre, op på hans vegne og forklarede, at broderen var rejst til Holsten med stude. Til det andet retsmøde dukkede Peder Bjerre heller ikke op; her optrådte på hans vegne en tredje bror - Bertel Bjerre - som forklarede, at Peder ”- endnu var i Holsteen med Sviin men ventedes Hjem om 14 Dage.” Den tilsyneladende travle handelsmand Peder Bjerre gav sig dog den 30. juli 1837 tid til at skrive en erklæring, der afslører en ikke blot velformuleret men også lovkyndig bonde: ”I nærværende Sag tør ieg imidlertid med fuld Fortrøstning stole paa, at Richter ikke skal profitere af mine Studes Gang gennem Skaaret paa hans Dige, det er af mange Lovbestemmelser, in Specie flere Artikler i Lovens 6. Bogs 10. Kapitel klart, at ieg ikke kan straffes for hvad der er skeet med mine Stude naar hverken ieg eller mine Folk i mindste Maade har kunnet forhindre det skete.”¹⁴ Vidner kunne bekræfte Peder Bjerres fremstilling, så han slap for at betale den krævede erstatning.

Jernbanerne revolutionerede eksporten af kvæg. Fra 1866 sendte handelsmændene i Thy stude med banen fra Struer via den jyske østkyst til Tyskland, og fra 1875 førte den vestjyske længdebane kreaturerne til den nyåbnede eksporthavn i Esbjerg. Her læsses kreaturer i togvogne på banegården i Holstebro i mellemkrigstiden. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.



Sidst i 1800-tallet ændredes forholdene fundamentalt som følge af den ændrede infrastruktur jernbanerne medførte. Drivningen ophørte, og politivedtægter forbød simpelthen drivning af store dyreflokkede gennem byernes gader. Derfor kom svinehandler Jens Chr. Storgaard fra Vinderup galt af sted i 1889. Den 14. januar drev Storgaard en løs drift svin fra kro-

omkostningerne ved at få fragtet studene over færgestederne og gøre ophold i kroerne langs med drivevejene har vi kun ganske få kilder til belysning af. I foråret 1867 udstedte kromanden i "Ottesunds Pine" denne regning til handelsmanden Jacob Overgaard til Hindsels på Thyholm. Dokument i privateje.

Regning	
1867	til J. Chr. Storgaard til Hindsels
April	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
25	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
26	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
1 Mai	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
1 Okt	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
29	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
1867	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
19	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
20	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
29	for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2
I alt 12 tønner smaltvin til Hindsels 15.0.0	
for 1/2 tønne smaltvin til Hindsels 2.8.1/2	
I alt 13.0.0	
A. Hansen	

mandens have, hvor Holstebro Svineslagteri havde etableret en vejerbod, til Vinderup Station. Svinehandleren havde ifølge sin egen fremstilling glemte, at politivedtægten fra den 1. januar 1889 påbød, at der "- ingen løs Drift af Svin maa finde Sted paa offentlig Vej." Handelsmanden mente nu ikke, det kunne gøre skade at drive dyrene de 100 alen, denne strækning var, men myndighederne konkluderede i politianmeldelsen, at "- ingen Steder her i Omegnen af Vinderup er saa farligt at drive Svin, som paa dette lille Stykke Vej."15 En anden tid var i høj grad ved at markere sig.

Kroer og drivruter

Et væsentligt led i infrastrukturen var en række kroer og gæstgiverier langs med drivevejene. Nogle eksisterede gennem århundreder som kendte kongeligt privilegerede kroer, andre - uden bevilling - opstod og blev nedlagt og genåbnede et helt andet sted for til sidst helt at forsvinde. Sidstnævnte kategori havde i flere tilfælde navnet "Sorte Kro" - sådanne var der eksempelvis på Borris Hede og i Dejbjerg mellem Skjern og Ringkøbing. Livet i disse etableringer var engang populært stof i aviser og ugeblade, hvor læserne kunne fornøje sig med romantiske fremstillinger om det rå og farverige liv blandt studedrivere, hestetrækkere, handelsmænd og

de tyveknægte, der altid har fulgt i penges kølvand. Et episk højdepunkt nåede genren med Salomon Frifelt i hans beskrivelse af "En howres aften i Ribe."16 Ser man bort fra disse overleveringer, er eftertidens konkrete viden om drivkroerne og deres gæster uhyre beskedne. Nedenfor følger eksempler på, hvad der i enkelte tilfælde kan findes.

En fortegnelse over de privilegerede kroer i Ringkøbing Amt for perioden 1679-174817 rummer blot følgende kroer i 1735: Tarm By, ved Lyhne Kirke, hvor herredsfoged Jacob Knudsens arvinger i 1732 fik privilegium til "- at holde Kroerie og selv at brygge og brænde" samt på Holmsland.

Dertil kom, at amtmændene havde givet tilladelse til krohold følgende steder, hvor der ikke måtte brygges eller produceres brændevin:

1. Oddesund. Proprietær Hans Jørgensen fik bevilget "- et Kroe ved Otte Sund i Hommelund Sogn som er Færgestædet til Thyse."
2. ved Tistrup Kirke
3. Møborg
4. Kærgårds Mølle
5. Djeld
6. Vorgod
7. Resen By

Man bemærker de mange senere kendte, men på listen manglende kroer. Mest sejlivede i de folke-

lige overleveringer har begrebet "Pinen og Plagen" været. Endnu erindres de to færger ved Sallingsund, der videreførte de populære navne på kroerne beliggende på hver side af sundet. Det var om krostedet "Pinen" på Sallingsiden, at en rejsende i 1845 skrev: " - hvilket Svinehul af Karavanse-
 rai søger sin Lige forgjæves i hele Kongeriget. Gennem hele Dynger af forraadnede Flyndre og andre Guanodele holder den Rejsende til Indtog, - ".¹⁸ I sine rejsebeskrivelser fra 1805 omtalte Laurits Engelstoft da også den privilegerede kro ved Hvalpsund som " - et usselt Hul."¹⁹ Det var imidlertid ikke kun ved Sallingsund, man sagde, det var lige så stor en pine at vente på den ene side, som det var en plage at vente på den anden side i dårligt vejr. Forholdene var identiske ved Odde-
 sund, der efter stormfloden i 1825 blev det eneste overfartssted for stuedrifterne fra Thy. På Griseta Odde på sundets sydside lå Pinehuset, hvor der var krohold - Oddesund Færgegård, hvor der også var krohold, lå på Thyholmsiden. Endelig skal der også have været to små huse kaldet for "æ Pinehuse" ved et overfartssted ved Kallerup på Thyholm. Her skulle stuedrifterne passere et vandlidende kær. Det er nærliggende at antage, at navnet her stammer fra Pinehuset ved Odde-
 sund.²⁰

Syd over var der kro i Kærgårds



Rasmus Christiansens ofte gengivne fremstilling af en flok kreaturer med drivere ved en jysk hedekro i 1800-tallet er næppe helt ved siden af virkeligheden. De viste dyr er illustrative eksempler på den gamle jyske kvægrace: et forholdsvis lille, men stærkt dyr kendt for sit marmorerede kød på de nordeuropæiske markeder.

Mølle (Fousing Sogn), Krundrup/Overgård (Naur Sogn), og ved de to centrale overgangssteder over Storåen: Skærum Mølle og Holstebro. De to hovedruter for driverne gik i Ringkøbing Amt ad en vestlig vej fra Skærum Bro over Ulfborg, Tim og Heebro Kro til Ringkøbing, hvor der har været kroer flere steder, og derfra langs Ringkøbing Fjord mod overgangen til Skjern Å. På denne strækning lå Røgind Kro og Røde Kro (Velling Sogn) samt Uglebjerg Kro, hvis privilegium senere flyttede til Rabjerg Kro og endte i Skjern Kro, der senere blev missionshotel.

Den centrale drivvej sydpå fra Holstebro havde Agerfeld Kro (Vinding Sogn) som første overnatningsmulighed, hvorefter man passerede Overgård i Nørre Omme Sogn, hvor der også var krohold i 1800-tallet. Næste stop var Ravnsbjerg Kro i Brejning Sogn, hvorfra det gik sydpå til Hanning Hedegård, der var privilegeret kro, men som fra omkring 1857 fik konkurrence fra den to kilometer sydligere beliggende Marup Kro. Også ved Skjern Brogård var der naturligvis kro. Kommet vel over åen, var der kroer i Tarm og Brosbøl - mellem disse to lokaliteter skal der have været hele to smugkroer.

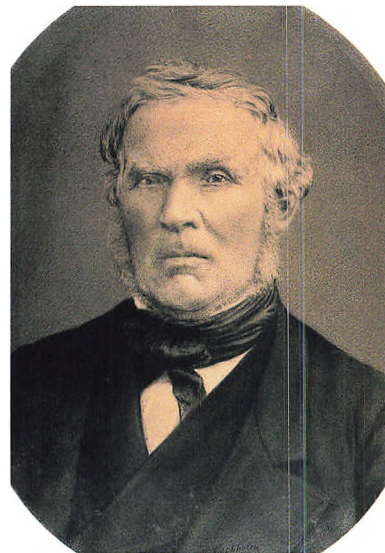
En alternativ rute fra Holstebro mod syd gik over Nørre Felding Kirke til Vinding og herfra til Vorgod, hvor det allerede i 1638 ved Herborgbæk omtales, at der ”- holdis en Kroer for Vandringsfolk.”²¹ Også ved Barde og Egeris har der været krohold. Herfra fortsatte driverne sydpå til Fruergård i Sønder Felding Sogn, hvor der i Jens Rahbeks tid var betydeligt krohold, hvilket også var tilfældet ved næste bedested: Juellingholm. Længere sydpå passerede de her nævnte vejforløb i Ribe Amt kendte drivkroer som Øllufvad, Kikkenborg, Foldingbro og Gredstedbro.

Endelig skal nævnes en østlig drivrute med udgangspunkt i Salling. Udgangspunkt var her Kjærgårdsholm Kro – kaldet for ”Hwolv Kro” – hvorfra man kunne gå ind over Sevel med den kongeligt privilegerede kro. Driverne kunne også fortsætte sydover til Haderup, ud over hederne ved Simmelkjær-Ørre til Gjelleruplund, hvor der både var kro og markeder.²²

Netop kroen ved Kjærgårdsholm illustrerer de ofte indviklede forhold omkring drivkroernes formelle status. Bevilling til at drive kro på dette sted blev først udstedt den 6. september 1845, men på grund af lokalitetens strategiske beliggenhed omtrent midtvejs mellem Sallingsund og markedsbyen Holstebro havde der i årtierne forud været ud-

bredt krohold på nabogården Grønholm. Efter et ejerskifte i 1831 byggedes her et nyt stuehus indrettet med gæstekamre til handelsfolkene, men stedet fik aldrig nogen officiel bevilling til krohold. I forbindelse med projekteringen af den nye amtsvej Skive-Holstebro i 1845 tildeltes bevillingen imidlertid til nabogården, hvor kroen stod færdig i 1850. Myndighedernes handling fik en række kendte kreatur- og hestehandlere fra Salling til skriftligt at protestere med henvisning til, at Grønholm i mange år havde været samlested for handelsfolk, der havde været på opkøb i Salling med henblik på eksport af kreaturer og heste til Holsten.²³

Hvilke handelsfolk, der benyttede hvilke kroer, hvornår og hvor meget, ved vi derimod næsten intet om. Kromanden i Lyhne syd for Skjern førte som en af de få en blanding af notes- og regnskabsbog sporadisk dækkende perioden 1816-49, uden at der i optegnelserne er anført årstal.²⁴ Den lille bog nævner en række handelsfolk, som vi kender fra andre kilder, og som vi nu ved har overnattet i Lyhne Kro i den nævnte periode, de fleste i 1830’erne og 1840’erne. Blandt de flittigste gæster i Lyhne Kro var i denne periode: Knud Lausten Knudsen, som endnu boede i Forballum – han blev som bekendt senere ejer af Trøjborg - Claus Windfeld til Landing, Jens Noe



Handelsmanden Hagen Jørgensen (1808-85) til Tangsgård i Gudum hørte til ”det store hartkorn” i det vestjyske handelsmiljø midt i 1800-tallet. Af kromandens notesbog fremgår, at Hagen Jørgensen sammen med sine brødre Niels og Frederik Jørgensen, der agerede drivere for ham, flere gange overnattede på kroen i Lyhne syd for Tarm. Foto i privateje.

fra Velling, Niels Mathias Petersen til Rysensten, Hagen Jørgensen, som på denne tid endnu ikke ejede Tangsgård, og endelig den legendariske Christen Foged fra Thy.

Som regel skrev kromanden ikke i sin notesbog, hvor meget handelsfolkene betalte for ophold og fortæring. Undtagelsesvis anføres ved Windfeld, at han på et



Endnu kan man i de gamle mure ved Marup Kro nord for Skjern se sådanne øskner, som de overnattende handelsfolk brugte til at binde deres heste ved. På den måde fortæller rustent jern et stykke spændende kulturhistorie, der er langt sjældnere end nok så mange fine sølvskeer. Foto: Esben Graugaard.

tidspunkt betalte fire rigsdaler og tre mark for en overnatning med to drifter stude. Ved en anden lejlighed har samme Claus Windfeld fået 26 lispund hø til sine kreaturer og forplejning til tre drivere, hvilket han betalte to rigsdaler, en mark og otte skilling for.

Hagen Jørgensen brugte en enkelt gang kroen sammen med sin bror Frederik Jørgensen, der som sine brødre var driver for Hagen. På én af deres ture brugte også de kroen i Lyhne: kromanden noterede "Niels Jørgensen og brødre" i sin notesbog. I bogen optræder enkelte gange andre af de kendte vestjyske handelsfolk som: Christen Møller fra Hyldgård i Fabjerg, Jens og Niels Stokholm, Peder Hesselbjerg og Christen Wad til Sædding Vadgård i Nørre Nebel. Mærkeligt nok nævnes medlemmer af den talrige Breinholt-slægt kun en enkelt gang: "Povel Breienhold" - identisk med den senere eksportør i Esbjerg.

Hvorledes dagliglivet udfoldede sig i kroerne, er der mange overleveringer om, men kun få som kan dokumenteres. Her skal gives et enkelt eksempel fra Marup Kro, hvis bygninger stadig ligger lige ud til den gamle hovedvej A11 nord for Skjern. Egentlig hed gården Marup Hedegård, men Jeppe Christensen (født 1813 på Ribe-egnen) – og senere kaldet for Jeppe Marup - der selv var studehandler blandt andet med opkøb i Vendsyssel, etablerede krohold



Autentisk eksempel på kromanden i en vestjysk drivkro i 1800-tallet. Jeppe Christensen (født 1813) stammede fra Ribe-egnen og rejste i sine unge år selv rundt som studehandler, indtil han giftede sig til Marup Hedegård nord for Skjern. Han etablerede krohold i gården, der blev kendt som Marup Kro. Brændevinen til handelsfolkene hentede han på brænderiet i Varde. Foto i privateje.

på stedet i 1850'erne. Han havde giftet sig til gården, som han ifølge overleveringen indrettede til kro, fordi det blandt handelsfolkene var velkendt, at maden, der serveredes på den nordligere beliggende Hanning Hedegård, efterhånden var så ringe, at man helst undgik stedet. Derfor blev Marup Kro en succes.

Driverne skulle have brændevin, kartofler og brød. Brændevinen fik man i tyske stentøjsdunke

fra brændevinsbrænderiet i Varde. Kartofler skulle der ofte til i så store mængder, at Jeppe Marups kone kogte dem i gruekedlen. I gårdens stalde havde man plads til 80 heste - øskner i udlængernes mure viser stadig, hvor handelsfolkene bandt deres heste. Flere af gårdens marker indhegnedes af diger, som skulle holde de mange kreaturer samlede. En enkelt nat i 1863 skal der således have overnattet 24 drifter stude og et kobbel køer i Marup Kro.²⁵

Blandt de, som brugte kroen i Marup, var Bernd von Appen, som en årrække var partner med Hagen Jørgensen i Tangsgård. Jeppe Marups søn Mikkell Jepsen huskede ham og de store handelsfolk således: "Jeg husker Bern Fornabben, han drev stor Hestehandel, han var en ældre Mand, han fik altid hans Seng varmet med Fyrbækken, han kom altid kjørende, det gjore de store Kjøbmænd, dem der ikke drev stor Handel kom ridende, de havde en Sadel bagved den de selv sad i, på den lå deres Pengekat med Pengene. Sadelen blev tagen af hesten og Hesten blev godt badet med kold Vand indtil den var afkølet. De, der var kjørende, havde deres Penge i en Kasse, der stod bag i Vognen, når der var 2 kasser, blev de sommetider stående på Vognen ude i vor Vesterport, de var tunge, de kunne ikke få dem ind, når der var Vagt ved dem hele Natten det gav Drikkepenge."²⁶

Konen i Marup Kro forsynede gerne de unge svinedrivere med rugbrødsterninger, som den forreste driver opbevarede i sin pengekat. Han gik så og "- slog Skrald med Pисken og sagde "Gris"! "Gris!", og så smed han af og til en Håndfuld Brød."²⁷ Driverne fik kun løn og kost indtil kreaturer og svin, som aftalt med ejeren var leveret i Slesvig-Holsten; herefter "- gik de gamle stive Mænd indtil 10 Mil om Dagen", og mange af dem lagde vejen ind om Marup Kro, hvor hver mand vederlagsfrit altid fik serveret en fadfuld surgrød og en fadfuld mælk af Jeppe Marups kone. Driverne fik derpå lov at hvile deres altid lusebefængte kroppe i halmdyngerne i kroens lade.²⁸ Det skitserede billede bekræfter således flere træk fra de populære fremstillinger af livet i drivkroerne.

Efter etableringen af den vestjyske længdebane i 1875 stoppede kvægdrifterne efterhånden, og de fleste drivkroer blev nedlagt; for en dels vedkommende fortsatte de som almindelige landbrug. Tilbage er derfor som regel kun overleveringen, undtagelserne kan man for eksempel se i Røde Kro i Velling.

Færgesteder

For studedriverne, der skulle sørge for transporten af kreaturer fra de betydningsfulde opfedningsområder nord for Limfjorden, var sundene den første og største besvær-

lighed. Morsingboernes primære vej bort fra øen gik over Sallingsund - Neessund derimod nævnes ikke, selv om afstanden over her var kortere og vandet mere roligt. For thyboerne kom overgangsstedet ved Oddesund fra 1825 til at betyde det samme som Sallingsund for morsingboerne. Indtil stormfloderne i 1825 ødelagde den gamle hoved- og drivvej ned over Agger Tange til Hardsyssel, havde thyboerne ikke benyttet ruten over Oddesund, men tog derimod den vestligere landfaste rute.

Ifølge provst P.C. Bendix var der problemer allerede i 1818. Den 15. og 16. januar 1818 skar havet sig under en storm vej gennem tungen, således at der endnu i april var frit vandløb over tungen to steder, hvor landevejen tidligere havde været. Her stod nu permanent 3-4 alen dybt vand. Sidst på året 1818 sendte Bendix en beskrivelse til "Den Viborg Samler", hvori han skrev, at rejsende ikke uden fare kunne passere landevejen fra Thy til Lemvig. Helt galt gik det dog først i 1825. En storm den 3.-4. februar dannede den første egentlige kanal i tungen - dermed var landvejsforbindelsen permanent afbrudt. Ifølge provst Bendix var denne naturkatastrofe "- meget til Skade for Thyelands Handel med Stude og Heste, som altid før gik den Vei og nu maa over Otte-Sunds Færgested, hvilket er bekosteligere."²⁹

Det blev imidlertid endnu vær-

re senere samme år - en orkanagtig storm den 27.-28. november slog endnu et stort hul i tungen, hvorved byerne Øster Agger og Toft blev adskilt ved en rende. Denne åbning udviklede sig i løbet af det følgende årti til Agger Kanal, som 25 år senere blev udsejlingsport for damperen "Jyllands" sejlads med stude til England. På lang sigt kompenseredes tabet af den gamle landevej således ved, at man i stedet fik mulighed for at udvikle et langt mere frit handelssystem i det vestlige Limfjordsland. I 1875 var den oprindelige Agger Kanal atter tilsandet og erstattet af den nuværende Thyborøn Kanal en halv snes kilometer sydligere.

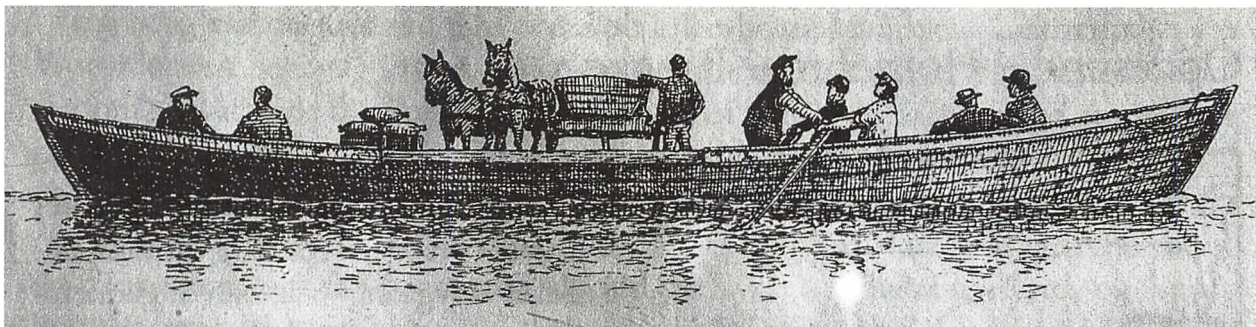
Færgestedernes fremtrædende plads i den folkelige overlevering havde rod i de besværlige og ofte dramatiske vilkår overfarterne fungerede under. Tunge og fladbundede rofærger med plads til 10-12 dyr i strømfyldt farvand skabte problemer for færgekarlene og driverne, som skulle berolige dyrene, der kort forinden var drevet ud af varme stalde. Resultatet måtte uundgåeligt af og til blive kæntringsulykker, hvor ikke blot kreaturer men af og til også mennesker omkom.

Faren ved at passere Limfjordens sunde med de primitive færger turde fremgå af ulykken den 23. september 1792, hvor færgen skulle passere Hvalpsund mod Salling. Men da færgen skulle afsejle, pressede 23 bønder fra Salling sig

ombord med en stor mængde rug og får, som de havde købt i Himmerland. Færgen var på ingen måde dimensioneret til så stor fragt, så da den kom ud i sundet, tog den vand ind. Færgekarlene opfordrede bønderne til at smide kornet i vandet for at redde båden fra at gå til bunds, men det var der ingen vilje til, hvorefter færgen sank. Tyve mænd druknede - heriblandt også færgekarlene.³⁰

Da Laurits Engelstoft i 1805 på sin rejse i Jylland nåede frem til Sallingsund, omtaler han, at her er et "- ordentligt kongeligt Færgested, men kun fra Mors-Siden af." Han kom til at vente på færgen i tre timer, for da Engelstoft nåede til sundets østside, var færgen lige afsejlet med en flok stude "- og da alle Færgefolkene vare, hedte det, i Arbeide med denne Transport, saa kunde jeg ikke engang faae en Baad. Jeg maatte altsaa bie til Færgen kom tilbage for igien at indtage 16 Stude og da indskibe mig med dem - "³¹

I det mindste slap Engelstoft helskindet fra sin tur - så let slap ikke alle ved Sallingsund. Pastor A. Thaning, som havde embede i Skallerup og Dragstrup på Mors i årene 1834-36, fortalte i sine erindringer om en af øens præster, som havde holdt begravelsestale over en lokal godsejer. I den forbindelse fremhævede præsten netop en ulykke på Sallingsund som eksempel på afdødes smukke karakteregenskaber: "Vi mindes



En betydelig del af studedrifterne gennem Ringkøbing Amt bestod af dyr opfedede i Salling, på Mors og i Thy. Efter gennembruddet i Agger Tange i 1825 skulle størstedelen af disse dyr fremover fragtes over enten Sallingsund eller Oddesund for at komme videre. Kunne dyrene ikke svømme over, var eneste transportmiddel store robåde som denne fra Sallingsund med plads til 10-12 dyr. Ikke overraskende er der adskillige tragiske tilfælde af kæntringer med druknede drivere og dyr til følge. Tegning af A. Laursen i Laursen 1979.

alle, med hvilken Hengivenhed og Taalmod han bar den store Ulykke, der for nogle Aar siden ramte ham, da en Færgebaad over Salling Sund kæntrade for ham med tolv dejlige Fedestude, ikke at tale om de Husmænd, som ved denne Lejlighed tilsatte Livet.”³²

Historierne om færgestedet ved Oddesund er ikke væsensforskellige fra ovenstående. Den 6. oktober 1874 skete også her en tragisk ulykke, hvor stude var involverede. Det var stærk storm, men ikke desto mindre forsøgte færgekarlene at sejle en flok stude tilhørende proprietær Fabricius på Futtrup over sundet. På grund af det hårde vejr slog vandet ind over færgens ræling, hvilket fik færgekarl Peder Nielsen til at løsne studene, så de kunne springe overbord og måske svømme i land. En stud skubbede imidlertid

også færgekarlen i vandet, hvor det i et kvarters tid lykkedes ham at holde sig fast på ryggen af en stud, inden han druknede. Færgesjæver Kritzan sejlede ud i en pram og reddede fra den et par færgekarle og en studedriver, som også havde været med ombord. Fem stude druknede. Ulykken fik R.J. Petersen fra Femmøller ved Æbeltoft til at forfatte “En ny og sørgelig Vise”, der gik på melodien om “Giftblander-Præsten”.

Var det godt vejr, lod handelsfolkene ofte dyrene svømme over Oddesund for at spare udgifterne til færgen. Ellers foregik det som ved Sallingsund i fladbundede både eller pramme, som kunne lægge til ved en bro eller sliske på hver side af sundet. At overfarten med dyr fremdeles ikke var ufarlig - især ikke heste, der i modsætning til kreaturer aldrig blev

bundet sammen - fremgår af M.P. Kastbergs erindringer. Hans forældre ejede færgeriet i 1860'erne og 1870'erne. Overførselen af heste beskrev han således: “Der skulde derfor personlig Mod og Kendskab til Omgangen med Heste til en saadan Tørn, som det var at staa paa Færgens øverste Kant, en halv Meter fra Vandspejlet og uden Spor af Gelænder eller noget at støtte sig til. Man var maaske knap saa omhyggelig for Liv og Lemmer dengang. Hvis en Hest sprang ud, saa tog den Manden, som holdt den, med ud i Sundet; desuagtet berettes der kun om et enkelt Tilfælde fra hin Tid, som disse Linier omtaler, hvor en tysk Hestetrækker druknede.”³³

Transporten af kvæg gik lettere. De blev med reb bundet til ringe monteret på færgens inderside, og det så stramt at dyrene havde

hovedet næsten helt nede ved færgens bundplanker. I tilfælde af godt vejr svømmede kreaturerne over bundet sammen 5-6 stykker, med et fælles reb til en studedriver, som sejlede i en pram ved siden af. For driveren drejede det sig om under overfarten at holde dyrenes hoveder over vande.³⁴

Endelig i 1882 etableredes også Thybanen, der forbandt Thisted med Struer og herfra videre ud i den store verden. Også ved Odde-sund blev der nu indsat dampskibe, som herefter fragtede thyboernes kreaturer, indtil Oddesundbroen åbnedes i 1938.

Studefolde

Det vestjyske kulturlandskab rummer ud over rester af gamle landevejsforløb andre fysiske elementer, der kan knyttes til studehandelen og her især drivningen af kreaturer fra regionen til markederne sydpå. Her tænkes på de dyrefolde, der benævnes såvel stude- som fårefolde. Omfattende hedeopdyrkning, anlæggelse af plantager kombineret med kulturlandskabets udvikling i øvrigt har betydet, at disse voldanlæg i størstedelen af landet nu er sjældne, men i Ringkøbing Amt findes stadig et forholdsvis stort antal folde, hvis oprindelse og brug kan diskuteres. I nogle tilfælde vil overleveringen vide, at fårehyrderne anvendte anlæggene til at samle fårene i om natten, mens andre kilder fortæller, at stu-



I kulturlandskabet møder man også historien, om dengang vestjyderne drev kreaturerne i tusindtal til de nordtyske markeder. Studefoldene udgjorde et led i den infrastruktur, der var nødvendig, for at eksporten kunne fungere. I Ringkøbing Amt er der stadig bevaret et forholdsvis stort antal af disse folde, blandt andet her i Stråsø Plantage mellem Holstebro og Ringkøbing. Men flere burde sikres for eftertiden, da moderne tiders skovdrift er hård ved de mange steder svært genkendelige rester af disse anlæg. Foto: Esben Graugaard.

dedriverne her slog lejr for natten, og ved at drive dyrene ind i disse folde havde man styr på dem. Endelig kan foldene i nogle tilfælde forveksles med de såkaldte gildesvolde eller danseringe, der førhen brugtes af bønderne i forbindelse med højtider.³⁵

Også på hovedgårdenes marker havde man folde til kreaturerne, hvor hyrderne kunne drive kreaturerne sammen for natten. Anlæggelse af disse folde var en del af fæstebøndernes hovarbejde. Således fastslår Aumsumgård gods' hoverireglement fra 1773, at fæstebønderne var pligtige at opføre ”- nye Jordfolde naar behøves”, og var de i brug, skulle de også strø i dem for senere at opsamle dyrenes efterladenskaber og køre dem ud på markerne som gødning.³⁶ I forpagtningskontrakten af 1792 mellem Christian A. Kjærulff og Niels Sehested til Rydhave anføres ligeledes, at ”Foldene i Marken vedligeholder Bønderne, og Giødningen paa Marken udfører, ligesom og hver heel Ploug besørger 2 forsvarlige Læs Lyng til Foldens Strøelse.”³⁷ I sin beskrivelse af Thyholm nævnte Jacob Nicolai Wilse da også, at bønderne solgte deres stude til herregårdene, hvor de ”- vogtes om Sommeren meest paa Overdrev, og holdes om Natten i Qvægfold.”³⁸ Det er formodentlig sådanne folde, der kan ses i engen sydvest for Nørre Vosborg; her findes to cirkelrunde folde, men

da de ligger langt fra alfarvej, må de have været anlagt til godsets interne brug. Det samme må være tilfældet for de rester af en fold, der kan ses ved Tvis Kloster.

Hvorledes disse folde blev opført, ved vi næsten intet om. I sin beskrivelse over øen Mors beskrev provst Schade, at øens hovedgårde havde folde på markerne til studene: ”Disse Folde er næsten alle opført af Græstørv, sjældent af Stene, og indvendigen forsynede med stærke Pæle, for at Studene derpaa kunne skubbe sig.”³⁹ Kildematerialet til belysning af studefoldenes historie er i det hele taget meget sporadisk, hvilket turde fremgå af efterfølgende eksempler.

Eksempler på eksisterende studefolde i Ringkøbing Amt

1. Tvis/Aulum Sogn. I Tvis Sogn ligger Vasegård som den sydligste bebyggelse på venstre side af Holstebro-Herning landevejen; skellet mellem Tvis og Aulum sogne er et par hundrede meter syd herfor og markeres ved et gammelt skeldige fra udskiftningens tid. På den anden side af diget i Aulum Sogn findes et af de karakteristiske vestjyske egekrat. I krattet 10-15 meter syd for skeldiget ligger en fold. Med sine cirka 25 gange 25 meter lange sider er folden kvadratisk, og den har en åbning mod syd. Diget, som former folden, er de fleste steder mindre end en halv meter høj og er stærkt eroderet - især på sydsiden.

Hvad gør det rimeligt at antage folden for en studefold? Et væsentligt karakteristikum er altid en placering ved en af de gamle hovedfærdselsårer. Denne fold ligger lige ud til den gamle landevej, der forbandt de to markedscentre Holstebro og Gjelleruplund. Spændende ved placeringen er tillige det forhold, at ovennævnte Vasegård under navn af ”Tvis Gammel Kro” førhen var udskænkingssted; også Krathus, 2-300 meter syd for folden i Aulum Sogn, skal have været smugkro. Afstanden passer med en dagsmarch fra Holstebro, idet man gik ud fra 2-3 mil om dagen. Endelig bekræfter tilstedeværelsen af et stensat kildevæld få meter sydvest for folden, at her har været vandingsmuligheder for kreaturerne. Folden ved Krathus er tegnet ind på kortet over landevejen fra Holstebro til Gjelleruplund, der udarbejdedes i 1790'erne; den kvadratiske fold ses her indtegnet cirka 100 meter til højre for landevejen fra Holstebro - lige over for Ravnemose og Soels Bakker. Således kan det dokumenteres, at folden i det mindste er fra tiden omkring studehandelens frigivelse i 1788.⁴⁰ Folden ved Krathus er sjælden på grund af sin kvadratiske form. En ligeledes kvadratisk fold findes ved Sejbæk lige øst for Karup Å, hvor den gamle Holstebro-Viborg-landevej passerede forbi. Her ligger ”Paradiset”, som er en rektangulær mark omgivet af op

til halvanden meter høje diger. Også et vandhul findes ved indhegningen, der skal være blevet brugt af stuedriverne op til midt i 1800-tallet.⁴¹

2. Vinding Sogn. Drivvejene sydpå fra Holstebro søgte ad vidt forskellige ruter vej ned over Skovbjerg Bakkeø. Ud gennem Sønderport var ruten fælles indtil en vej omtrent en kilometer ude ad Vardevej (nuværende Skjernvej) gik til venstre ned forbi Vegen Mølle - denne vej fortsatte mod Gjelleruplund. Denne rute var dog ikke stuedri-

vernes foretrukne sydpå, i stedet fortsatte de ud forbi Galgebakkerne og omtrent en kilometer syd herfor måtte de vælge, om de ville gå direkte sydpå over Agerfeld, Nørre Omme, Brejning, Hanning og derfra over Skjern Å, eller om de ville dreje til venstre ved hovedgården Krogsdal i Nørre Felding Sogn og følge den gamle drivvej, der her gik ned over Timring, Barde, og Sønder Felding, hvor Skjern Å passeredes. Denne drivvej gik fra Krogsdal videre forbi Nørre Felding Kirke - fortsatte ned over Pølsbjerg Høje, og kommet ind

i Vinding Sogn gik vejen mellem gårdene Øster og Vester Ramskov. Hvis dagsmarchen, som det var almindeligt, var startet nord for Holstebro, passede det med, at der her omkring Ramskov-gårdene skulle rastes for natten. At det faktisk skete således fremgår af, at der også på dette sted har været en studefold, hvis rester stadig anes i plantagen. Den kendte andelsmand Niels Offersen senior ejede Øster Ramskov. I sine erindringer beskrev han den fredskovplantage, der hørte til gården, og her anførte han en ”- nogle Hundrede Aar gamle Kvægfold til over Nanning af Kvæg der blev drevet den lange Vej sydpaa til de nordtyske Byers Kvægmarkeder.” Offersen bekræftede endvidere, at drivvejen passerede Øster Ramskov kun cirka 500 meter mod vest. Folden skal have været på cirka 3/4 tønder land ”- omgærdet med Gryft og Jorddige, der nu [cirka 1939] er næsten sløjfet og 1918 tilplantet paa begge Sider.”⁴² Folden ved Øster Ramskov er også nævnt i Nationalmuseets sognebeskrivelser; Thomas Thomsen, der berejste Ulfborg Herred for museet i årene 1901-3, skrev i sin indberetning: “Mellem Højene 7-8 og 10-11 ligger en aflang rund Plads omgivet af Diger. Den er c. 58.M.lang i Ø-V, c. 40 M.bred i N-S og har en Indgang fra Vejen. Det forlød i folkemunde, at det i sin Tid havde været en Kreaturfold, hvor Hjordene drevs ind

Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ved det! Forfatteren sammen med nu afdøde gårdejer Niels Offersen, Øster Ramskov i Vinding, hvis farfar i sine erindringer beskrev denne fold i plantagen syd for gården og udtrykkeligt anførte, at den havde været anvendt af stuedriverne på vej sydover. Folden lå da også lige ved en af hoveddrivruterne fra Holstebro til Barde og videre til Sønder Felding. I Øster Ramskov skal der i den forbindelse have været smugkro. Foto: Torben Skov.



om Natten undervejs sydpaa. Der skal have været Smugkro i Øster Ramskov.”⁴³

3. Trandum Sogn. Tæt på Karup Å i Trandum Sogn i et område kaldet Trandum Mose findes en studefold. At der er tale om en sådan, kan der ikke være tvivl om, idet mosen førhen kaldtes “Øxenmose” - altså efter det gamle ord for okser.⁴⁴ Folden ligger lige op til den gamle drivvej, der kom fra Salling over Estvadgård, og derfra fortsatte ned mod Hagebro. Trandumfolden, der er stærkt eroderet, er ottekantet med en grøft udenom - opstået ved at kaste volden op. Volden er mellem ½-1 meter høj og det samme i bredden. Mod syd har folden en cirka en meter bred åbning, der vender ud mod vejen. Foldens diameter er cirka 20 meter.⁴⁵

4. Haderup Sogn. I Feldborg Søndre Plantage i Haderup Sogns sydlige del findes to studefolde beliggende med kun et hundrede meters afstand fra hinanden. Stedet er lige syd for Lillesø i den sydligste del af Hammersmose. Da mosen stadig er forholdsvis vandmættet, kan det være fugtigt at gå ud til den nordligste af foldene, der begge er cirkelrunde. Den sydligste har en diameter på cirka 20 meter mod nordfoldens 15 meter. Til gengæld er sidstnævnte folds vold op til halvdelen meter høj mod sydfoldens

en meter høje vold, der er meget eroderet, så det er svært at fastslå, hvor den oprindelige åbning har været. Den nordligste fold har åbningen vendt mod nord. Disse folde ligger 100-200 meter øst for den gamle drivvej fra Salling, der efter Hagebro passerer videre ned gennem Haderup Sogn for at fortsætte mod Simmelkjær - herfra var der forbindelse til Ørre og Sinding. Sidstnævnte har betydning her, idet overleveringen vil vide, at etatsråd Fjelstrup til Sindinggård fik denne vej anlagt netop for at kunne handle stude med en søster, han skulle have haft i Salling. Fjelstrup havde imidlertid ingen søster på de kanter, men han var god bekendt med flere ejere af kendte studegårde i Salling.⁴⁶

5. Ejsing Sogn. Også i Ejsing Sogn har der været studefolde, hvoraf i det mindste to stadig kan identificeres. Tilstedeværelsen af folde er her forudsigelig, fordi studene fra Salling skulle gennem sognet for at komme sydpå. Enten kom flokkene over Kærgårdsholm som den østlige rute, eller også tog de turen vest om Sønder Lem Vig - vel primært drifterne fra gårdene Spøttrup, Hostrup, Bustrup og Kaas. For disse gårde var der tale om den første dagsmarch, når det flade område ved vigen var passeret, og de nåede op på højdedraget ved Egebjerg i Ejsing Sogn. Netop her er da også bevaret de

stærkt nedslidte rester af en fold. Tæt på gården Pilgård i et krat med rønnebærtræer på et sted, hvor der før træerne voksede op, har været en imponerende udsigt mod Salling, ligger resterne af folden. Dens diameter har været 12-13 meter, og volden har haft en højde af op til en meter. For en menneskealder siden var stedet ikke tilgroet, og flere hjulspor i området viste, hvor centralt det har ligget i forhold til den nord-sydgående trafik. Lokale folk kunne bekræfte, at folden ifølge overleveringen har været anvendt af studedriverne til at samle flokkene i, når de kom til stedet for at overnatte.⁴⁷ Øst for Egebjerg i Ejsing Sogns nordøstligste hjørne mellem gården Grønkjær og Rusbjerg Hus ligger i et mindre stykke uopdyrket hede endnu en fold. Også den har en imponerende udsigt mod Salling. Der er tale om en stor fold - cirka 40 meter i diameter - om end noget kantet. Folden er stærkt nedbrudt og kunne se ud som om, man havde forsøgt at pløje den ned. Anvendelsen til studeflokke sandsynliggøres også her af beliggenheden ved gamle hulveje, og Kærgårdsholm Kro ligger da også kun cirka en kilometer nord for folden.

6. Rønbjerg Sogn. Området syd for Rønbjerg Kirke ned mod Flynder Sø var førhen udelukkende hede, der krydsedes af talrige vejspor. Her i området syd for ba-



Typisk eksempel på dyrefold i Lystlund øst for Ulfborg. De var som regel cirkelrunde, men ses også i rektangulære og trekantede udgaver. Oprindeligt var de opført af tørv, og i nogle tilfælde havde de en indervæg af træstolper. Foto: Esben Graugaard.

nen mellem Struer og Skive ligger et par hundrede meter nord for søen en fold. Den er opført i en naturlig sænkning i landskabet og er cirka 18 meter i diameter med en ½-1 meter høj vold omkring; mod sydøst findes en åbning i volden. At anlægget har været anvendt til stude, kan begrundes med dels den tætte beliggenhed på den kendte studegård Estvadgård, dels foldens beliggenhed ved drivvejen fra det østlige Salling ned mod Hagebro. Netop her kunne driverne vælge, om de ville over

Hagebro eller måske over Holstebro via Rydhave.⁴⁸

Af andre stadig eksisterende folde kan nævnes anlæg i sognene Tim, Hee, Ulfborg, Vind, Sønder Lem, Sevel og Nees. Dertil kommer en række ikke længere eksisterende folde, hvis eksistens vi kender fra gamle udskiftningskort, stednavne eller overleveringer. Som eksempler kan nævnes "Foldhus" i Ejsing Sogn⁴⁹, folden markeret på udskiftningskort over Vinderupgård 1791, og en lignende fold

har eksisteret ved Brejninggård - på kortet fra 1791 over gården og dens marker er indtegnet en cirkelrund fold, og marken omkring benævnes "Foldbakke".⁵⁰ Også i Råsted Sogn ses på "Kort over Raasted Sogns Jorder" opmålt af landmåler Carl Wesenberg i 1797 et par hundrede meter nord for sædegården Øgelstrup en cirkelrund fold, og den nærmeste mark vest for kaldes "Fold Mark".

Det kan således stadig lade sig gøre at finde eksisterende spor efter den infrastruktur handels-



Holstebro-maleren Karl Jensen voksede op i en købmandsgård i Sønderlandsgade lige syd for Storbroen, som en stor del af de vestjyske kvægdrifter nødvendigvis måtte passere for at komme videre sydpå. Hans fremstilling af en drift stude må derfor tillægges stor troværdig, og i det mindste kan vi konstatere, at den lille jyske kvægrace ser ganske autentisk ud. Tegningen blev oprindeligt trykt i "Illustreret Tidende".

mændene anvendte, det være i form af kroer, rester af vejsystemer eller dyrefolde. En oplagt opgave i denne region vil være først at sikre deres fortsatte beståen, dernæst at formidle den historiske sammenhæng, i hvilken de indgår i kulturlandskabet. I dette perspektiv skal Nave Nortrail anskues.

(Artiklen er en redigeret udgave af kapitlet "Infrastrukturen bag drivernes arbejde" i forfatterens afhandling "Nordvestjyske bønder som kreaturhandlere i Nord-sørømmet. Studie i netværket omkring en regional kultur- og driftsform o.1788-1914", der udgives i 2006.)

Noter

- 1 Jørgensen 2001, s. 15.
- 2 LAN, B78A-112, Hjerm-Ginding herreder, dokumenter til politiprotokollen 1844.
- 3 Holstebro Avis den 17. marts 1868.
- 4 LAN, B78A-510, Hjerm-Ginding herreder, indberetning til herredsfogederne 1813-25.
- 5 Blicher 1839, s.115.
- 6 Blicher 1839, s.115.
- 7 Blicher 1839, s.115.
- 8 Holstebro Avis den 22. november 1866.
- 9 LAN, B78A-98, Hjerm-Ginding herreder, dokumenter til politiprotokollen 1778-99.

- 10 LAN, B78A-106, Hjerm-Ginding herreder, dokumenter til politiprotokollen 1834.
- 11 LAN, B78A-89, Hjerm-Ginding herreder, politiprotokollen 1843-45.
- 12 LAHK, protokol for hegnsynsmændene i Naur sogn 1869-1969 (ureg.).
- 13 RA, RK.2484.53, sandflugtsager, Ringkøbing amt 1803-6.
- 14 LAN, B78-77, Hjerm-Ginding herreder, dokumenter til politiprotokollen 1835-44.
- 15 LAN, B78-5338, Holstebro købstad, dokumenter til politisager 1889.
- 16 Trykt i Frifelt 1935.
- 17 RA, Danske Kancelli, 2214.52, Fortegnelse over privilegerede kroer i "Breve, dokumenter og akter 1679-1848, Ribe stift".
- 18 Dahlsgaard 1925, s. 18-19.
- 19 Behrend (red.) 1908-10, s. 47.
- 20 Overlevering fortalt forfatteren af gårdejer Erik Knorborg, Jegindø.
- 21 Abildtrup 1926, s. 155.
- 22 Angivelsen af kroer bygger her på Feilberg 1889, s. 155-56.
- 23 Thomsen 1951, s. 34-44.
- 24 EA, Lyhne Kro, regnskabsbog 1816-49.
- 25 Jepsen, Mikkel Chr., upublicerede erindringer og notater, 1945. Privateje, s. 18.
- 26 Som note 25, s. 37.

- 27 Som note 25, s. 34.
 28 Som note 25, s. 36.
 29 Laursen 1926, s. 163.
 30 Dahlsgaard 1925, s. 47.
 31 Dahlsgaard 1925, s. 48.
 32 Thaning 1906-08, s. 568.
 33 Kastberg 1947, s. 95.
 34 Kastberg 1947, s. 96.
 35 Uldall 1930, s. 131-152 og 169-192.
 36 LAN, G418-15, Ausumgård gods, hoveriprotokol 1775-79.
 37 LAN, B78-SP9, Hjerm-Ginding herreder, skøde- og panteprotokol 1790-96, fol.72-77, forpagtningskontrakt af den 5.maj 1792 mellem Niels Sehested til Rydhave og Christian August Kjærulff.
 38 Boysen 1980, s. 25.
 39 Schade 1811, s. 311.
 40 RA, Vejdirektoratets arkiv, kort over landevejen Holstebro-Gjelleruplund. o.1790.
 41 Hansen 1999, s. 67.
 42 Offersen Niels, utrykte erindringer, Lokalhistorisk Arkiv for Vinding Sogn.
 43 Nationalmuseet, sognebeskrivelser, Vinding sogn ved Thomas Thomsen ca.1901-3. Kopi Holstebro Museum.
 44 Mosen kaldes "Øxenmose" på 1840-kortet over Sevel Sogn.
 45 Gårdejer Gunnar Hallum, Herrup, takkes for at have gjort forfatteren opmærksom på folden.
 46 "Den gamle studevej".
- Udateret artikel i Herning Folkeblad skrevet af Tage Lier Hansen.
 47 Oplyst til forfatteren af gård-ejer Ebbe Nielsen, Ejsing, 1991.
 48 Fhv. gårdejer, Gunnar Holst, Handbjerg, takkes for at have gjort forfatteren opmærksom på folden.
 49 Udskiftningskort over Ejsing Sogn (Lauheden), Lokalhistorisk Arkiv Vinderup Kommune. Thomsen 1951, s. 106.
 50 Dyrslæge Johannes Lund, Spjald, takkes for at have gjort forfatteren opmærksom på kortet.
- Litteraturliste*
- Abildtrup, J. 1926. *Vorgod Sogn*. Tranbergs Boghandel, Videbæk.
 Behrend, C. (red.) 1908-10. Laurits Engelstofts Rejseagttagelser i Jylland i Aaret 1805. *Samlinger til Jydsk Historie og Topografi* 3. række, 6. bind, s. 21-60.
 Blicher, St.St. 1839. *Viborg Amt*. Det kongelige Danske Landhusholdnings Selskab. Reprotryk 1973.
 Boysen, B. 1980. *Professor Jacob Nicolai Wilses Jagttagelser på Thyholm*. Forlaget Bogtrykkergården Struer.
 Dahlsgaard, M. 1925. Sallingsund. Et forsøg på en historisk redegørelse. *Historisk Årbog for Mors* 1925.
 Feilberg, H.F. 1889. *Dansk Bondeliv saaledes som det i Mands Minde førtes navnlig i Vestjylland*. G.E.C. Gad København.
 Frifelt, S. 1935. *Ad jydsk Veje Sønderud*. Gyldendal.
 Hansen, B. 1999. *Fjends Herred – Jyllands Midtpunkt. Mellem Albede og Limfjord*. Skive Museums Forlag.
 Jørgensen, S.E. 2001. Over å og hede – hovedlandevejen samt andre veje og broer i Skjern Å-området omkring 1840-65. *Vejhistorie* 2001:2.
 Kastberg, M.P. 1947. *90 Aar i Jylland*. Nyt Nordisk Forlag København.
 Laursen, A. 1979. *Danske færger*. Høst.
 Laursen, H. 1926. Fra Agger for hundrede Aar siden. *Historisk Årbog for Thisted Amt* 1926, s. 159-165.
 Schade, C. 1811. *Beskrivelser over Øen Mors*.
 Thaning, A. 1906-08. Erindringer fra Mors 1834-36. *Samlinger til Jydsk Historie og Topografi* 3. række, 5. bind, s. 538-576.
 Thomsen, C. 1951. *Fra hoveritid til husmandstid*. Skive Folkeblads Bogtrykkeri, Skive.
 Uldall, K. 1930. Dansehøj, Pinsebod og Gildesvold. *Fortid og Nutid* 8. bind, hæfte 2-3, s. 131-192.

Drivvejens stednavne i Ringkøbing Amt

Af Peder Gammeltoft

I en tid hvor EU har problemer med at finde sin overordnede profil, er det dejligt at se, at mere jordnære projekter i det europæiske samarbejde, nemlig EU-regionsprojekterne, ser ud til at lykkes. For Vestjyllands vedkommende synes blandt andet Nave Nor-trail-projektet snart at bære frugt. Sigtet med dette projekt er at skabe en sammenhængende vandresti regionen rundt, fra udgangspunkt i Norge, over Danmark, Tyskland, Nederlandene, op igennem det østlige England med afslutning i Østskotland. For den del af ruten, der skal gå gennem det vestlige Jylland, det vil sige gennem Ringkøbing, Ribe og Sønderjyllands amter, vil ruten have den gamle vestlige stude-drivervej som tema. Hermed får projektet både en klar turistvinkel samt et lokalt kulturhistorisk sigte – projektet kan således være med til at styrke vor vestjyske identitet i en mere og mere internationaliseret verden.¹ Drivvejens ’genopstandelse’ bør derfor ikke blot ses som et forsøg på at lokke flere turister til egnen, den kan i særdeleshed

også være til gavn for lokalbefolkningen som en kilde til regionens identitet og historie.

Drivvejen kan altså være med til at genskabe vores viden om livet, handlen og kommunikationen i det vestlige Jylland fra 1500-årene til helt op i vore dage. Studedriften har betydet meget for Vestjyllands udvikling. Ud over at være en ren økonomisk gevinst bragte studedriften også området i kontakt med omverdenen. I ”Adjydske Veje sønderud” fra 1934 af Salomon Frifelt omtales for eksempel flere stude drivere, som aktivt brugte driften som inspirator til forbedringer indenfor landbruget så som dræning og mergling af jorden.

Drivvejen og gamle vejsystemer

Drivningen af stude foregik ad de ældgamle nord-sydgående veje til Slesvig-Holsten og Nederlandene. Det vides ikke, hvor gamle disse veje er, men undersøgelser fra Skjernådalen har vist, at nogle kan gå helt tilbage til bronzeal-

deren eller måske endnu længere tilbage.² Da studedriften starter i 1500-tallet, er vejene allerede for længst etableret. Generelt anses de nuværende hovedlandeveje A11, og dels A18 og A28 for at være de væsentligste færdselsårer også i studedriftstiden. Men var de nu også det? I et forsøg på at belyse de ældst kendte vejforløb har jeg ladet udfærdige et kort, der viser driv- og landevejsruter (Figur 1) indtegnet på Johannes Mejers håndtegnede (og aldrig trykte) kort over det danske kongerige fra cirka 1650.³ Kortet viser vejforløbene indtegnet på Mejers kort over Ringkøbing Amt, de nuværende hovedvejes forløb og den projekterede drivvejsrute (med sløjfer).

Hovedvejene A11, A18 og A28 (grønne ruter) løber i en generel nord-sydgående retning ned gennem det vestlige Ringkøbing Amt, med samling af A11 og A28 ved Skjern. Fra A11 udskilles A18 ved Holstebro med rute mod Herning-Give. Hvis vi sammenligner dette forløb med ruterne fra Johannes Mejers håndtegnede kort (orange rute), er der en del detailforskelle

i ruteforløb, men i hovedtræk følger de nuværende hovedveje de ruter, der er indtegnet på Mejers kort. Dog synes A11 næsten helt at være ikkeeksisterende, men dette beror snarest på, at netop de kortblade, der omhandler Holstebroegnen samt nord og syd derfor, er mere udetaljerede og kun i ringe grad har veje indtegnet. På de 150 år senere Videnskabernes Selskabs Kort er der indtegnet et vejforløb, der i væsentlig grad følger det nuværende A11, så der er næppe grund til at antage, at der ikke også har været vej der på Mejers tid. På Johannes Mejers kort går landevejen i langt større slyng end på senere kort og synes i større grad at være anlagt på landskabets præmisser end de nuværende 'strømlignede' hovedlandeveje.

Hvordan relaterer den projekterede drivvejsrute til de ovenomtalte ruter? Da Drivvejen (gul rute) er tiltænkt vandrende, og eventuelt cyklende, turister, kan ruten naturligvis ikke følge de nuværende hovedveje. Derudover sætter ønsket om, at ruten skal passere forbi seværdigheder og igennem skøn natur sine begrænsninger for, hvor slavisk et oprindelig landevejsforløb kan følges. Tilfældigvis går hovedforløbet for Drivvejen gennem det område, som ikke er beskrevet med veje på Mejers kort, men i hovedtræk minder ruten om et vejforløb som på 1600-tallet, det vil sige i et nogenlunde roligt slyngende vejforløb. Igen-



Figur 1. Kort over vejforløb i Ringkøbing Amt. Moderne landeveje er markeret med grøn farve, landeveje på Mejers kort cirka 1650 med orange. Drivvejen er markeret med gult; drivvejsløjfer med gråt.

nem Ringkøbing Amt er Drivvejen projekteret med en lang række sløjfer (grå ruter), der i meget stor grad faktisk synes at følge mange af de samme forløb som på Mejers kort. Så på mange områder synes ruten at have et ret så 'autentisk' forløb gennem Ringkøbing Amt. Overordnet set følger Drivvejen ikke et enkelt gammelt vejforløb, men den har derimod noget af sit forløb på dele af historiske lande-vejsforløb.

Drivvejen og stednavne

Når man tænker stednavne sammen med Drivvejen, er det naturligt at fokusere på stednavne, der på den ene eller anden måde påviser færdsel. Det er naturligvis også omdrejningspunktet for denne artikel, men siden ruten i hovedsagen henvender sig til kultur- og oplevelsesturister, bør man nok tænke andre stednavne ind i ruten, der på den ene eller anden måde kan fortælle om egnens udvikling og historie. Her kan eksempelvis inddrages bebyggelsesnavne til at beskrive områdets bebyggelsesudvikling, eller navne der angiver tidligere tiders naturforhold med mere. Derudover vil et fokus på kronavne eventuelt også kunne bidrage til at skabe større opmærksomhed om de kroer, der ligger langs drivvejsruten.

Af pladshensyn har jeg valgt kun at omtale på de vejbeskrivende stednavne, der ligger på el-

ler nær ved Drivvejen (det vil sige gult forløb på figur 1), og som er stedfæstet på et moderne 1:50.000 kort. De undersøgte navnes tolkninger er i hovedsagen hentet fra Danmarks Stednavne, bind 17, Ringkøbing Amt.

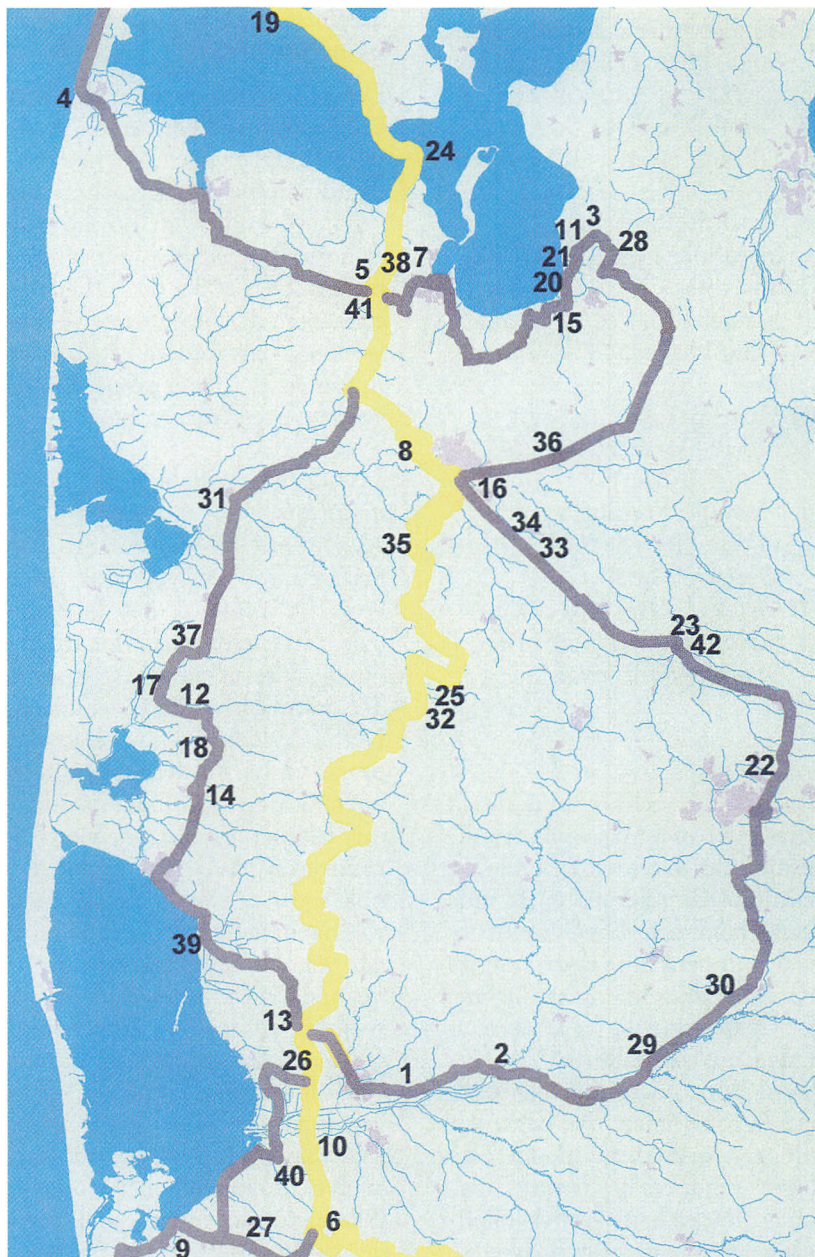
Færdselsbetegnende stednavne på Drivvejen

Den ovennævnte gennemgang af nutidige og tidligere vejforløb viste, at Drivvejen ikke helt og aldeles følger noget tidligere vejforløb, og kun på strækninger følger et ældre kendt stuedrifts- eller hovedvejsforløb. Derfor burde de stednavne, der beskriver vejforløb, ikke være ovenud hyppige. Men ikke desto mindre vil man, hvis man lader øjet løbe langs drivvejsruten, snart kunne finde en del eksempler på stednavne, der betegner vejforløb eller vejs passage. Eksempelvis kan man på et moderne 1:50.000 kort finde 42 navne af slagsen:

1. Albæk Bro, Skjern Købstad (1911 Albæk Bro).
2. Borriskrog Bro, Sønder Borris Sogn, Bølling Herred.
3. Brogård, Ejsing Sogn, Ginding Herred (1881 Brogaard).
4. Brogård, Harbøre Sogn, Vandfuld Herred (1609 wedt Broffue, 1844 Brogaard).
5. Brohus, Fousing Sogn, Hjerm Herred.
6. Brosbøl(?), Egvad Sogn, Nørre Horne Herred (1537 Brøsbøl (her?), 26/8 1578 Brasbøl).
7. Drosvad, Resen Sogn, Skodborg Herred (1614 Drøßwad).
8. Ellebæk Bro, Naur & Måbjerg Sogn, Hjerm Herred (1881 Ellebæk Bro).
9. Falen, Nørre & Sønder Bork Sogn, Nørre Horne Herred (1796 Obling Phal).
10. Farbæk, Lønborg Sogn, Nørre Horne Herred (1922 Farbæk).
11. Felsted Bro, Sahl & Ejsing Sogn, Ginding Herred (1881 Felsted Bro).
12. Gade, Tim Sogn, Hind Herred (1664 Gaade Gd.).
13. Ganer Bro, Skjern Købstad (før 1524 Gannerwad, 1688 Gannerbroe).
14. Hee Bro, Hee Sogn, Hind Herred (24/8 1523 Hebro).
15. Hellegårds Bro, Ejsing Sogn, Ginding Herred.
16. Holstebro, Holstebro Købstad (6/2 1274 (1376) Holstatbro).
17. Husmølle Bro, Madum Sogn, Ulfborg Herred (1872 Husmølle Bro).
18. Høbro, Hee Sogn, Hind Herred (1872 Høbro).
19. Kallerupbro, Hvidbjerg Sogn, Refs Herred (1881-82 Kallerup Bro).
20. Kærhus Bro, Ejsing Sogn, Ginding Herred (1881 Kjær-

hus Bro).

21. Landting Bro, Ejsing Sogn, Ginding Herred.
22. Lund Bro, Gjellerup Sogn, Hammerum Herred.
23. Nybro, Ørre Sogn, Hammerum Herred (1872 Nybro).
24. Odde Sundbroen, Humlum Sogn, Skodborg Herred.
25. Præstbjerg Bro, Vind & Vinding Sogn, Ulfborg Herred (28/6 1480 Presteberigh vadh, 1872 Præstbjerg Bro).
26. Rakbæk Bro, Skjern Købstad (1896 Rakbæk Bro).
27. Rødevejle Bro, Nørre Bork Sogn, Nørre Horne Herred (1871-72 Rødevejle Bro).
28. Sevelsted Bro, Sahl Sogn, Ginding Herred (1881 Sevelsted Bro).
29. Skarrild Bro, Skarrild Sogn, Hammerum Herred (1871-72 Skarrild Bro).
30. Skjernå Bro, Arnborg Sogn, Hammerum Herred (1956 Skjernaa Bro).
31. Skærum Bro, Vemb Sogn, Hjerm Herred (1796 Skierum Broe og Mølle)
32. Smalhals Bro, Nørre Omme Sogn, Hind Herred (1871 Smalhals Bro).
33. Spangsmose, Tvis Sogn, Hammerum Herred (1803 Spang Moese).
34. Stenbro Hus, Mejrup Sogn, Hjerm Herred.
35. Stenvad Bro, Nørre Felding Sogn, Ulfborg Herred ([1896 Stenvad Høje]).



Figur 2. Kort over stednavnelokaliteter nævnt i teksten. Kortets numre svarer til de enkelte stednavne i listens numre.

36. Sønder Albæk Bro, Mejrup Sogn, Hjerm Herred (1873 og 1881 Sr. Albæk Bro).
37. Tvind Bro, Staby Sogn, Ulfborg Herred (1958 Tvind Bro).
38. Vasetoft, Resen Sogn, Skodborg Herred (1881-82 Vasetoft).
39. Venner Bro, Velling Sogn, Hind Herred (1871 Venner Bro).
40. Vostrup, Lønborg Sogn, Nørre Horne Herred (5/3 1535 Wostrup).
41. Ørevejle, Fousing Sogn, Hjerm Herred (1688 Øreweile boel).
42. Ørrevad, Ørre Sogn, Hammerum Herred (1683, 1807 Wad, 1966 Ørrewad).

Dette antal dækker kun de få navne, der mere eller mindre tilfældigt har overlevet til i dag og samtidig har relevans på et moderne landkort. Disse navne er med andre ord ikke nødvendigvis repræsentative for de stednavne, der i ældre tid ville have været at finde langs de gamle driv- og landeveje. Men siden Drivvejen er et nutidigt fænomen, der beskriver tidligere forhold, må denne liste udgøre det for et beskrivende materiale. For en kartografisk lokalisering af de omtalte stednavne, se venligst figur 2. For tolkninger se de næste afsnit.

Stednavneelementer der betegner færdsel

De stednavneelementer, der kan bruges som indikatorer på færdselsforløb, betegner ikke nødvendigvis samme fænomener. Groft sagt kan der udledes to hovedtyper af færdselsangivende stednavnelementer. Dels er der de stednavnelementer, der betegner selve forløbet, og dels de, der betegner et fænomen, der letter vejens forløb gennem uvejsomt terræn.

Stednavne der betegner vejforløb

Af almindelige danske ord for færdselsårer er vej langt det mest udbredte. I det indsamlede materiale findes der tilfældigvis ikke et eneste stednavn, der indeholder dette element. Dette skyldes nok, at vejstrækningerne på moderne landkort normalt beskrives med et nummer i stedet for et navn. Men for vandreren på Drivvejen vil det nok være det mest almindelige stednavnelement overhovedet, når man tænker på den store mængde vejskilte med navne på -vej. Vej findes i en lang række sammensatte ord, så som møllevej, adel(far)vej, landevej, korsvej, tværvej, hulvej med mere. Det kan undre, at et ord som adelvej 'hovedvej' eller landevej ikke er fundet i materialet, men det skyldes dels, at ordene ikke er særligt velkendt i ældre stednavne i Vestjylland, og at Driv-

vejen kun i nogen grad har vejforløb på gammel landevej.

Betegnelsen gade 'vej i bymæssig bebyggelse' træffes kun i et tilfælde i materialet, nemlig i det usammensatte Gade i Tim Sogn. Dog er gade som færdselsbeskrivende element ikke helt uproblematisk, idet gade ud over sin vanlige betydning i alt fald i vestjysk også kan findes i betydningen 'landsbyens indmark'.⁴ Hvilken betydning, der her er tale om i tilfældet Gade, kan ikke siges med sikkerhed, idet begge tolkningsmuligheder topografisk set ligger lige for.

Første led i stednavnene, Farbæk og Vostrup, indeholder sandsynligvis også ord for en færdselsåre. I ånavnet Farbæk indgår det gammeldanske ord far 'vej, spor'.⁵ Bækken synes således at have navn efter et vejforløb, der har krydset over åen. Der forekommer flere navne på Farbæk i Danmark, blandt andet også et i Sevel Sogn, Ginding Herred. Bebyggelsesnavnet Vostrup synes derimod at indeholde ordet vase, hér sandsynligvis i betydningen 'vej', om end vase oftest findes brugt om primitive risknippe- eller stenfunderede broer i moser og kær (se Vasetoft nedenfor).⁶

Stednavneelementer der betegner broer og vadesteder

Ser man på vejforløbet fra Johannes Mejer på figur 1, ses det tydeligt, at vejforløb helst holder

sig i farbart terræn. Men alligevel kommer der på et eller andet tidspunkt en forhindring, en bæk, en å eller en fjord, der skal krydses. De muligheder, man har i sådanne tilfælde, er enten at bygge sig en bro til tørskoet overfart eller at finde et tilpas grundt sted at vade over. Derudover må man over åbent vand oftest lade sig færges over. Især er ord for broer og vadedsteder, så som bro, spang, vad og vase hyppige. Disse ord angiver egentlig ikke selve vejforløbet, men de angiver, at lokaliteten hjælper en vej til at passere over/gennem et ufarbart terræn.

Et af de hyppigst forekommende ord for krydsning af svært farbare steder er bro. I dette materiale er der ikke mindre end 34 eksempler på Bro- eller -bro! Som stednavneelement betegner bro en konstruktion for sikker og niveaufri krydsning af et vådområde (især vandløb) eller en konstruktion, der sikrer vej i vanskeligt terræn. Ligesom vej findes dette ord sammensat til former som bulbro 'plankebro', fjællebro 'bræddebro', spangebro 'plankebro', stenbro 'bro konstrueret af sten' eventuelt 'stenbelægning på vej' samt stokkebro 'bro konstrueret af stokke'. Som eksempel på et sammensat ord på -bro i funktion som stednavn kan nævnes Stenbro Hus, hvis førsteled sikkert er dannet af det sammensatte navneord stenbro 'stenbelægning på vej', idet bebyggelsen ikke er belig-

gende ved et vandløb. Derimod synes det nærliggende Stenbrohus i Naur Sogn, Hjerme Herred at indeholde stenbro i betydningen 'bro konstrueret af sten' på grund af lokalitetens beliggenhed ved et mindre vandløb mellem Naur Stationsby og Naur Kirke.⁷ For de stednavne på -bro, der ikke er dannet af sammensatte navneord, er forleddet ofte navnet på en nærliggende bebyggelse eller by, så som: Ganer Bro, Hee Bro, Holstebro, Husmølle Bro, Sevelsted Bro, Skarrild Bro, Tvind Bro med mere. I andre tilfælde er der tale om den lokalitet, broen passerer over, eksempelvis: Ellebæk Bro, Oddesundbroen, Rakbæk Bro og Skjernå Bro eller eventuelt den lokalitet broen har afløst, så som: Felsted Bro, Rødevejle Bro og Stenvad Bro. Mange af stednavnene på -bro er ikke synderlig gamle, oftest blot lidt over 120 år, og en del ses at have afløst andre pasagemuligheder, oftest vadedsteder. Som eksempel kan nævnes lokaliteten Præstbjerg Vad, der er kendt helt tilbage fra 1480. I slutningen af 1800-tallet sløjfes vadedstedet, og en bro oprettes i stedet for. Og på det ældste Generalstabskort står navnet Præstbjerg Bro opført.

Når bro forekommer som første led i stednavne på drivvejsruten i Ringkøbing Amt, er det oftest i gård- og husnavne i formen Brogård (forekommer to gange), Brohus og eventuelt i bebyggelsesnavnet Brosbøl, der dog mu-

ligvis i stedet indeholder en genitivform af mandsnavnet Broder.

Spang betegner som regel en gangbro eller en smal bro over et vandløb. Ordet forekommer ligesom bro ofte i stednavne, men til forskel fra dette element forekommer spang i det indsamlede materiale alene én gang, som førsteled i stednavnet Spangsmose. Grunden til, at spang ikke forekommer oftere, skal sikkert søges i det faktum, at dette stednavnelement oftest optræder i navne på marker eller mindre naturlokaliteter og kun sjældent i bebyggelsesnavne. Spangsmose må oprindeligt have betegnet en mose beliggende ved en gangbro.

I det indsamlede materiale forekommer vase, ligesom spang, kun som forled i stednavne. Siden ordet oftest betegner et overfartssted i moser og enge, hvor passagen er blevet gjort sikker med opfyld af sten eller risknipper, er det ikke overraskende, at navnet sjældent forekommer i materialet, kun belagt i gårdsnavnet Vasetoft. I en drivvejsammenhæng vil vase sikkert ikke have den største relevans, idet vaser normalt blot var beregnet til let og lejlighedsvis trafik i en landsbylokal sammenhæng.

Det overfartsbetegnende element vad 'vadedsted' optræder tre gange i det indsamlede materiale, nemlig i Drosvad og Ørrevad samt som del af første led i stednavnet Stenvad Bro. Ofte beskriver førsteledet i stednavne på

-vad selve vadestedets beskaffenhed, for eksempel om vadestedet er belagt med sten som i Stenvad. I andre tilfælde betegner førsteleddet hvilken bebyggelse vadet ligger ved som i Ørrevad (sogne-navnet Ørre), om end navnet Ørrevad er en ret ny konstruktion. Lokaliteten hed tidligere blot Vad (1683 Wad, 1807 Wad). I Drosvad synes at indgå et tidligere navn på det vanddrag, vadestedet går igennem. Fra den tidligste kildeform at dømme, 1614 Drøßwad, kan der være tale om et navn, der er beslægtet med det jyske verbum drøse 'drysse', sikkert sigtende til vanddragets løb.⁸

Et andet ord for vadested, vejle, indgår også i nogle af materialets navne. Som med elementet vad beskriver forleddet ofte vadestedets beskaffenhed. For eksempel indgår ordet ør 'grus' sandsynligvis i naturnavnet Ørevejle. Det nærliggende Ørvejle, Gudum Sogn, Skodborg Herred (1614 Ør Veyel) er for øvrigt af samme oprindelse. I et navn som Rødevejle er det sandsynligvis også en egenskab ved vadestedet, der beskrives, nemlig en rødlig farve, velsagtens enten vandets eller bundens farve.

Af andre vadestedsbetegnende stednavneelementer kan nævnes det jyske ord fal 'vad', der indgår i bestemt form i stednavnet Falen ved Bork Havn. Fal forekommer ret ofte i mindre vestjyske naturnavne og indgår også i vanddragsnavnet Falbæk i Skjern Enge, nu

især kendt fra vejnavnet Falbækvej. Ordet er i sig selv en variantform af et andet jysk ord fæl 'vad', der i materialet indgår i det sammensatte navneord fælsted 'vadested', som eksempelvis træffes i stednavnet Felsted Bro på grænsen mellem Sahl og Ejsing Sogne i Ginding Herred. Dette ord forekommer for øvrigt også i stednavnene Felsted Huse, Felsted Kog og Felsted Odde i Sønder Nissum Sogn, Ulfborg Herred.

Som det ses af ovenstående gennemgang er stednavne, der indeholder færdselslettende stednavnelementer, langt i overtal i alt fald, når et moderne landkort er hovedkilden. Grunden til dette skal sikkert søges i vigtigheden af sådanne lokaliteter til sikring af færdslen. På den anden side har kildevalget en del af skylden for, at navne, der indeholder de direkte vejbetegnende stednavneelementer, er noget underrepræsenteret. Moderne topografiske landkort opererer ikke med vejnavne, men identificerer veje med nummer. For de fleste daglige brugere af vejene, vil vejene ganske sikkert oftest omtales som Holstebro Landevej, Ringkøbing Landevej med mere, og ved færdsel på selve vejen er vejnavnet altid at finde på den pågældende vej.

Andre interessante typer stednavne langs drivvejen

Indtil videre er der i denne artikel

kun blevet fokuseret på det relativt snævre felt, de færdselsrelaterede stednavne. En lignende gennemgang kunne udmærket gøres også med andre typer og kategorier af stednavne langs ruten, eksempelvis højnavne, kronavne, kultur- og bebyggelseshistorisk betydningsfulde navne med mere. Jeg skal i det følgende kort opridse et par eksempler.

På flere steder af Drivvejen, især på dens sløjfer (grå ruter), er der en del eksempler på gamle kronavne. Kroers navne falder generelt i fire kategorier. Oftest indgår navnet på den by, hvori kroen ligger, i kronavnet, blandt andet Rabjerg Kro (1871 Rabjerg Kro) og Sevel Kro (1911-12 Sevel Kro, 1810 Bakkehuset). Alternativt kan også navnet på en bro eller et overfartssted indgå i navnet, heriblandt Falen Kro (1860-61 Faalen Kro) efter navnet på det oprindelige vadested Falen 'Vadestedet'. I nogle tilfælde synes førsteleddet at betegne kroens oprindelige farve eller udseende, det vil sige, om kroen på navngivningstidspunktet var hvid- eller rødkalket eller virkede sortagtig. Der er ikke mange navne af denne type, men i det mindste er førsteleddet i gårdnavnet Sortekro (1844 Sorte Kroe) syd for Lyager i Dejbjerg Sogn et eksempel på en sådan navngivning. Den sidste og morsomste type af kronavne er de såkaldte imperativnavne.⁹ Et imperativnavn er

ikke, som normalt, sammensat af et navneord/tillægsord og navneord, men er derimod dannet af en sammensætning af et udsagnsord i bydemåde samt et biord eller navneord. Oftest beskriver et imperativnavn, hvad man gør et bestemt sted. Især indgår typiske selskabelige fornøjelser som at drikke, som i husnavnet Sluk-efter (1957) i Rind Sogn (sikkert en gammel smugkro på landevejen), piberygning som i Tænd-pibe (1911 Tændpibe) i Velling Sogn. Somme tider angiver navnet også, at man plejer at stoppe omkring stedet, som i husnavnet Snur-om (1921 Snurom) i Herning (igen sikkert en smugkro). I andre tilfælde er navnet en advarsel om ikke at komme indenom, antageligvis på grund af dårlig beværtning, hvoraf det kendteste nok er beværtningerne Spring-forbi (1766 Springforbie) ved Dyrehaven nord for København og Tappernøje (1664 Tapenøyes Krug) i Snesere Sogn ved Præstø. I det første tilfælde skulle beværtningen være så dårlig, at det ikke var tilrådeligt at stoppe op, men bedre at fortsætte til næste kro. I det andet tilfælde derimod henvises til en tidligere kroværts forkærlighed for præcist afmålt eller end dog undermålt udskænkning. Ikke alle navne af denne type er kronavne, ofte er navne af denne slags også givet om små huse eller gårde, heriblandt husene Stat-ene (1921 Statene) 'Stå alene, stå for

sig selv' i Bording Sogn eller naturformationer som eksempelvis bakken Kig-højt (1924 Kighøjt) i Hoven Sogn.

Kronavne har det med at ligge ved hovedfærdselsåre, og jo tættere man er på en købstad, jo flere kroer dukker der også op. Lad os tage et eksempel og følge drivvejsløjfen fra Ringkøbing til Lem. Denne del af drivvejen følger her flere steder landevejene aftegnet på Johannes Mejers kort. Med Ringkøbing bag sig kommer man sydøstover snart til Vesttarp og så ned i Velling. Heromkring lå smugkroen Tænd-pibe (1911 Tændpibe), nedrevet første fjerdedel af 1900-tallet. Navnet sigter sikkert til, at det nu var tid til at tage første pibe tobak på vej hjem fra marked i Ringkøbing. Selv om Velling ingenlunde er nogen stor eller særlig langstrakt by, kendes der fra den anden ende af byen faktisk endnu et navn, der vidner om smugkrosaktivitet, nemlig navnet Stop-om (1956 [sdab'om]). Egentlig er navnet fejlskrevet, idet navnets udtale i virkeligheden angiver navnet som Stap-om. At stappe betyder på jysk 'at stampe, sammentrykke', og ordet bruges om den handling at trykke tobakken ned i pibehovedet. Kroens navn betyder derfor ikke 'Stop omkring', men derimod 'Stop piben om' og falder dermed helt i tråd med Vellings anden smugkros tilbud om tilforladelige rygepauser – og sikkert en enkelt dram eller

to. Fra Velling går turen nogle få kilometer gennem Venner til Nørby i Velling Sogn. I dag er her ingen kro, men gårdnavnet Rødekrogård (1871 Rødekro Gd.) vidner om, at der har været landevejskro her tidligere, og at kroens særlige kendetegn må have været dens røde farve. Det er muligt, at farveangivelsen i Rødekro skal ses i forhold til farveangivelsen på det nærliggende Sortekro syd for Lyager på Hovedvej A11. Fra Nørby går ruten raskt videre over Lem mod Skjern. Dette ganske korte stykke af Drivvejen havde altså ikke mindre end tre gamle kronavne, og eksemplet kan sikkert følges andre steder på Drivvejen også.

At gamle vejspor og høje følges ganske tæt ad, har der længe været antaget, men inden Skjern-Egvad Museums Høj og Vad-projekt har der ikke været forsket direkte i denne antagelses rigtighed. Høj og Vad synes at have godtgjort, at antagelsen langt hen ad vejen holder stik. En stor del af højene i de mange højkrækker har ikke noget kendt navn, og der er flere eksempler på, at højnavne ikke nødvendigvis er af synderlig høj alder. Dog må man samtidig sige, at andre højnavne må være af betydelig alder set ud fra deres skriftlige overlevering, sproglige indhold og bøjningsforhold.

Mellem Torsted og Skjern findes en ret markant nord-sydgående række af høje, der løber parallelt



Figur 3. Kort over navngivne høje langs Drivevejen gennem Sønder Lem, Dejbjerg og Skjern Sogne.

med Drivevejen vest for denne. Af pladsmæssige hensyn nøjes vi med at følge højrækken gennem Sønder Lem, Dejbjerg og Skjern Sogne (se figur 3). I skellet til Sønder Lem Sogn står højgruppen Tinghøje (1872 Tinghøje), et ret almindeligt navn overalt i landet. Der har næppe været holdt ting på alle Tinghøj-lokaliteter, og navnet sigter i mange tilfælde enten til sagn, eller til at højene eventuelt har ligget på vejen til det lokale tingsted. Lidt syd for disse høje ligger Øster og Vester Tophøj (1872 Ør. Tophøj, Vr. Tophøj), igen et ganske vanligt højnavn, her sigtende til formen på højen som havende en separat top på selve højen. Herefter følger en lang række unavngivne høje, men ved vejen mellem Karsbæk og Fårborg ligger de tre høje Byhøjene (1961 Byhøjene), et lidt uforklarligt navn, idet højene ligger omtrent så langt fra bebyggelse, som det kan lade sig gøre i sognet. Lidt syd for disse høje ligger en gruppe af ni høje med det sigende navn Nihøje (1896 Nihøje). De næste to højnavne vidner antageligvis om overtro i forbindelse med højene. I det første tilfælde Kongehøj (1911-12 Kongehøj) kan navnet sigte til, at man tror, at en konge er begravet i højen; alternativt er det den største høj i området. Derimod er der næppe den store tvivl om, at et navn som Trolldhøjene (1911-12 Trolldhøjene) må vidne om lokal tro på, at troldre beboede disse høje.

I Dejbjerg Sogn lidt syd for grænsen mellem Sønder Lem og Dejbjerg Sogne ligger højen Kasper Højes Høj (1911-12 Kasper Højes Høj) eller Kasper Hoddes Høj (1933 Kasper Hoddes høj). Åbenbart skal navnets oprindelse søges i et drab begået mod en tatter ved navn Kasper Høje eller Kasper Hodde så sent som den 23. juni 1882. Ikke alene står dette navn som et monument over tidligere tiders behandling af samfundets skæve eksistenser, navnet minder os i høj grad også om, at højnavne langt fra nødvendigvis er af høj alder. Umiddelbart syd for denne høj ligger dels Rævehøj (1955 Rævehøj) og Trehøje (1955 Trehøje), henholdsvis opkaldt efter forekomsten af ræve og efter antallet af høje i gruppen. Herefter følger to høje, Lavhøje (1798 Laug Høye), antageligvis navngivet efter højenes smålige udseende. Syd for igen finder vi Spidshøj (1911-12 Spidshøj), der, ligesom Tophøj og Lavhøje ovenfor, tager sit navn efter højens form, der er mere spids end normalt. Højen er af gennemsnitlig højde, men er ganske lille i omkreds, hvorfor højen virker mere spids end høje normalt gør.¹⁰ De næste høje i rækken Klarhøje (1799 Klar Høye), sikkert dannet af det gammel-danske ord klakk 'knold, klump, banke'. Højene er beliggende på en ellipseformet banke. Sydøst herfor findes Øvre Stenhøj (1799 Over Steen Høj). Der har tidli-

gere antageligvis været en Nedre Stenhøj også, men den er ikke kendt. Hvad sten henviser til, er ikke helt sikkert, det kan være en stenstøtte, men det kan også være, at randstenene har været blotlagt på et tidspunkt. Umiddelbart syd for ses to markante høje, Mandhøj (1799 Mands Høy) og Kvindehøj (1911-12 Kvindehøj), hvor navnet Kvindehøj sikkert er opstået som navnepar til det, antageligvis, ældre Mandhøj. Et højnavn, der heller ikke synes have særlig høj alder, er det næste navn Slesvigerhøj (1911-12 Slesvigerhøj). Ifølge oplysningerne om navnet skulle en person fra Slesvig have harpet grus på denne lokalitet. Midt under arbejdet styrtede grusgraven sammen, og slesvigeren mistede livet. Lidt sydøst herfor ligger Storehøj (1897 Storehøj), der igen har navn efter højens størrelse.

Herfra tynder det meget ud i antallet af høje, og først et godt stykke vej efter Slesvigerhøj kommer næste højnavn Bavns-høje (1911-12 Bavns-høje). Hø-jene er beliggende mere end 60 meter over havet og har været gode steder at lave bavnsignal fra. Et bavn er et signalbål, der var en vigtig og hurtig kommunikationsmetode mellem landsdelene førhen i ufredstider. Efter endnu nogle unavngivne høje kommer vi til Taterhøj (1911-12 Taterhøj), ligesom Kasper Højes Høj en mindelse om tilstedeværelsen af tater i området. Højen er belig-

gende tæt ved lokaliteterne Rakkerkullen og Riberhus, begge opholdssteder for tater før i tiden. Sidste høj i rækken er den nærliggende Skelhøj (1911-12 Skelhøj) i Skjern Sogn. Kort syd for denne høj starter engdragene ned mod Skjern Å, hvilket sikkert er grunden til, at højrækken slutter så brat lige her.

Som det ses af ovennævnte gennemgang af en vilkårlig højrække i Drivvejsområdet, er højnavnene oftest af ganske gennemskuelige og oftest relativt ung alder. I alt fald relaterer navne som Kasper Højes Høj, Slesvigerhøj og Taterhøj til relativt sene foreteelser. I de andre tilfælde kan der ikke siges meget om højnavnenes alder, idet indholdet i de fleste tilfælde er almindeligt ordstof uden sikre dateringsforhold. Dog kan man med et navn som Bavns-høje sikkert antage, at navnet må være givet i tidsrummet fra indlånet af ordet bavn fra frisisk cirka år 1300, indtil bavnsystemet gik i opløsning. Dog er materialet alligevel interessant fra en kulturhistorisk synsvinkel ikke alene på grund af diverse tekniske termer, der indgår i dette navnemateriale, men i lige så høj grad fordi sådanne navne giver os mulighed for at se ind i navngivernes forståelses-verden. Hvad udgør for eksempel en top i Tophøj, hvad gør en høj stor eller spids? Og hvorfor må en Mandhøj skulle have en Kvindehøj – for at holde hinanden ved

selskab? Ikke alle spørgsmål kan besvares, men en stor del af dem giver muligheden for et indblik i tidligere tiders forestillings-verden.

Afrunding

Med denne hastige gennemgang af, i bred forstand, færdselsrelaterede stednavne langs Drivvejen i Ringkøbing Amt, håber jeg at have vist, at der tematisk set er en del at høste i stednavne på og ved ruten. En del af de omtalte stednavne har muligvis ikke nogen direkte tilknytning til den historiske drivvej, men alle har de derimod i større eller mindre grad tilknytning til områdets samfærdsel. Så ud fra det ønske om at fortælle 'historien' om stude-drifts-perioden og færdsel langs vore landeveje vil langt størstedelen af disse stednavne være af relevans. Derudover ville en gennemgang af alle relevante historiske kilder med tættekam uden tvivl kunne fordoble antallet af færdselsrelaterede stednavne flere gange. Nogle af de omtalte færdselsbetegnende stednavne synes ikke at være af synderlig høj alder, men dette skyldes ofte den kildemæssige situation for denne gruppe af navne – de er sjældent fokus for retssager og andet, der kan få stednavne til at optræde i kilderne. Flertallet af de ældst belagte færdselsbetegnende stednavne ligger næsten udelukkende

på gamle hovedfartsårer. Det, at Drivvejen er i berøring med flere af de gamle færdselsårer i det vestjyske, er sandsynligvis med til at højne antallet af færdselsrelaterede stednavne af høj alder. Så på denne baggrund kan man kun omtale Ringkøbing Amts rutelægning som meget historietro – lad os håbe Drivvejen som vandresti vil blive en god formidler af regionens identitet og historie.

Noter

- 1 Graugaard 2004, s. 150.
- 2 Egeberg 2004, s. 47-48.
- 3 *Johannes Mejers kort over det danske rige 1942*, bind 2, planche 3-7, 9-10, 19-34, 39-41.
- 4 Jørgensen 1979, s. 40.
- 5 Jørgensen 1979, s. 44.
- 6 Jørgensen 1979, s. 55-57.
- 7 Gammeltoft 2004, s. 23.
- 8 Se eksempelvis *Danmarks stednavne 17.1*, s. 88 og Kousgård Sørensen 1968-96, 1, s. 326.
- 9 Wohlert 1960, s. 63-95.
- 10 Ifølge Nationalmuseets 'Gule Fredningslister' er højen 1,7 meter i højden og 8 meter i omkreds, hvilket blot er halv omkredsstørrelse i forhold til mange andre høje i området.

Litteratur

- Danmarks stednavne 1-*.
Udgivet af Stednavneudvalget (Institut for Navneforskning). 1922- København.
- Egeberg, T. 2004. Høje og hjulspor i tusindvis. *FRAM* 2004, s. 44-51.
- Frifelt, S. J. 1934: *Ad jydsk Veje sønderud*. København.
- Gammeltoft, P. 2004. Hvordan finder vi vejen? – Stednavne som vejviser til gamle vejforløb. *Fra Ribe Amt 2004*, s. 21-28.
- Graugaard, E. 2004. Nortrail. *FRAM* 2004, s. 145-150.
- Johannes Mejers kort over det danske rige 1-3 1942*. Udgivet med støtte fra Carlsbergfondet af N.E. Nørlund. København.
- Jørgensen, B. 1979. Stednavne og Samfærdselshistorie. *Navnestudier* 18, København.
- Kousgård Sørensen, J. 1968-96. *Danske sø- og ånavne 1-8*. København.
- Videnskabernes Selskabs Kort 1768-1805*. Udgivet af Det Kongelige Videnskabernes Selskab. København.
- Wohlert, I. 1960. Imperativiske Stednavne. *Ti Afhandlinger. Udgivet i anledning af Stednavneudvalgets 50 års jubilæum*. København.

De første hjulspor

Af Torben Egeberg

Uvejsomme. Dybt nedkørte, vandfyldte. Langsomme, besværlige. Sådan beskrives de gamle veje gennem Vestjylland ofte. Vejene er de veje, som blev brugt i stuedrifternes tid, og som førte til markeder og købstæder syd på og for den sags skyld videre ud i den store verden. Langs ruterne lå med dagsrejsers mellemrum kroer, hvor de vejfarende og driverne kunne gøre holdt undervejs. Dette billede hører til i en tid, der ikke ligger så langt tilbage, nogle århundreder eller lidt mere måske. Hvad, der er foregået af færdsel inden den tid, fortæller sig ofte i et historisk tågeslør, uden at nogen af den grund vil hævde, at der ingen kørsel foregik.

Måske har de vestjyske veje rødder meget langt tilbage i tiden. En af dem, der har interesseret sig for dette, er Salomon Frifelt, velkendt for sine mange bøger om forskellige historiske emner fra Vestjylland. Det var hans opfattelse, at vejspor i deres oprindelse var meget gamle, og at nyere tids kørsel kun var en del af en helhed. I bogen "Lisaa gammel som æ vej" fra 1968 fortæller han om

et særligt sted i Strellev Sogn i den sydligste del af det gamle Nørre Horne Herred. På nogle lynchklædte bakker ligger her Tinghøjene sammen med dybe hjulspor. Lad os følge den begejstring, der greb Salomon Frifelt, da han i 1929 sammen med forfatteren Thorkild Graulund var taget på tur for at studere stedet nærmere. Snakken var faldet på, hvad der her kunne være ældst, højene eller hjulsporene? Da Salomon Frifelt opsøgte stedet et par dage senere for at kontrollere de første antagelser, beretter han begejstret: "Vi staar paa den sydlige høj og ser ...[at] vejsporene stræber ind mod højen. Men se blot. – De bøjer ikke til side! Bliver ved! Lige ud! – Udviskes kun mere og forsvinder saa under højen. Vi holder vejret i spænding. – Er det muligt? – Ser vi ret? – Da maa sporene jo vise sig igen Nord for højen? Og de er der, noget udviskede, men dog kende- ligt paa øjemaal, føleligt for fødder og hænder."¹

Bevarede hjulspor, der fortsætter ind under en bronzealderhøj, ville være en sensation både den-

gang og i dag. Salomon Frifelt var overbevist om, at der mellem de to høje fandtes hjulspor fra den ene til den anden, og at de gik ind under begge høje for at fortsætte videre til begge sider. Derfor måtte sporene mindst være fra bronzealderen, eller måske endnu ældre. I alder vil det sige 3.500 år eller mere.

Hjulspor under gravhøje i Strellev?

Engang var området ved Tinghøje ganske befærdet, hvis man skal dømme efter de utallige mængder af overpløjede hjulspor, der på luftfotos ses nord og syd for området. Sporene dækker et 300 meter bredt bælte med spor efter kørsel, og de indgår i en af de store færdselskorridorer i landskabet mellem Skjern Å til Varde Å. Knyttet til dette forløb er også et bånd af gravhøje, hvori Tinghøjene indgår. Disse forhold er blevet registreret i forbindelse med projektet Høj & Vad, hvor alle gravhøje og hjulspor, enten bevarede eller synlige på luftfotos, er blevet kortlagt.²



Tinghøjene i Strellev Sogn. Dybe hjulspor bevokset med høje græsser skærer sig gennem et terræn med bronzealderhøje. Går der også hjulspor ind under de to høje på billedet, sådan som Salomon Frifelt oplevede det i 1929? Foto: T. Egeberg.

Sandsynligheden for, at der kunne gemme sig meget gamle hjulspor under gravhøje, er af flere grunde en realistisk mulighed, og Salomon Frifelt's iagttagelser er på ingen måde løsrevne fantasier. Om han har set rigtigt, er dog endnu ikke undersøgt nærmere, men det vil nok kunne lade sig gøre. Besøger man stedet i dag, ser man stadig de samme dybe hjulspor som i 1929, og mellem de nævnte høje også noget, der kunne ligne to sæt hjulspor fra høj til høj. Mellem de to lavninger er der et lidt højere område, der minder om et lavt dige. Må-

ske er fylden hertil gravet op fra begge sider, hvorved to lavninger er fremkommet, med mulighed for forveksling i forhold til hjulsporene andre steder omkring højene – eller også har Salomon Frifelt alligevel ret. Forskelle i vegetation kan nogle gange være med til at afsløre, hvad der gemmer sig under overfladen i hedeområder. Ved Tinghøjene er det tydeligt, at der i alle hjulspor og også i de to lavninger mellem højene gror høje græsser, lyngen og alle de andre plantearter findes på de øvrige områder.

Selv om vi ikke umiddelbart

får besvaret spørgsmålene her ved Tinghøjene, er sådanne lokaliteter oplagte steder for at undersøge forholdet mellem veje og gravhøje nøjere. Specielt Vestjylland rummer særlige muligheder. I ingen andre dele af landet lader gravhøje og hjulspor sig kortlægge i tilsvarende store mængder, samtidig med at fordelingerne af høje og spor danner et finmasket net på kryds og tværs gennem landskabet. Det er dette netværk, der nu tolkes som forskellige tiders foretrukne kommunikationslinjer og dermed færdselskorridorer.³

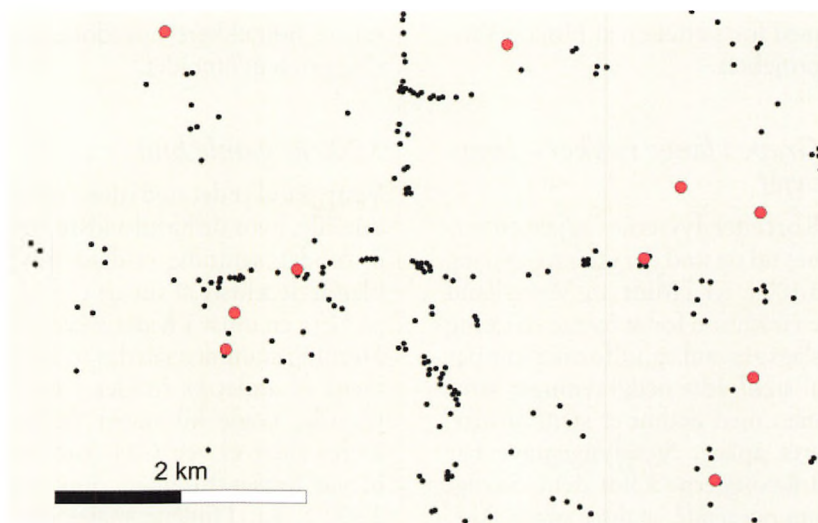
De første vogne – de første spor

Længe før de første gravhøje blev opført, levede befolkningen som jægere og fiskere i skovdomineret – og vejløst – landskab, indtil agerbrugets indførelse for 6.000 år siden på grundlæggende vis forandrede både levevis og omgivelser.

Ard og vogn var en af agerbrugets vigtigste forudsætninger. Den nyeste forskning viser, at brugen af arden og vognen dukker op omkring 3.500 f. Kr., ikke bare i Mellemosten, men også i vidt forskellige egne af Europa, herunder det nuværende danske område.⁴ Så langt tilbage skal vi derfor regne med, at vogne kan have været i brug. Spor efter pløjning fra denne tid findes ofte bevaret i de gamle muldflader under dysser og jættestuer i det danske om-

råde. Mange gravanlæg er således anlagt på marker, måske endda forsætligt på netop slægtens marker. Det kunne forventes, at gravene lige så ofte ville være opført, hvor vogne havde kørt. Og måske er dette også sket i mange tilfælde, men i så fald har disse spor været så beskedne i styrke, at de ikke har skåret sig ned i undergrunden under muldlaget. Først hernede vil det normalt være muligt at spore dem arkæologisk. I et enkelt tilfælde, under en langdysse syd for grænsen, mener man dog at have fundet spor, der kan stamme fra kørsel med vogne. Beviserne på brug af vogne blandt de allerførste agerbrugere i det danske område er således endnu få og usikre. Men vi skal kun syd for Østersøen til det polske område for at finde samtidige beviser for kendskab til vogne, i form af stiliserede afbildninger på lerkar.⁵ En kobbermodel af trækokser fra samme område viser ligeledes kendskab til anvendelse af trækdyr, og dermed indirekte ard og vogn. Undersøgelser af tamkvægets knogler i det sydsandinaviske område har vist, at anvendelsen af okser som trækdyr var en mere eller mindre fast del af husdyrholdet allerede i århundrederne efter 3.300 f. Kr.⁶

Fascinerende ville det være at kunne kortlægge de ældste veje, men dette lader sig af mange forskellige grunde ikke uden videre gennemføre. Der ligger dog en mulighed i at undersøge forde-



Eksempel på kortlægning af gravfund fra den ældste bondestenalder (4.200-2.800 f.kr.) i landskabet omkring Dejbjerg og Lem nord for Skjern Å sammenlignet med fordelingen af de senere gravhøje, der med hovedvægt i bronzealderen er opført i perioden 2.800-1.000 f. Kr. Røde cirkler angiver de ældste grave. Kortlægning: K.L. Johansen & S.T. Laursen samt T. Egeberg.

lingen af de monumenter, som de første agerbrugere opførte forskellige steder i landskabet. Vi kender dem som dysser og jættestuer, med langdysserne som de mest markante med deres længder på 30-40 meter eller mere. Også i Vestjylland har der været opført mange af disse gravanlæg, desværre er kun ganske få bevaret i dag. Derfor kan vi kun få steder i landskabet opleve disse monumenter, der i sin tid har været synlige vidt omkring. Hvis vi antager, at disse gravanlæg ligesom alle senere gravhøje på en eller måde afspejler, hvor man boede

og færdedes, vil en kortlægning af gravene fra det ældste agerbrugs tid derfor angive hovedtræk i den daværende samfærdsel. Uden at gå nærmere i detaljer med dette, præsenteres her et kortudsnit, der viser udbredelse af de ældste grave sammen med de senere gravhøje i Dejbjerg-Lem-området. Eksemplet antyder de muligheder, der vil være i at analysere sammenfald – eller det modsatte – i forholdet mellem udbredelsen af stengravene og de senere tiders runde høje. Dette er noget, der vil være særdeles væsentligt at få undersøgt nærmere i forbindelse

med fortsættelsen af Høj og Vad-projektet.

Grave i lange rækker – langs veje?

Kort efter dyssernes og jættestuernes tid opstod der i tiden omkring 3.100 f. Kr. i Midt- og Vestjylland en tradition for at bygge en særlig slags gravanlæg, udformet som par af stenfyldte nedgravninger sammen med endnu et stenkonstrueret anlæg. Stendyngegrave har arkæologerne kaldt dem. Særligt imponerende er disse grave ikke. Mere specielt er det, at anlæg efter anlæg kan være anlagt i hinandens forlængelse over meget lange strækninger gennem landskabet. Den hidtil længste af disse rækker måler omtrent to kilometer. Denne kendsgerning har sammen med fund af tilsyneladende meget gamle hjulspor langs rækkerne givet anledning til at overveje, om de kunne være opført langs datidige færdselsårer.⁷ På denne måde får man en fornemmelse af, at der kan være en nær tidsmæssig forbindelse mellem grave og hjulspor, således at de i fællesskab har udgjort en fortidig færdselsrute, uden at en samtidighed dog kan bevises. Et af fundstederne med sådanne grave sammen med spor, der ligner hjulspor, ligger i Vestjylland, nærmere betegnet ved Glibstrup i Lyne Sogn, syd for Tarm. Her har grave og spor samme orientering, omtrent nord-syd, svarende til de

senere højrækkers hovedorientering gennem området.⁸

5.000 år gamle hjul

Vestjylland er det sted i det danske område, hvor de hidtil ældste hjul er fundet, samtidig er disse fund blandt de ældste af sin art i Europa.⁹ Fra en mose i Kideris syd for Herning stammer således to hjul, mens et andet er fundet i Bjerregårde, nogle kilometer derfra. Deres alder er ved C14-datering blevet fastsat til tiden omkring 2.800 f. Kr. Hjulene måler omtrent 0,8 meter i diameter. Fælles er fremstillingsteknikken, tildannet som de er af egetræ i store skiver, og med et centralt hul til montering på akslen. Foruden de danske fund er hjul samt modeller og afbildninger af hjul og vogne kendt fra mange forskellige egne af Europa og Mellemøsten. I de fleste områder synes hjulet i dets ældste form at dukke op omkring 3.500 f. Kr.¹⁰

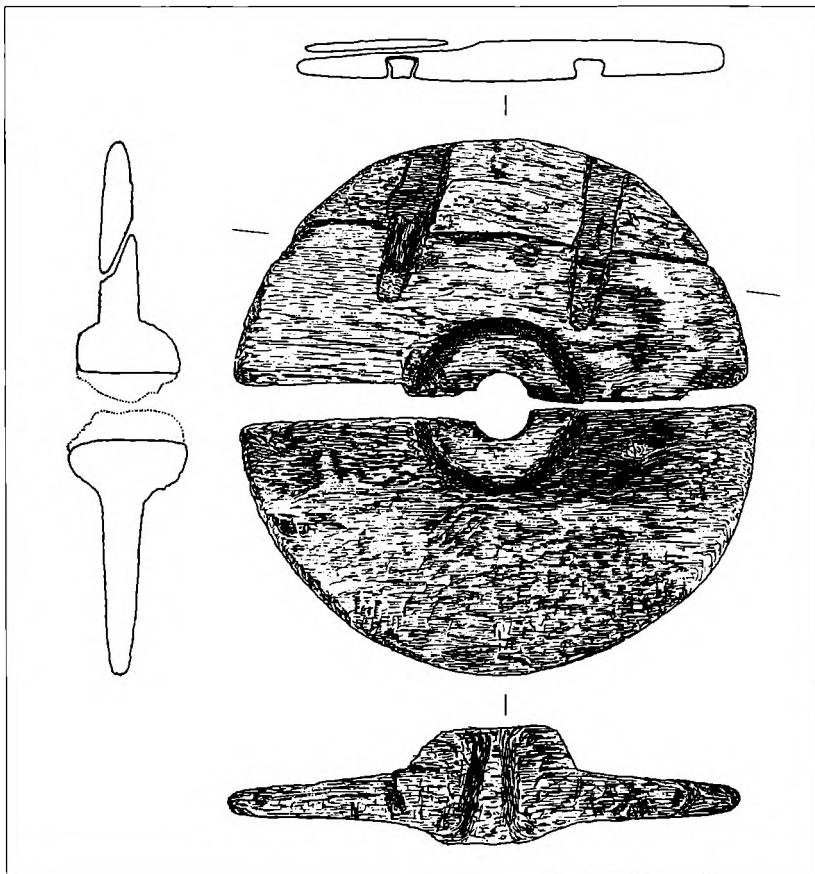
Færdsels foranderlighed

At beskæftige sig med antagelser om færdselskorridorer og høj-rækker kan let give det indtryk, at disse linjer er fastlåste kendsgerninger, som al færdsel til alle tider har bevæget sig ad. Men det behøver ikke at være tilfældet. Siden den første kørsel en gang i bondestenalderen er der opstået et foranderligt netværk af ruter



Stendyngegrave i Glibstrup nær Lyne syd for Tarm. De to striber gennem området tolkes som indirekte aftryk af et hjulspor med bredde på omkring en meter. Selve hjulsporet er således ikke bevaret, derimod dets geologiske aftryk i undergrunden. Nord er opad på planen. Efter Faber 1984 suppleret med plan på Varde Museum. Her gengivet med venlig tilladelse af Ole Faber.

med udgangspunkt i de bebyggede områder. Alligevel er den mest kørsel sandsynligvis foregået, uden nogen sinde at blive gentaget i det samme spor, fordi det var dagligdagens landbrugsmæssige formål, der var bestemmende.



Et af skivehjulene fra Kideris. De to indskæringer øverst har skullet hindre hjulet i at flække. Hjulet er slidt og har nu en diameter på 0,78 meter. Med sin datering til cirka 2.800 f.kr. er det blandt de ældste, bevarede hjul i Europa. Efter Rostholm 1978.

Efterhånden opstod nogle færdselsstrøg af overordnet betydning. Deres forløb har i vid udstrækning været betinget af landskabets naturbetingede færdselskorridorer. Vi skal dog ikke forestille os dem som veje i moderne forstand, men som meget bredt anlagte ruter,

hvor der var tradition for at køre. Hvor færdslen var tilstrækkelig intens, blev der efterhånden slidt dybe spor i det datidige landskabs overflade. Men fastlåste i vores nutidige forstand har kun få færdselsruter været, og selv disse overordnede færdselsstrøg har kunnet

opstå og forsvinde. Udbredelsen af højrækker i landskabet nord og syd for Skjern Å afspejler tydeligt dette. Der er således en del eksempler på sammenfald mellem nyere tids veje og de fortidige højrækker, i andre tilfælde ligger rækkerne nu forladte gennem landskabet.

Tinghøjene og den ældste færdsel

Da Salomon Frifelt i sin tid lod sig begejstre ved Tinghøjene, greb han fat i et spørgsmål, der utvivlsomt var inspireret af opdagelsen af, at gravhøje kunne ligge på lange rækker gennem landskabet. Det var arkæologen Sophus Müller, der nogle årtier forinden var kommet til denne erkendelse i netop Vestjylland. Disse høje blev nu grundlaget for at tolke fænomenet som et udtryk for, at datidige færdselslinjer gik gennem de steder, hvor man boede, og hvor man begravede sine døde i nærliggende høje.¹¹

Hvis der ved en fremtidig arkæologisk undersøgelse fremkommer hjulspor under Tinghøjene, vil det være af største betydning. Skulle det ikke lykkes, vil andre spor efter meget gammel kørsel før eller siden dukke op under andre gravhøje eller på steder, hvor der viser sig at være gode bevaringsforhold til stede.

Ved Tinghøjene er det fascinerende at stå og forestille sig,

hvornår den første kørsel gik for sig på netop dette vejstrøg. I sin yderste konsekvens kan traditionen her være lige så gammel som den ældste kørsel andre steder. Hjulfundene fra Vestjylland viser, at vi skal tænke os omkring 5.000 år tilbage i tiden. Dengang blev de første vogne taget i brug - og de første hjulspor skar sig ned i mulden.

Ingen steder i landskabet ser vi i dag så gamle spor. Det, vi ser, er sporene efter de sidste kørsler, der måske foregik for blot 100 år siden. Men kørslen er kun sjældent foregået tilfældige steder, og langt de fleste af disse spor fulgte sandsynligvis årtusinders traditioner.

Noter

- 1 Frifelt 1968.
- 2 Johansen & Laursen, upubliceret; Egeberg 2004.
- 3 Johansen, Laursen & Holst 2004.
- 4 Johannsen 2005 og i tryk.
- 5 Jensen 2004.
- 6 Johannsen i tryk.
- 7 Johannsen 2005; Johansen & Laursen upubliceret; Jensen 2004.
- 8 Nielsen & Faber 1985; Faber 1984.
- 9 Rostholm 1978; Schovsbo 1987; Jensen 2004.
- 10 Johannsen upubliceret.
- 11 Müller 1899.

Litteratur

- Egeberg, T. 2004. Højrrækker og hjulspor i tusindvis. *FRAM*, s. 44-51.
- Faber, O. 1984. Stenaldergrave i Glibstrup. *Ølgod Museum*, 19. årgang, s. 10-13.
- Frifelt, S.J. 1968. *Lisaa gammel som æ vej. En bette krønike om Ølgod Sogn og By og Sparekasse* 16. maj. 1868-1968. Ringkøbing.
- Jensen, J. 2004. *Danmarks Oldtid. Stenalder*. København.
- Johannsen, N.N. 2005. Palaeopathology and Neolithic cattle traction: methodological issues and archaeological perspectives. J. Davies, M. Fabis, I. Mainland, M. Richards & R. Thomas (red.): *Diet and Health in Past Animal Populations. Current research and future directions*, s. 39-51. Oxford: Oxbow Books.
- Johannsen, N.N. i tryk. Draught cattle and the South Scandinavian economies of the 4th millennium BC. R. Baumeister, S. Karg, H. Schlichtherle & D. Robinson (red.): *Economic and environmental changes during the 4th and 3rd millennia BC*. Oxford: Oxbow Books.
- Johannsen, N.N. upubliceret.: *Draught cattle technology: Contributions to the study of a prehistoric innovation*. Speciale, Aarhus Universitet, Afdeling for Forhistorisk Arkæologi.
- Johansen, K.L. & S.T. Laursen upubliceret. *Langtidsstrukturer i social praksis*. Speciale, Aarhus Universitet, Afdeling for Forhistorisk Arkæologi.
- Johansen, K.L., S.T. Laursen & M.K. Holst 2004. Spatial patterns of social organization in the Early Bronze Age of South Scandinavia. *Journal of Anthropological Archaeology* 23, s. 33-55.
- Müller, S. 1899. *Vor Oldtid*. København.
- Nielsen, A.H. & O. Faber 1985. *Arkæologiske Udgravninger i Danmark*, s. 124, nr. 327. Glibstrup. Stendyngegrave. København 1986.
- Rostholm, H. 1978. Neolitiske skivehjul fra Kideris og Bjerregårde i Midtjylland. *Kuml* 1977, s. 185-222.
- Schovsbo, P. O. 1987. *Oldtidens vogne i Norden*. Bangsbomu-seet.

Handelsfolk og bydannelser langs med landevejen Holstebro - Skjern, 1850 – 1914

Af Kim Clausen

Sigtet med denne artikel er at beskrive, hvorledes lokaliseringen af de tre byer Skjern, Rækker Mølle og Grønbjerg fandt sted under indflydelse af de tre købmænd Christian Fabricius Hansen i Skjern, Nancy Esmarch i Rækker Mølle og Bertel Kristensen i Grønbjerg. Alle fik de afgørende indflydelse på, hvorledes de tre byer udviklede sig i den indledende fase, hvor bøndernes økonomi udviklede sig fra en naturalieøkonomi til en penge- og markedsøkonomi. De tre eksempler strækker sig tidsmæssigt fra 1854 til 1891.

De vestjyske landeveje før 1860

I 1600- og 1700-tallet fik landtrafikken med hestevogne større betydning. Det medførte større krav til vejenes og broernes vedligeholdelse, ligesom der opstod kroer langs landevejene. Regeringens ambition om at forbedre forholdene for landtrafikken udmøntede sig i 1670 i en vejforordning for både kongevejene og de almindelige landeveje, også kaldet alfarveje. Den økonomiske

Billedet viser en såkaldt Ole Rømer sten ved Vembvej i Naur Sogn. Disse milesten blev opstillet i slutningen af 1600-tallet de fleste steder i landet. I Vestjylland blev Ole Rømers milesten imidlertid først sat op med næsten 100 års forsinkelse.

Ole Rømers koncept var udtænkt således, at der for hver hele mil var opstillet en sten, der med tal angav afstanden i mil til den nærmeste købstad. Mellem milestene var der opsat $\frac{1}{4}$ milesten med et hul, $\frac{1}{2}$ milesten med to huller og $\frac{3}{4}$ milesten med tre huller. Ringkøbing Amt er det amt i landet, hvor der er bevaret flest Ole Rømer milesten. Foto: Esben Graugaard.



afmatning efter Svenskekrigene og Store Nordiske Krig i begyndelsen af 1700-tallet var imidlertid så stor, at man ikke kunne opfylde målene i vejforordningen. For eksempel lykkedes det først med 100 års forsinkelse at få opstillet milesten langs landevejene i Ringkøbing Amt. Milestenene havde faktisk kun stået i få år, da der i 1793 kom en ny forordning, hvor man gik ind for opsætning af en ny type milesten. Men da stenene næsten lige var sat op i Ringkøbing Amt, fik de gamle lov at blive stående!

I forordningen fra 1793 blev der fremlagt en samlet plan for de jyske landeveje. I planen blev der skitseret en østlig og en vestlig hovedlandevej. Den østlige landevej skulle forbinde de østjyske købstæder, mens den vestlige med udgangspunkt i Haderslev skulle gå i en bue vest på til Ribe. Herfra fortsatte landevejen langs vestkysten og forbandt købstæderne Varde, Ringkøbing, Holstebro og Lemvig. Fra Holstebro skulle vejen så igen føres mod øst til Viborg og videre til Randers, hvor den stødte til den østjyske landevej.

Intentionen i forordningen fra 1793 var, at hovedlandevejene skulle anlægges som chausséer belagt med sten eller harpet grus. I Ringkøbing Amt var det amtmand C.F. Hansen, der forsøgte at leve op til planen, og han lagde således grunden til et fungerende vejnet i Vestjylland. Da C.F. Han-

sen gik på pension i 1805 faldt ambitionsniveauet med hensyn til at opretholde de vestjyske landeveje og ikke mindst Holstebro-Skjern landevejen. Først i slutningen af 1850'erne kom der igen gang i arbejdet, og omkring 1860 var landevejen Holstebro-Skjern renoveret og kunne tages i brug som en rigtig chaussé. Hermed var der skabt forudsætninger for at lukke hedesognene i den indre del af Skovbjerg Bakkeø op for en inddragelse i markedsøkonomien.¹

Denne proces accelererede yderligere efter 1875, hvor den Vestjyske Længdebane fra Esbjerg til Struer over Varde, Skjern, Ringkøbing og Holstebro blev åbnet. Jernbanen, landevejene og bivejene kom på den måde til at danne et samlet netværk, som blev helt afgørende for, hvorledes bydannelsen forløb i Vestjylland. Jeg har kaldt perioden for "tiden med de gode fjernforbindelser og de dårlige nærforbindelser". Dette forstået på den måde, at jernbanens fremkomst gjorde det relativt hurtigt og nemt at komme fra København til Skjern, mens det stadig på grund af afhængigheden af hest og vogn og lokale biveje tog forholdsvis lang tid at komme de sidste ti kilometer fra Skjern til eksempelvis Rækker Mølle.² Jernbanen betød ud over kortere transporttid også større transportkapacitet.

Samtidig med, at vejene var kontakten til omverdenen, var

landtransportens manglende kapacitet også det, der skabte forudsætning for dannelsen af nye byer i landdistrikterne. Dermed bevirkede inddragelsen af Vestjylland i verdensmarkedet, at der opstod en arbejdsdeling mellem de vestjyske byer. På den ene side var der de gamle købstæder, der naturligvis også havde gavn af de nye transportmuligheder. På den anden side var der de nye byer, der havde en optimal placering i forhold til jernbane og landevej, og som udviklede sig som nye trafikknudepunkter. De indgik sammen med de gamle købstæder som bycentre med en række mindre byer i oplandet som satellitter. De mindre byer fungerede som lokale forsyningscentre i en situation, hvor biveje og transportmidler endnu var for dårligt udviklede.

En udbygning af landevejen fra Varde til Holstebro og videre til Struer faldt tidsmæssigt sammen med loven om næringsfrihed i 1857. Den betød, at det blev muligt for iværksættere inden for håndværk og handel at få næringsbrev, så de kunne slå sig ned indtil ti kilometer udenfor de gamle købstæder. Samtidig var det vestjyske landbrug inde i en betydelig ændringsproces i denne periode, idet landbruget ændrede sig fra ekstensivt kvægbrug til intensivt mejeribrug med produktion af smør, mælk og ost. Sideløbende udvikledes også svi-

neholdet med produktion af baconsvin til det engelske marked for øje. For bønderne betød det, at de nu for alvor blev involveret i en pengeøkonomi frem for en naturalieøkonomi. Specialiseringen betød også, at de gradvist blev nødt til at opgive deres gamle bierhverv og i stedet koncentrere sig om landbruget.

Også opdyrkningen af hederne i slutningen af 1800-tallet betød, at der blev skabt mange nye landbrug. På den måde fik en del af det befolkningsoverskud, der tidligere havde søgt væk fra Vestjylland, nu mulighed for at få foden under eget bord ved at starte et hedebrug.

De dårlige lokale veje i kombination med bøndernes inddragelse i pengeøkonomien og den deraf afledte specialisering i landbruget samt det voksende befolkningstal gav helt nye muligheder for en lokal gruppe af håndværkere og handlende ude i landdistrikterne. I de fleste tilfælde var det tidligere husmænd, der før havde haft et håndværk som bierhverv, der nu opgav landbruget og flyttede ind til de nye byer, hvor de åbnede et værksted eller en butik. Ofte opstod disse nye småbyer i forbindelse med eksisterende lokale knudepunkter, hvor trafikken passerede forbi. De trafikknudepunkter, hvor jernbane og landveje krydsede hinanden, voksede sig hurtigt store og begyndte at udfordre de mindre købstæder.

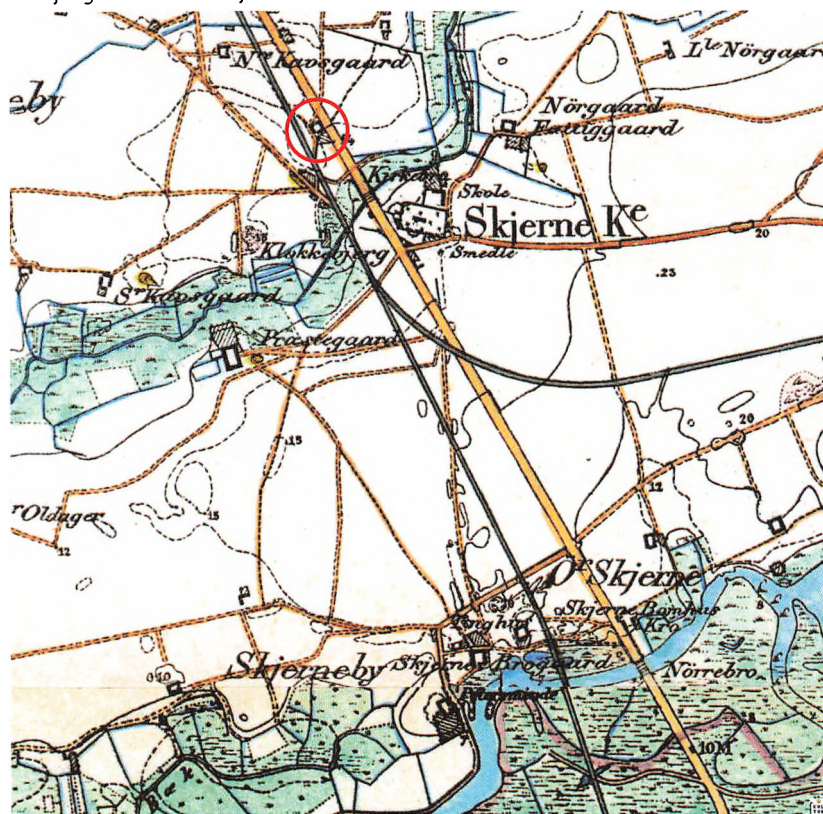
De mindre byers vækst kulminerede allerede omkring 1. verdenskrig.

Chr. Fabricius Hansen i Skjern, 1854

Købmand Chr. Fabricius Hansen etablerede sig som hører i Skjern i 1854, og i de efterfølgende år opbyggede han en anseelig køb-

mandshandel, som på mange måder kom til at ligne købstædernes købmandsgårde. Skjern var et gammelt vejknudepunkt ved overgangen over Skjern Å. Allerede i 1850'erne i forbindelse med udbygningen af landevejen begyndte Skjerns byudvikling. Denne tog yderligere fart med etableringen af jernbanestation i Skjern i 1875 og ikke mindst efter

På Generalstabens kort fra 1871 er Chr. Hansens købmandsgård indtegnet som en firfløjet gård ved landevejen.



1881, hvor banen fra Århus blev sluttet til den vestjyske længdebane i Skjern.

Kigger man på Generalstabens kort fra 1871 over Skjern Sogn vil man måske umiddelbart pege på en placering ved Skjern Bro som det mest naturlige sted at etablere sig som købmand i 1854. Ved Skjern Bro var der allerede et administrativt og trafikalt knudepunkt med bro, gæstgivergård, herredsfogedkontor, domhus og arrest. Men Chr. Hansen valgte et andet sted at etablere sig. Han valgte en placering ved den nye landevej, hvor vejene fra Kolding og Varde løb sammen, inden de igen delte sig med retning mod Ringkøbing og Holstebro. Det har nok været Chr. Hansens vurdering, at såvel den lokale som den regionale trafik ville passere langs denne strækning mellem de to vejgafler.

Kun 22 år gammel købte Chr. Hansen i 1854 en høkerbevilling af Jeppe Engsig's enke.³ På en parcel ved vejen byggede han et mindre hus, hvor han begyndte som høker. Det fortælles, at Chr. Hansens høkerbod bestod af to rum. Et sovekammer, hvor der lige kunne stå et skab, bord og en seng og så en butik, hvor handelen foregik gennem en klap i døren. Det var kun ganske få varer som kaffe, kandis og brændevin, der blev handlet med, ellers var bønnerne stort set selvforsynende.⁴

Chr. Hansen var uddannet in-



Købmand Chr. Hansen i Skjern fotograferet cirka 1900 sammen med sin kone Ulrikke, født Rauhe. Foto på Skjern-Egvad Museum.

denfor handel hos købmand og fabrikant Smidt på Nymølle ved Ringkøbing, hvor der var et lille center omkring en papirfabrik og et handelssted. Jenny Alkjær's giver i sin bog: "Huse ved Hederanden" en levende beskrivelse af, hvorledes hun forestiller sig, at landevejstrafikken forbi Chr. Hansens høkerbod tog sig ud omkring 1856: "Paa den sandede Vej uden for Klappen gled Trafikken dagestøt forbi. – Her kom nu rumlende Pottemanden paa sit højt

optaarne Læs og Karetmageren med en seks-otte nye Vogne som en lang knirkende, uregerlig Hale efter sig. Kalkmænd helt oppe fra Mønsted slingrede forbi; Bønder og Kræmmere og Herremænd til Hest og til Fods og til Vogns. Med den lystigt truttende Postillion på Bukken rullede Ringkøbing-Varde Postvogn af sted saa rask, som de friske Heste kunne trække den gennem Sandet. I Drivtiderne fæg støvet i Skyer om Butikken, når de endeløse Studedrifter med Skrald af Horn og Knirk af Klov kvolmede forbi, eller Hestekobler, det ene Dyr bundet til det andets Hale, pulsede gennem Sandet. Flokke af skræppende Gæs, der fik Fødderne i Filte blandt de opstillede Lyngstilke, Drifter af Svin, der røg til alle sider, bare en enkelt satte i med et forskrækket: Øf – Sønderud rumlede og raslede og rejste, ja, Kister og Kasser fulde af tunge Dukater under Vognsædet."⁵

Det viste sig snart, at Skjern var et oplagt sted at etablere sig for en ung købmand. Stedet lå med 24 km til Ringkøbing og 30 km til Varde næsten midt mellem de to gamle købstæder. Endvidere havde oplandet omkring Skjern et stort potentiale i de store engsogne ved Skjern Å og Ringkøbing Fjord, hvor der var mange velhavende bønder.

I 1862 købte Chr. Hansen gården Lille Engsig. Avlsbygningerne lod han flytte ned til sin købmandsforretning ved vejen. Nogle

år senere byggede han nyt stuehus og butik, således at den tidligere høkerbod nu fremstod som en middelstor købmandsgård. Lille Engsig's gamle stuehus blev solgt til en farver Nielsen, der etablerede en skyllebro ved Kirkeåen. Senere etablerede en garver sig også ved Kirkeåen.

Chr. Hansens handel var baseret på følgende aktiviteter:

- Byttehandel med de lokale bønder. Chr. Hansen byttede kolonialvarer, manufakturvarer tømmer og jernvarer med landbrugsprodukter som smør, huder, uld, honning, voks, æg og levende dyr.
- Transport. I løbet af få år opbyggede Chr. Hansen en betydelig vognmandsforretning i tilknytning til købmandshandelen. Han sendte egne vogne til Ringkøbing, Holstebro og Struer med smør. Fra Struer blev det sejlet videre til København. Han hentede også varer i Varde, Ribe og Hamborg.
- Regnskab og pengeudlån. Chr. Hansen indgik i finansielle netværk med købmænd i Varde (senere Varde Bank) og kunne derved udlåne penge til sine kunder.
- Egen forarbejdning af bøndernes produkter. Således oprettede Chr. Hansen et smørælderi på købmandsgår-

den, lysestøbning af bivoks og mjødfremstilling,

- Etablering af netværk med specialister, der kunne forarbejde de indbyttede produkter som uld og huder. Dermed opstod farveri og garveri som selvstændige virksomheder tæt ved Chr. Hansens butik i 1870'erne og 1880'erne i forbindelse med Kirkeåen.

Da jernbanen i 1875 kom til Skjern, havde Chr. Hansen drevet sin købmandsgård i mere end 20 år. Ved købet af gården Lille Engsig ejede han en betydelig del af det areal, som byen senere skulle komme til at ligge på. Han ejede dog ikke de

arealer, der lå overfor stationen, og som senere blev byens centrale del. Chr. Hansen kunne sandsynligvis ikke forudse den betydning, som banen ville få for Skjerns og for hans egen købmandshandelsudvikling. Han har givet set jernbanen som en forbedring af de bestående forhold, men det har været svært for ham at overskue og ikke mindst forholde sig til de nye muligheder, som opstod.

I stedet for at forsøge at placere sin købmandsgård centralt i forhold til stationen, forsøgte Chr. Hansen at kanalisere noget af stationsbyens dynamik ned til sin egen butik. Denne strategi lykkedes i nogen udstrækning for ham

Godsbaneterrænet ved Skjern Station fotograferet omkring 1900. Midt i billedet ser man læsserampen. Her blev smørdritter og levende dyr læsset på godsvogne, og varer udefra blev læsset af, inden de blev transporteret videre til butikker og virksomheder i Skjern By eller i byens opland. Foto på Skjern-Egvad Museum.

Skjern





Skjerns første posthus cirka 1910. Posthuset blev på privat basis opført af postekspedient Frost i 1896 på en grund, som købmand Hansen stillede billigt til rådighed lige overfor sin købmandsgård. Frost udlejede i starten tre værelser til Post- og Telgrafvæsenet. Foto på Skjern-Egvad Museum.



Købmand Chr. Hansens gamle købmandsgård ligger stadig langs med Bredgade i Skjern. I dag bliver bygningerne brugt til privat beboelse. Foto: Kim Clausen, 1982.

i begyndelsen. Således solgte han i 1896 en billig byggegrund til den nyudnævnte postekspeditør Frost. Der havde tidligere været postekspedition på Skjern Brogård ved Skjern Å, men i 1850 var postekspeditionen blevet flyttet til Tarm. Med åbningen af den vestjyske længdebane i 1875 blev der etableret et brevsamlingssted på Skjern Station underlagt postekspeditionen i Tarm.

Postekspedient Frost var i 1896 blevet sendt fra København til Skjern for at starte en postekspedition i den nye stationsby. Byggegrunden, som han købte af købmand Chr. Hansen, lå lige overfor Hansens butik. For egne midler byggede han et hus og udlejede herefter tre værelser til Post- og

Telegrafvæsenet. I 1902 blev Frost udnævnt til postmester og telegrafbestyrer i Skjern. I 1915, det samme år som Chr. Hansen døde, blev posthuset flyttet til en større ejendom nærmere jernbanestationen.

Chr. Hansen var imidlertid ikke ene om at have svært ved at spå om fremtiden. Sognerådet i Skjern indtog også en afventende holdning til de forandringer og muligheder, som jernbanen og den nye bydannelses bragte med sig. For eksempel ansøgte en gård-ejer i 1880 om tilladelse til at udstykke en del af sin ejendom langs landevejen i mindre parceller. Ansøgningen blev afvist med en begrundelse om, at det måtte anses for skadeligt for kommunen, hvis

der kom for mange jordløse huse i Skjern! Chr. Hansen var her med til at starte Skjern Laane- og Sparrekasse til støtte for nye tilflyttere, der næsten alle manglede driftskapital.

Da tværbanen fra Skanderborg-Herning i 1881 blev sluttet til Skjern, fik bydannelsen yderligere dynamik. At byen nu fik større betydning, kom blandt andet til udtryk ved, at den station, der var blevet bygget i 1875, blev revet ned og erstattet med en ny og større cirka 60 meter syd for den første. I løbet af femten år opstod der et helt nyt center overfor stationen. Dette center var kontrolleret af nye personer, som var søgt til Skjern omkring 1880. Chr. Hansens butik nød godt af

den store befolkningstilvækst, som fandt sted i Skjern i disse år. En betydelig del af handelen med bønderne fra oplandet blev overtaget af andre købmænd i Skjern.

Nancy Esmarch i Rækker Mølle, 1872

Den kvindelige købmand, præstedatteren Nancy Esmarch i Rækker Mølle er et godt eksempel på inddragelsen af et lokalt center i markedsøkonomien. Hun etablerede sig i den gamle vandmøllegård i 1872 og kom på mange måder til at sætte sit præg på den bydannelse, der udviklede sig i Rækker Mølle i perioden 1880 til 1914. Rækker Mølle var et lokalt knudepunkt opstået omkring en vandmølle fra 1600-tallet. Møllens opland havde en relativ stor befolkning som følge af gode enge og frugtbar landbrugsjord. I 1880'erne blev Rækker Mølle trafikalt knyttet til Skjern ved hjælp af landevejen Holstebro-Skjern.

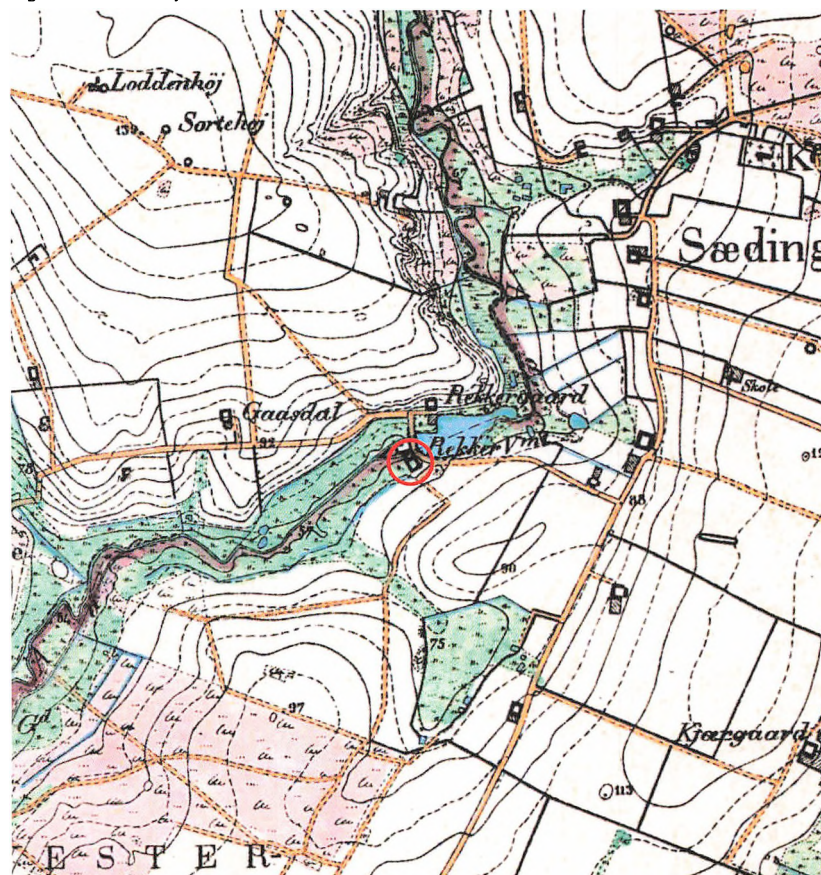
Rækker Mølle er beliggende i sogneskillet mellem Hanning og Sædding Sogne. De to sogne ligger på den sydligste del af Skovbjerg Bakkeø. Jorden består af en frugtbar sandblandet lerjord samt gode engarealer langs med Ganer Å. Ser man på Generalstabens kort fra 1871 over området efter andre steder, hvor et lokalt handelscenter kunne have udviklet sig, er det især ved kroen på Hanning Hedegård langs Holstebro-Skjern

landevejen og ved vandmøllerne Bundsbæk Mølle og Kongsholm Mølle, der må have været muligheder.

I Rækker Mølle var mølle og møllegård allerede blevet delt til to selvstændige ejendomme i 1865. Møllegården blev overtaget

af Frederik Esmarch, der havde den til 1875, hvor han solgte den til søsteren Nancy Esmarch. Hun havde allerede i 1872 startet en høkerbutik på gården.⁶ Endvidere anlagde hun en engvandseng og byggede i 1893 et lille slagtehus. I 1874 havde Ringkøbing

På Generalstabens kort fra 1871 ses Rækkergård og Rækker Mølle. Allerede i 1865 var vandmøllen og møllegården blevet skilt til to selvstændige ejendomme. Det er på møllegården, at Nancy Esmarch starter sin købmændshandel.





Præstedatteren, købmanden, landmanden og handelsmanden Nancy Esmarch fra Rækker Mølle, cirka 1880. Foto på Skjern-Egvad Museum.



Rækker Møllegård fotograferet cirka 1890. Nancy Esmarch havde købmandshandel i den venstre del af stuehuset. På billedet ses også den butik, som en tidligere butikskarl hos Nancy Esmarch åbnede allerede i 1875 lige overfor sin gamle arbejdsgiver. Det fortælles, at de to købmænd i Rækker Mølle kom godt ud af det med hinanden. Foto på Skjern-Egvad Museum.

Amt bygget et jordemoderhus i Rækker Mølle, og i 1875 blev der startet en ny købmandsbutik lige overfor Nancy Esmarchs butik. Men den udslagsgivende faktor for, at Rækker Mølle udviklede sig til et lokalt center, kom først i 1886, da Hanning-Sædding Andelsmejeri blev bygget tæt ved møllegården.

Det har været afgørende, at man kunne finde vand på stedet, men en placering tæt ved mølledammen var også praktisk, da is fra mølledammen kunne bjerges om vinteren og opbevares i et ishus og benyttes til nedkøling af mælken sommeren over. Efter andelsmejeriets start udviklede

Rækker Mølle sig til et lille ”servicecenter”. Således solgte Nancy Esmarch en del byggegrunde til tilflyttere, der ville starte op i byen. Omkring 1914 var der opstået et bysamfund med de fleste af datidens håndværk og servicefunktioner repræsenteret.

I 1920 blev Skjern-Videbæk banen åbnet, og en station blev etableret i Sædding cirka en kilometer fra Rækker Mølle. Trafikmæssigt betød det, at Rækker Mølle blev forbundet med Skjern med fire daglige tog i hver retning. Der kom også posthus i Rækker Mølle. Kvæg og grise, der før var blevet samlet ved Nancy Esmarchs købmandshandel, blev nu modtaget

på stationen. Kunstgødning kunne ligeledes hentes på stationen, ligesom købmanden naturligvis fik varer med banen. Efterhånden overtog last- og rutebilerne mere og mere transporten, og jernbanens betydning tog af.

Det er påfaldende, i hvor høj grad Nancy Esmarchs forretningsstrategi lignede den, der tidligere blev skitseret for Chr. Hansens vedkommende i Skjern cirka 20 år tidligere.

Nancy Esmarchs økonomiske aktiviteter var baseret på følgende:

- Handel med kolonialvarer
- Bytthandel med lokale bønder: naturalier og kolonialvarer

- Opkøb og videresalg af kreaturer og grise
- Slagtning og salg af fersk kød
- Regnskabsføring og pengeudlån til lokale bønder
- Transport af kreaturer og grise til Skjern Station
- Smørkørsel fra Hanning-Sædding Andelsmejeri til Skjern Station. Kolonialvarer retur
- Isbjergning og kørsel af is fra mølledammen til ishuset ved mejeriet

Nancy Esmarchs aktiviteter var baseret på, at hun havde flere store transportvogne med hesteforspand.

Bertel Kristensen i Grønbjerg, 1891

Det tredje og sidste eksempel omhandler studedriveren, smeden og husmandssønnen Bertel Kristensen, der i 1891 løste næringsbrev som købmand i Nørre Omme Sogn. På bar mark byggede han en helt ny købmandsforretning og satte på den måde gang i en bymæssig udvikling på det sted, der senere kom til at hedde Grønbjerg. Nørre Omme Sogn var et isoleret hedesogn med en lille befolkning beliggende midt inde på Skovbjerg Bakkeø. Det er derfor forståeligt, at udviklingen først kom i gang i Grønbjerg cirka ti år senere end i Rækker Mølle.

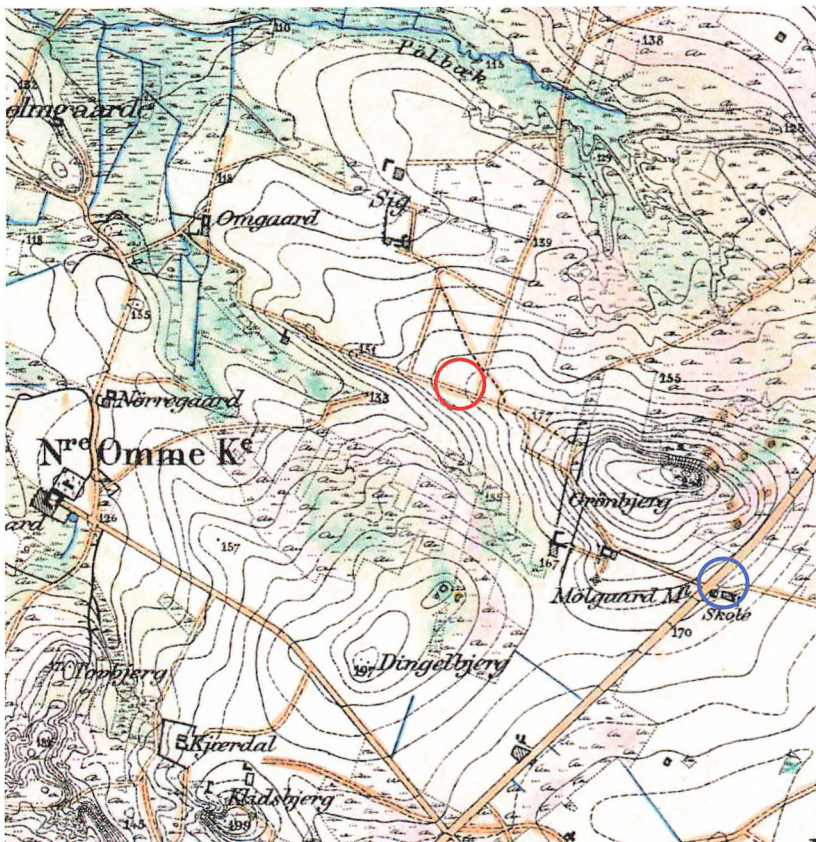
Nørre Omme Sogn ligger i Hind Herred og grænser mod



Hanning-Sædding Andelsmejeri blev åbnet i 1886 kun fire år efter, at Danmarks første andelsmejeri var åbnet i Hjedding i 1882. Bygningen med den karakteristiske skorsten er stadig bevaret. Foto: Kim Clausen.

Rækker Møllegård fotograferet 1982. Lokale kræfter har sørget for, at Rækker Møllegård i dag er blevet bevaret og fungerer som hjemstavns gård. Foto: Kim Clausen.





På Generalstabens kort fra 1872 ser man, at der ud over kirken ikke var noget naturligt centrum i Nørre Omme Sogn. Den bedste placering for en købmandshandel var ved Holstebro-Skjern landevejen (blå), hvor vejen fra Fjaldene krydsede landevejen og fortsatte mod Tim i vestlig retning. Bertel Kristensen blev tvunget til at vælge en anden placering til sin købmandsgård (rød). Det fik den betydning, at Grønbjerg ikke voksede op langs landevejen.

syd til Bregning Sogn i Bølling Herred, mod vest til Høver og Råsted sogne i Hind Herred, mod nord til Vind og Vinding i Ulfborg Herred og mod øst mod Timring Sogn også i Ulfborg Her-

red. Sognet dækker et af de mest bakkede områder i det indre af Skovbjerg Bakkeø og afviger på mange måder fra det store flertal af vestjyske sogne. I sognet ligger to store bakkerygge Omme Bak-

ker mod syd og "Æ Fjald" eller Fjaldene mod øst, men også nord for er der store bakkestrøg. Bakkeryggene er de tilbagestående rester af et eroderet landskab fra før sidste istid. Det er efterhånden blevet opdelt af en række dale og engstrøg. I bunden af disse dale er der mindre vandløb, kær og moser.

I Nørre Omme Sogn begyndte hedeopdyrkningen at gå i gang omkring 1850 i den sydlige og østlige del af sognet. Det i 1844 ubebyggede område Fjaldene ses allerede på Generalstabens kort fra 1872 at være tæt besat med små ejendomme. Opdyrkningen i dette område var mulig på grund af den forholdsvis gode jord og på grund af de mange små kærstrækninger, som kunne danne udgangspunkt for nye brug med husdyr. Meget tyder dog på, at beboerne måtte supplere deres indkomster med bierhverv og håndværk. De store hedestrækninger i sognets nordlige og vestlige del blev først opdyrket eller tilplantet omkring år 1900.

Sognekortet fra 1838 og Generalstabens kort fra 1872 viser en hovedstruktur i sognet bestående af to anlagte veje: i nord-sydgående retning landevejen fra Holstebro til Skjern og i øst-vestgående retning fra Nedergård mod Horsens. Derudover ses på kortene et uregelmæssigt system af lokalveje, der forbinder de enligtliggende gårde med hinanden,



Købmand, smed og handelsmand Bertel Kristensen i Grønbjerg fotograferet cirka 1905. Foto på Skjern-Egvad Museum.

og ud fra hvilket veje tager retning vestover mod Råsted, Stadil Fjord og Vesterhavet og sydvestover mod Muldbjerg Mølle. Flere af vejene samler sig omkring Nørre Omme Kirke og præstegården, der således har været det eneste naturlige samlingspunkt for sognet. Tilsyneladende har småvejene ikke engang haft status af biveje endnu omkring år 1900! Af betydning for den fremtidige udvikling i sognet var følgende forhold: gårdenes samling omkring de "frugtbare lavninger" langs vandløbene mellem bakkerne, kirkens placering mod sydvest, den relativ tidlige opdyrkning af Fjaldene og ikke mindst den store stude- og handelsvej fra Holstebro mod Skjern Bro.



Bertel Kristensens nye købmandsgård i Grønbjerg omkring 1905. Det var en betydelig butik, Bertel Kristensen lod bygge på åben mark. Foto på Skjern-Egvad Museum.

Grønbjerg Mølle omkring 1898 kort tid efter, at møllen var blevet flyttet, og møller og bager Søren Nielsen var blevet gift med Severine Madsen. På billedet ses det unge ægtepar. Det bemærkes, at Severine venter barn! Foto på Skjern-Egvad Museum.



Det bemærkes, at der ikke var nogen vandmølle i sognet. Omkring 1850 var landbruget i Nørre Omme Sogn helt overvejende hedebrug. Måske har den tidlige opdyrkning af Fjaldene imidlertid gjort en forskel og efterhånden skabt et behov for en mølle i selve sognet. På lerknolden Grønbjerg omtrent midt i sognet tæt ved landevejen blev der opført en vindmølle engang mellem 1862, hvor den fri møllenæring indførtes, og 1872, hvor den kan iagttages på Generalstabens kort.

I 1874 blev møllen overtaget af Laurids Hansen, som i 1880 delte møllen og gården op i to matrikler. Han solgte i 1866 møllen med en parcel til møller Jens Peder Jensen født i Hvidovre ved København i 1841. Han var gift med Henriette Østergård fra Ulfborg Sogn. Det var familien Østergård, der gjorde det første forsøg på at skabe et handelscenter i Nørre Omme Sogn ved landevejen. I 1882 fik en bror til Henriette Østergård, Ole Østergaard, næringsbrev til Kjøbmands- og Brændevinshandel i Nørre Omme Sogn. Ole Østergaard var uddannet som købmand i Holstebro.

Flere har gået med de samme tanker om at slå sig ned som købmand i Nørre Omme Sogn. I 1873 nævnes en høker og gårdmand Frederik Pedersen i Sig, og en Peder Husted løser i 1874 næringsbrev til Detail- og Brændevinshandel. Men man hører ikke mere

til nogen af dem. I 1876 nævnes i Nørregaard en handelsmand Niels Christian Christensen, som i 1877 får næringsbrev på Kjøbmands- og Brændevinshandel, men heller ikke han kunne få en forretning i gang, og i 1890 sidder hans enke Johanne Florentine Frederikke under fattigforsørgelse i Kodal 46 år gammel med fem børn!⁷

I 1886 forsøgte Ole Østergaard at opbygge en forretning på ejendommen Nyborg ved veikrydset, hvor vejen fra Fjaldene krydser Holstebro-Skjern landevejen og fortsætter mod Tim, og hvor der var kommet jernbanestation i 1875. Af ukendte grunde rejste Ole Østergård til København, og i stedet blev købmandsbutikken overtaget af broderen Mogens Østergaard. Han forsøgte sig med et bageri, men allerede i år 1900 var bagerivirksomheden ophørt, og Mogens Østergaard koncentrerede sig om sit landbrug.

I 1891 fik Bertel Kristensen næringsbrev på købmands- og brændevinshandel i Nørre Omme Sogn. Han var født i 1864 i Vinding Sogn. Han var uddannet smed og kom i 1885 til Nørre Omme Sogn. I folketællingen i 1890 står han som grovsmed og ejer af et hus i "Fjald By" med sin far Kresten Bertelsen Schou boende hos sig. I 1893 blev Bertel Kristensen gift med Ane Severinsen Jørgensen, der var smededatter fra Stadil.

I 1890 flyttede Bertel Kristensen sin smedje fra Fjaldene til vej-

krydset ved Grønbjerg, men da han fik en dårlig arm, begyndte han at slå sig på købmandshandel. Der var så vidt vides ikke andre handelsfolk i familien. Bertel Kristensen havde i sin ungdom været i Hamborg som studedriver. Muligvis allerede i 1891 overtog Bertel Kristensen Ole Østergaards tidligere købmandshandel, samtidig med at han lejede ejendommen af Mogens Østergård. Det fortælles, at Bertel Kristensen blev uvenner med Mogens Østergaard om retten til at holde husdyr på stedet. Det er muligt, at denne historie i virkeligheden handler om Bertel Kristensens mere opsøgende måde at drive forretning på. I stedet for at sidde bag disken og vente på, at kunderne skulle indfinde sig, opsøgte Bertel Kristensen selv kunderne og byttede købmandsvarer mod levende dyr. Derfor havde han behov for have de dyr, han byttede sig til et sted, inden han kunne sælge dem videre. Enden på konflikten blev, at Bertel Kristensen i 1897 besluttede at flytte sin købmandsforretning og bygge en helt ny købmandsgård. Stedet han valgte lå cirka to kilometer vest for korsvejen ved vejen mod Tim nordvest for Grønbjerg Mølle.

I 1898 stod den nye købmandsgård klar. Det var et T-formet anlæg med beboelse og butik ud til vejen og pakhús bag til. På et gammelt billede kan man se, at der var rigtige butiksruder ud mod vejen.

Bygningen fik senere en vindmotor og en stald.

Placeringen af købmandsgården understregede Grønbjerg-områdets rolle som det mest centrale sted i sognet – med kirken trækende mod vest og landevejen mod øst og de største samlinger af gårde mod NV og NØ. Alligevel må det siges at være et dristigt sted at placere en større købmandsgård. Noget tyder på, at der har været en sammenhæng med begivenhederne omkring Grønbjerg Mølle. Møllen blev i 1896 skilt ad og flyttet til en ny placering halvvejs op ad Grønbjerg Bakke. Møllebygger Søren Nielsen stod for arbejdet, og i 1897 var det ham, der havde overtaget møllen. I 1897 byggede Søren Nielsen beboelse, bageri, stald og butik til møllen. I 1898 blev han gift med Severine Madsen fra Kodal i Fjaldene, hvor Bertel Kristensen kom fra. Det siges, at Bertel Christensen og Severine kendte hinanden. I hvert fald opstod der en alliance mellem købmanden og mølleren i bestræbelse på at skabe en ny by på stedet.

Ser man nærmere på den måde, som Bertel Christensen drev sin butik på, er der mange paralleller til såvel Nancy Esmarch som Chr. Hansen. Bertel Christensen var dog, som det blev omtalt før, mere opsøgende. Han havde en butikssvend til at passe butikken, mens han selv kørte rundt i området og handlede med bønderne. De dyr, han tog i bytte for køb-

mandsvarer, blev drevet til jernbanestationen i Tim, hvorfra han så tog varer med retur til Grønbjerg.

Bertel Christensens økonomi var baseret på følgende aktiviteter:

- Almindelig kolonialhandel
- Byttehandel med bønderne
- Gravning og kørsel af tørv
- Køb og salg af dyr
- Smørkørsel fra Grønbjerg Mejeri til Tim

Afgørende for, at det nye Grønbjerg udviklede sig, var, ligesom det var tilfældet i Rækker Mølle, at der blev oprettet et andelsmejeri. Det var først i 1899, der blev

åbnet et andelsmejeri i Grønbjerg. Den udslagsgivende faktor for placeringen af mejeriet tæt ved Bertel Kristensens købmandsgård og vindmøllen var, at man kunne finde vand på stedet, og det kunne man, da der var indtil flere kildevæld.

Med Bertel Christensens købmandsbutik, vindmøllen og mejeriets placering var byens lokalisering afgjort. Fra 1899 til 1911 kaldes byen for Nørre Omme eller Grønbjerg Mejeriby. Netop mejeriet med dets kontante afregning var afgørende for sognets inddragelse i pengeøkonomien. Så vidt vides, var Bertel Christensen ikke direkte involveret i etablerin-

Bertel Kristensen købmandsgård fotograferet i 1981. Bygningen var stadig meget tæt på sit oprindelige udseende, men var dog meget forfalden på dette tidspunkt. Desværre lykkedes det ikke at få bevaret Grønbjergs dåbsattest, som i dag kunne have været en spændende attraktion. Foto på Skjern-Egvad Museum.



gen af mejeriet, men han deltog dog i mindre omfang som leverandør og som vognmand med leverancer til byggeriet. Senere blev han en vigtig samarbejdspartner, idet han fik smørkørslen til Tim Station, som den lavestbydende ved licitation.

I dag er Bertel Christensens købmandsbutik revet ned. Dog lever en af de virksomheder, som Bertel Christensen startede, stadig i bedste velgående, nemlig vognmandsfirmaet Anneberg i Grønbjerg, hvis røde lastbiler ofte ses på de vestjyske landeveje.

Afslutning – kontinuitet og mobilitet

Fælles for de tre købmænd er, at det var nødvendigt at kombinere elementer fra den traditionelle bondehandel med elementer fra den penge- og markedsorienterede handel. I den gamle vestjyske bondehandel skelnede man mellem to typer af handelsfolk – prangere og kræmmere.⁸ Prangerne var knyttet til den store handel, også kaldet studehandelen. Studehandelen var internationalt orienteret og forudsatte kapital og viden og ikke mindst netværk. Kræmmerne

var betegnelsen for dem, der var knyttet til den mindre handel af mere lokal og regional karakter. Fælles for såvel prangere som kræmmere var, at de var mobile. De opsøgte selv deres handelspartnere og virkede ofte på grænsen af det lovlige i forhold til de fastboende handelsfolk i købstæderne. Mobiliteten eller den opsøgende handel med hest og vogn på landevejene er et af de træk, som de nye købmænd i de tre eksempler tager med sig i deres handelsstrategi, og som efter min mening er afgørende for, at det lykkes for dem at etablere deres købmandsgårde ude på landet, ofte på bar mark.

Noter

1. Pedersen 1986.
2. Clausen & Dragsbo 1982.
3. Bølling-Nr. Horne Herreders næringsprotokol 1858-1882.
4. Clausen 1983.
5. Alkjær sig 1944.
6. Bølling-Nr. Horne Herreders næringsprotokol 1858-1882.
7. Ulfborg-Hind Herreders næringsprotokol 1867-1883, 1883-1896 og 1896-1906.
8. Møllgaard 1997.

Litteratur

- Alkjær sig, J. 1944. *Huse i Hederanden*. Gyldendal København.
- Clausen, K. 1983. *Skjern – gadebilleder før og nu*. Skjern Kommune.
- Clausen, K. & Peter Dragsbo 1982. Stationsbyen – et historisk bymiljø. *Arkitekten* årgang 84, nr. 18, s. 358-367.
- Møllgaard, J. 1997. Bønder og handel i Salling 1680-1780. *Bol og by. Landbohistorisk Tidsskrift* 1997, 2, s. 48-77.
- Pedersen, E.G. 1986. *Hørvej og Hedevej i Hardsyssel*. Historisk Samfund for Ringkøbing Amt.

En kvæggård ved drivvejen

- Sønder Byskov i Hygum 1794 og 2005

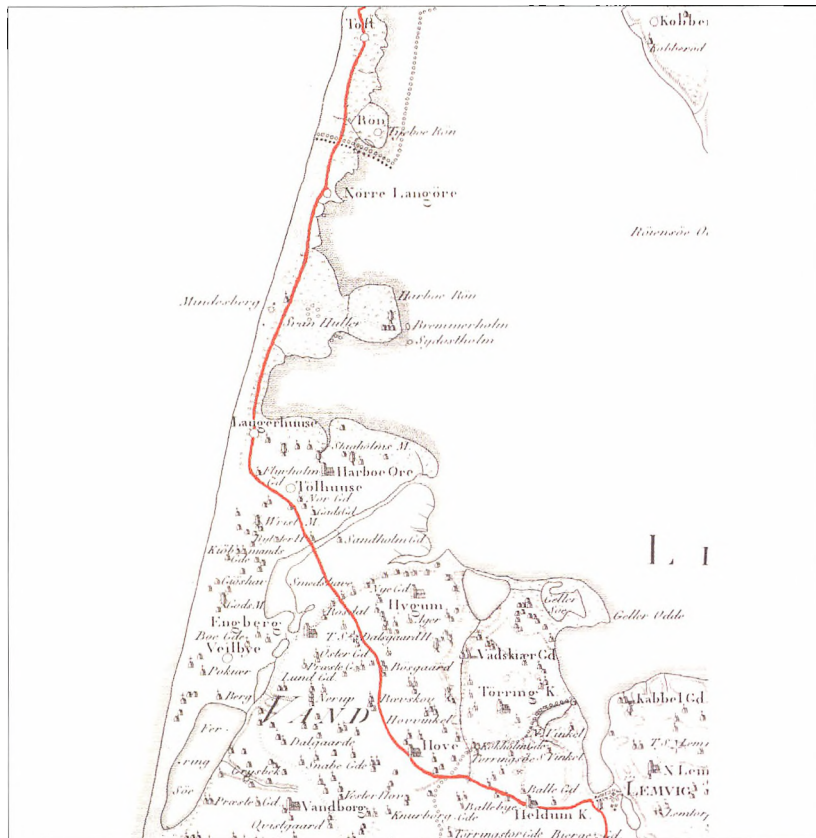
Af Ellen Damgaard

Vejen vest om Limfjorden

Når man kører fra Lemvig mod vest, kan man følge landevejen op over Hygum Bakke mere end 50 meter over havet og herfra tage det store dyk nedad mod Harboørelandets sandede flade og ud på tangen mod Thyborøn Kanal. Her venter færgeren, som bringer biler, cykler og passagerer over på den anden side, hvor man kører videre ad den øde landevej med havet mod vest og Limfjorden mod øst, op til Agger og Vestervig Kirke, der ligger som et vartegn højt hævet på en grøn bakketop i Thy. Ad den vej kan man godt komme til Thisted. Men det er ikke *vejen* til Thisted; den har siden 1825 gået over Odde Sund, omkring 30 kilometer længere inde i fjorden.

Ad denne øde vej ud over tangen gik imidlertid før den tid en hovedfærdselsåre langs den jyske vestkyst. Den blev brugt til troppetransporter under 1600-tallets krige og af studedrivere fra Thy på vej mod marskegnene i Slesvig og Holsten. Gennem århundrederne blev tangen smallere og smallere, ædt af bølgenes stadige gnaven

Vejen fra Lemvig til Thisted gik forbi Heldum og Hove Kirker og op over Hygum Bakke. Vel nede igen passerede vejen udløbet fra Noret. Dette vanskeligt passable sted var resterne af en indsejling fra havet til Limfjorden, som sandede til i midten af 1100-tallet. Gården Byskov er afsat på kortet, men korttegneren har fået det til "Bøsgaard". Videnskaberens Selskabs kort, opmålt 1790, trykt 1800. Kort- og Matrikelstyrelsen.





Et blåmalet klappbord signalerede velstand og forbindelser til omverdenen. Den slags stod også hos marskbønderne sydpå. De påmalede motiver var eksotiske planter og frugter som tulipaner og æbler, langt fra noget man så i en vestjysk kålgård. Bord fra Matstrup i Resen. Foto på Lemvig Museum.

og af havgang, som det kaldtes, når stormfloder væltede ind over det lave land. Indimellem forsvandt vejen helt i kviksand og huller så dybe, at både vogn og heste helt gik under vand, og man kun med besvær reddede liv og gods.¹ Men vejen over tangen var den eneste forbindelse over land mellem egnene nord og syd for Limfjorden.

Når man begyndte rejsen vestpå fra Lemvig mod Thisted i slutningen af 1700-tallet, så det ellers helt standsmæssigt ud. Så snart man var kommet op ad de høje bakker i Vesterbjerg, passede man igennem en portal af to store halv fiskeribben.² Indtil Harbøre

Noer var vejen nogenlunde jævnet og indgrøftet og forsynet med nye milesten, så man kunne se, at man var på ret vej.³ Passagen over Noret var dog vanskelig. Her gik havet og Limfjorden ofte sammen ved højvande, og en tid omkring 1800 var der en færgemand, som boede i Dansemesterhuset nær ved landevejen.⁴ Snart var man i timer overladt til sig selv på den sandede vej. Der var langt mellem de små fiskerlandsbyer, ingen kroer eller gæstgiverier.

Set fra nord var vejen ad tangen porten til verden – en brat kontrast når man fra det flade Harbøre fik sig aset op over bakkekammen på Hygum Bakke og så ud over

det grønne bølgende bondeland. Herfra gik vejen sydpå til de store kreaturmarkeder i Hertugdømmerne. For foden af bakken lå en af Lemvigegnens store gårde, Sønder Byskov i Hygum.

Sønder Byskov i 1790'erne

Hygum var et fedt sogn. Jorden var lermuldet, velegnet til byg og havre, og der var saftige enge i Plet og ned til Vestersø. Gårdene lå spredt i landskabet, sådan som det altid havde været i denne del af Vestjylland. Der var flere store gårde, Vestergård på 11 tønder hartkorn, Klostergård på otte, og de tre Påkjærgårde, hvoraf de to var på otte tønder hartkorn, og så den største, Sønder Byskov på 13 tønder hartkorn.⁵ Her boede Thomas Byskov sammen med sin søster Anne Marie, der passede hus for ham. Han var fæstebonde under Rysensteen, svarede 30 rigsdaler om året i landgilde og forrettede rejser for herskabet. Han havde både købt og lejet ekstra jord til gården.⁶ Han var selv som en hel lille herremand i sognet.

I Sønder Byskovs dagligstue stod et thebord beklædt med sort voksdug; det havde han købt på auktion i 1778 efter præsten i Engbjerg.⁷ Der var messing sengebækken, kobberthekedel med fyrfad og en bordopsats af tin. I storstuen var der læderstole og et blåmalet "vingebord". I gæ-

stekammeret var der mønstret kattunsohmæng for sengen og en gueridon, et lille pyntemøbel. Thomas Byskovs tøj lå i en egedragkiste, fine sager som hatte, lintøj, silketørklæder og halsbind, veste af ulddamask og klæde, skindbukser med knæspænder af sølv, en blå klædeskappe og et rødt skarlagens hætteslag og strømper af blåt "kamelgarn". Thomas Byskov gik med spanskørstok med to sølvknapper. Også hans søster Anne Marie var præsentabel med kåber af damask og silke, snørliv med spanskørstivere, kniplingskraver og -huer, sort fløjlsuffe med skindbesætning, messingkridthus og hovedvandsæg af sølv. Ude i gården vogtede en lænkehund over værdierne. Det var ellers ikke almindeligt, at bønder holdt hund.

På lofterne i udlængerne var der fyldt af hør, havre og byg, flere steder helt op til den øverste bjælke. I hestestalden stod seks heste; det var heste til brug for stadsvognen og kanen, eller for arbejdsvogne og redskaber. I kostalden kunne man se det flotte syn af fjorten køer og fire kvier, en helt usædvanlig stor besætning sammenlignet med det normale på den tid, som var fire til fem køer på en god stor gård. Og endnu mere usædvanligt var det, at de fem af køerne var røde, ikke sort- eller gråbrogede, som det var normalt i Jylland. Og så var der oven i købet to røde tyre til videre

avl. Alene synet af den store besætning på græs ville have været nok til at få folk til at standse ude på landevejen, men de røde køer var virkelig en sjældenhed, noget man ellers kun så i Angel, området mellem Flensborg og Slesvig, eller på store gårde i Østdanmark. Det røde kvæg var malkekvæg, og i Sønder Byskov havde man en velindrettet mælkekælder med bilæggerovn, med en moderne vindekærne og stabler af mælkefade. Ikke noget med at lade mælken stå under loftbjælkerne i stuen, indtil der kunne kærnes

smør af fløden, sådan som man almindeligvis gjorde.⁸

Sønder Byskov var anderledes end andre store bøndergårde på Lemvigegnen. På dem satsede man på eksportprodukter som heste til militært brug eller stude til opfedning og salg i marsken på markeder i Husum og Itzehoe. Der var ganske vist andre gårde for eksempel i Dybe og Ferring, hvor man samlede smør sammen til salg, men ikke i det omfang som på Sønder Byskov og ikke ved at holde en særlig besætning af egentligt malkekvæg. Set fra en

En bonde, der ville være handelsmand, måtte lære at regne. Jens Jensen Bjerg fra Hygum lavede sin egen håndskrevne regnebog fra 1778 til 1782. Ind imellem øvede han sig i at skrive sit navn med sirlige kruseduller. Jens Bjerg blev aldrig egentlig handelsmand, men overtog sin fars gård og fik embedet som sognefoged. Foto på Lemvig Museum.



transportsynsvinkel var heste og kvæg da også et enklere produkt at afsætte. Hestene blev ofte købt af holstenske opkøbere, der kom til Vestjylland for at gøre handler, mens studeopdrætterne selv stod for afsætning af dyrene og deres transport ad landevejen sydpå. Og både heste og stude kunne bevæge sig på egne ben til fjerne markeder.⁹

Anderledes forholdt det sig med smørret. Det normale var enten at betale sine afgifter til herremanden med det eller at sælge sit smør til en af købmændene i Lemvig, der så stod for den videre forsendelse til Holland og Hamburg. En af dem var købmand Peder Nielsen Schmith. I november 1758 stodder i hans smørbod 20 tønder smør, som skulle sendes til Hamburg ligesom de 70 tønder, som allerede var afskibet med et af de tre Ringkøbingskibe, som han havde part i. Det skulle sælges af hans kommissionærer i Hamburg. Det blev det også, men først efter knap et års tid! Man må regne med, at det har været kraftigt saltet og skulle vandes ud før brugen. Købmand Schmith handlede imidlertid også med ”sommersmør”, og det blev sendt med skib til Aalborg.¹⁰

Vi ved desværre ikke, hvem Thomas Byskov leverede sit smør til. Det må have været betydeligt friskere og bedre end det, der kom fra andre gårde, hvor man havde færre køer og dermed måtte samle sammen over længere tid. Måske

blev det solgt som ”sommersmør” – et luksusprodukt for herskabelige husholdninger? Han havde imidlertid ingen mellemregninger for smør hos byens købmænd eller hos andre, hvad der egentlig er påfaldende. Derimod ved vi, at Thomas Byskov skyldte penge for 10 knipper ”bøtbånd” – det kan næsten kun være den slags vidjebånd, som man satte om smørbøtter. Måske solgte han sit smør selv på torvet i Lemvig med direkte kontant betaling for sit helt specielle produkt?

Thomas Byskov var ugift ved sin død i 1794 og efterlod sig ingen børn. Gården blev fæstet af en anden bonde, og i 1801 blev den solgt til selveje.¹¹ Da var det en stor firlænget gård med et stuehus med to skorstene. I den

vestre længe ud mod landevejen var der gæstestald i den ene ende, en noget ualmindelig funktion i en almindelig bondegård.¹² Måske var det et udtryk for den ”næsten arabiske gæstfrihed”, som ifølge en lidt senere beskrivelse prægede enen, og som betød, at enhver velklædt fremmed blev gæstfrit modtaget på egnens store gårde.¹³ Sønder Byskov lå ved den store landevej langs den jyske vestkyst, og her færdedes studeopdrættere og –opkøbere på deres lange rejser. Godt at vide, at der her ved foden af Hygum Bakke var en overnatningsmulighed.

Den gamle og den ny vej

Den gamle vej over Hygum Bakke og ud over tangen findes stadig.

Sådan så det ud, når man kom ad vejen ude fra tangen og nærmede sig Hygum Bakke. Der var bro over løbet, som gik fra Noret ud til Limfjorden, og lige syd for lå Noret Kro. Her passerede vejen mellem de to parallelle længer. Foran én lå det høje bakkedrag med oldtidshøjene og en vindmølle på toppen. Blyantstegning af Gustav Møller med påskriften: ”Værtshuset paa Vejen fra Lemvig til Harboøre d. 23. Juli 1850”. Lemvig Museum.



Nu løber den bare skiftevis lidt på den ene og lidt på den anden side af den moderne vej, som blev anlagt i 1940'erne og 50'erne. Ved foden af Hygum Bakke, når man kommer sydfra, går Ellemosevej til højre; det er en bid af den gamle landevej. Den smalle asfalterede vej går op over bakkekammen og fortsætter først som en smal grusvej, siden som et hjulspor ned til foden af bakkens nordhæld. Lige før den løber sammen med den store landevej står der en vejsten, som stammer fra afmærkningen over Noret. Den gamle vej går sammen med nutidens vej over Noret, det vandfyldte område ved bakkens fod, drejer så til venstre og krydser mod nordvest ad en opdæmmede grusvej over mod Harboøre Kirkeby og Langerhuse og derfra ud på selve tangen, lige inden for det dige, der beskytter engene mod oversvømmelse fra havet.

Det spor, som 1600- og 1700-tallets vej fulgte her på tangen, ligger ude i havet. Siden tangens gennembrud i 1825 er kystlinien i lange perioder rykket indad, selv om man har bygget diger og høfder i mere end hundrede år. Men vej er der stadigvæk.

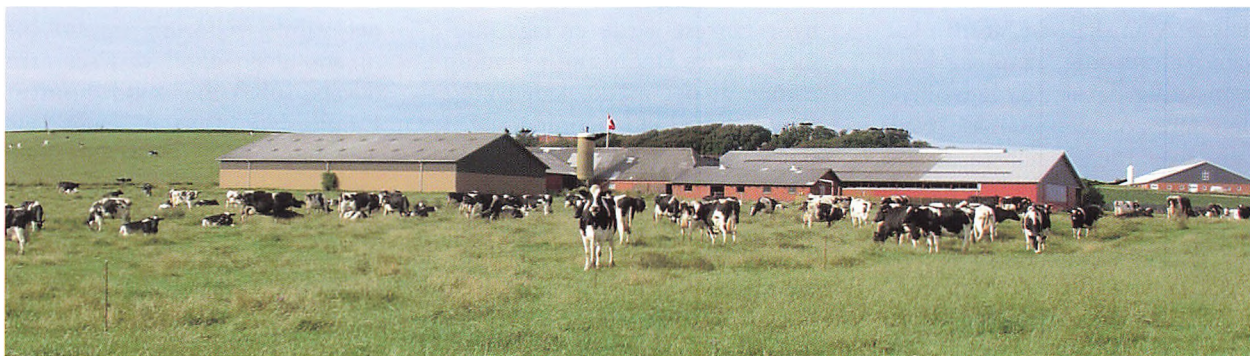
Sønder Byskov i nutiden

Lige først på Ellemosevej ligger gården Sønder Byskov, som den gjorde i slutningen af 1700-tallet, og som den har gjort i det mindste helt tilbage til 1400-tallet, hvor den nævnes første gang. Den er omgivet af grønne marker med gårdens 140 sortbrogede malkekøer græssende i én stor flok. Det er et flot syn, som folk lægger mærke til, når de kører forbi ude på landevejen. Den unge landmand, Esper Agger, købte gården for to og et halvt år siden af sin

far, som har bygget malkegang og løsdriftsstad. Siden har han fordoblet bedriftens mælkekvote og har planer for den fremtidige udvikling.¹⁴ Højt på ønskesedlen står en rigtig stor løsdriftsstad og dermed plads til en forøgelse af besætningen. Køerne bliver malket tre gange om dagen, klokken 6 om morgenen, klokken 2 om eftermiddagen og klokken 10 om aftenen. De bliver drevet sammen og gnet ind fra marken med en moderne ATV Crosser, som næsten kan få én til at tænke på en gammeldags cowboy på sin hest.

Esper Agger er vokset op med kvæg, selv om hans far også havde grise. Men han var ikke i tvivl om, at det skulle være kvæg. På gården har man altid været en flittig deltager i dyrskuer, både i Lemvig og i Herning, og det at præsentere en rigtig god ko eller kvie er noget helt særligt.

Søndag eftermiddag den 14. august 2005. Sønder Byskovs malkekvæg på marken ud mod Ellemosevej. Foto: Erik Ring 2005. Lemvig Museum.



Gården har et tilliggende på omkring 110 hektar. Det meste ligger samlet omkring gården, men der er også engparceller i Plet Enge, Vestersø og Houe. Markerne er grønne af græs og majs. Det er som i 1700-tallets beskrivelser, hvor det siges, at jorden i Hygum Sogn er ”grøn mark”, og at bønderne har engbjergning i Plet ud mod Harboøre Land. Også dengang var det foderafgrøderne til opdræt af gårdens egen besætning, som dominerede. Ud over en stor ny traktor, ATV Crosseren og et par enkelte andre redskaber er der tomt i maskinhuset. Markarbejdet bliver klaret af en maskinstation. Så slipper man selv for at sidde på høstmaskinen den halve nat, og det er godt for familielivet. Det at være landmand er stadig ikke bare et arbejde. ”Det er en livsstil, man overtager, når man køber en gård”, siger den unge landmand. Man skal tænke på virksomhedens udvikling, på sin egen dagligdag og på familiens bedste, det hele skal gå. Man skal være indstillet på at tage et slæb i begyndelsen. Man skal vise, at man kan være selvstændig, sætte sig ind i regnskaber, der skal bygges om og investeres, og man skal vise resultater over for pengeinstitutterne. Der er jo en stor gældsbyrde, og man kan ikke forvente, at banken skal låne én nye penge til udvidelser, hvis man ikke hele tiden viser, at man kan klare sine forpligtelser og udvikle virksomheden.

På en måde får det én til at tænke på fæstebonden Thomas Byskov. Han var en velstående mand med en god bedrift, men også hans gældsbyrde var stor; der var skyldig landgilde og andre gældsposter til baron Juel på Rysensteen. Men hans kreditværdighed var i orden, der var værdier for pengene, og han kunne ligge i sin grav som en ærlig mand, som hans bror sagde ved skiftet i 1794.

Kvægbrug i Hygum

Hvis man forlader den gamle landevej og følger de snoede sogneveje rundt i Hygum, ligger gårdene på række ud mod engene i Plet og Vestersø. Her har de ligget så længe, man kan komme tilbage i historien. Der er ikke langt mellem kvægstaldene, og store besætninger græsser på marker og enge fra april til oktober. Ud over Sønder Byskov er der fem andre gårde med 130-140 køer, én har 100, og en anden 60-65 køer. Det er et af de sogne i landet, hvor kvægtætningen virkelig falder i øjnene, og hvor færrest gårde er lagt sammen. Ældre landmænd i Hygum mener, at det måske kan hænge sammen med inddæmningerne af Plet Enge og udtørringen af Vestersø.

Diget, som går fra Hårrum til Stenodden, blev rejst af Hygumboerne i 1947-49, og i det følgende årti gik man i gang med at etablere afvandingsystem med diger og

kanaler og elektrisk pumpestation. Afvandingen af den store Vestersø mellem Hygum og Tørring Sogne var færdig i 1956, og området blev taget i brug til dyrkning. På disse omfattende arealer kunne gårdene få del i ny jord i et sådant omfang, at det har slået til op til i dag. Det kan være forklaringen – eller en del af forklaringen på de få gårdsammenlægninger, som ellers præger nutidens landbrug.

I Hygum Sogn er det ældgamle vestjyske kvægbrug en levevej og en livsform i nutiden, et stykke levende historie langs en landevej, der gennem århundreder har forbundet Vestjylland med omverdenen. Værd at stoppe op og kigge nærmere på.

Et udsigtspunkt

Et rigtigt godt udsigtspunkt finder man på Klostervej midtvejs mellem den nye og den gamle landevej. Der er vist ind til det fra den moderne landevej på toppen af Hygum bakke. Heroppe folder landskabet og historien om det gamle vejforløb sig ud for øjnene af én, mod vest ser man havets sølvstribet, mod nordøst Limfjordens blå vande, langt nede det vindblæste Harboøreland med engene ind mod fjorden, med den gamle tange længst ude mod vest og den nye dæmning med vej og jernbane ud til Thyborøn mod øst. For foden af bakken ser man resterne af vikingetidens indsej-

ling fra Vesterhavet til Limfjorden, og omkring sig har man de imponerende bronzealderhøje på bakkekammen. Længst mod nord rammer et solstrejf tårnet på Vesteravig Kirke. Her har man rejst gennem mange hundrede år.

Noter

- 1 Rasmussen 1970.
- 2 Wilse 1798.
- 3 Dreyer 1795.
- 4 Pedersen 1986.
- 5 Landsarkivet Viborg, G 412-5 Rysenstein Godsarkiv. Jordebog over Baroniet Rysenstein og Rammegård, 1801.
- 6 Som note 5.

At vandre ad den gamle landevej ned over Hygum Bakke er en landskabelig oplevelse. Trods udsigten til den moderne bebyggelse i Harboøre By og til fabrikkskorstene længere ude mod nord får man en fortættet fornemmelse af afstande i tid og rum på fortidens færdselsveje. Foto: Erik Ring 2005. Lemvig Museum.



- 7 Landsarkivet Viborg, Skodborg-Vandfuld hrdr. gejstlige Auktionsprotokol 1701-1807. Auktion 1778 efter magister Poul Christian Riis, Engbjerg Præstegård.
- 8 La-Nj G 412-2 Rysenstein Godsarkiv, skifteprotokol 1775-1801. Skifte 1791-92 efter Anne Marie Pedersdatter og 1794 efter Thomas Pedersen Broe i Sønder Byskov i Hygum.
- 9 Pontoppidan 1769.
- 10 Landsarkivet Viborg, B 77-66 Lemvig Byfoged. Skifteprotokol. Skifte 1758 efter Peder Nielsen Schmiths kone Karen Madsdatter.

- 11 Landsarkivet Viborg. G 412-5 Rysenstein Godsarkiv, Liste over Rysenstein og Rammegaards bønder, som har fået lån i Enkekassen.
- 12 Taxationsprotokol Vandfuld Herred 1800-1841 (kopi på Lokalhistorisk Arkiv, Lemvig Bibliotek).
- 13 Damgaard og Graugaard 1994.
- 14 Interview med gårdejer Esper Agger (f. 1975), Sdr. Byskov i Hygum, 10.8.2005. Lemvig Museums arkiv.

Litteratur

- Damgaard, E. og Esben Graugaard 1994. *Vestjyde og verdensmand*. Holstebro og Lemvig Museum.
- Dreyer, C. 1795. *En liden Beskrivelse over Lemvig samt Skodborg og Vandfuld Herreder*. Viborg.
- Pedersen, E.G. 1986. *Hærvej og Hedevej i Hardsyssel*. Historisk Samfund for Ringkøbing Amt.
- Pontoppidan, E. 1769. *Danske Atlas*. Bind V. København.
- Rasmussen, H. 1970. *Vindmøllerne på Harboøre*. Svend Gissel (red.): *Landbohistoriske studier tilegnede Fridlev Skrubbeltrang på halvårsdagen den 5. august 1970*.
- Wilse, J.N. 1798. *Reise-tagttagelser*, bd. 5. København.

”Studeprangerjyskhed”

- om mentalitet, identitet og studehandel

af Esben Graugaard

Handels- og iværksætterånd

I den både berygtede og berømte ”stændervise” fra 1838 forfattet af enten stiftsprovst Hald eller mere sandsynligt af herredsfoged J.P. With omtales proprietær August la Cour til Timgård, som også var deputeret ved stænderforsamlingen i Viborg, med følgende ikke ligefrem smigrende karakteristik:

”Og vil Du have en Model for Studepranger-Jyskhed, la Cour en saadan er saa vel, som Josef var paa Kyskhed”¹

Alene eksistensen af begrebet ”studeprangerjyskhed” må opfattes som udtryk for, at kredse i det danske samfund ikke ligefrem beundrede handelsmiljøet. J.P. With har da også i kommentarer til visen karakteriseret la Cour således: han ”- havde kun Sands for Vesteregnet og Huusbønder. Han ivrede meget imod Bønderkarlenes Emancipation.”² Begrebet ”studeprangerjyskhed” knyttes således bevidst til andre egenskaber, der i Withs verdensbillede var negative. Så entydig

var virkelighedens handelsmiljø imidlertid ikke - heller ikke i den folkelige bevidsthed. Her opfattedes handelsmændene som en mennesketype, der næsten fysisk var eet med de dyr, som de opfedede og handlede med. Forfatteren Bertel Budtz Müller nævnte således i en af sine noveller en mand, hvis navn var ligegyldigt med den begrundelse, at: ”Han var typisk. Han kan have været en Hvas, de Linde, en Gleerup, en Søe. De lignede hinanden alle, disse skabere af studeslægterne paa de jyske herregaarde. Han var som de andre begyndt med kræmersækken langs studevejene.”³

Holdningen afspejlede et historiesyn funderet i en regional virkelighed, hvor handelen indtog en markant plads i det økonomiske kredsløb tilbage til middelalderen. Samme oprindelse havde begrebet ”den vestjyske handelsånd”, der nævnes i flere præsteindberetninger tilbage i 1700-tallet, og som folkemindesamlere og præsten H.F. Feilberg beskrev indgående i sit værk om vestjysk bondeliv.⁴ Grundlæggende opfat-

tedes ”handelsånden” positivt, om end der også i den forbindelse var kritiske røster. Måske ”handelsånden” udviklede sin egen

Proprietær August la Cour til Timgård nød den tvivlsomme fornøjelse at blive omtalt som ”en Model for Studepranger-Jyskhed”. I kraft af ægteskabet med Anna Cathrine Strandbygaard var han da også solidt placeret i regionens studehandlermiljø. Foto efter La Cour 1917.



kontinuitet og således kan henføres som en af forudsætningerne for begreber som vor tids "iværksætterånd" og "trailerøkonomi", der netop er udtryk for en selvstændighedskultur, der angiveligt skulle være specielt fremherskende i netop Vestjylland, i hvert fald ifølge den folkelige selvforståelse, som nyere undersøgelser synes delvist at dementere. I fald denne antagelse rummer elementer af et sandt billede, udtrykker disse begreber anskuet i sammenhæng en økonomisk udviklingslinie og tradition, hvor handelen med stude og heste var et af de første stadier.

Problemet er imidlertid, at der er tale om en antagelse, som kun sporadisk lader sig dokumentere. Historikere, antropologer, etnologer og andre fagfolk kan bidrage til dokumentationen med case-studies, hvor udgangspunktet i så fald i første omgang bliver de talrige, brede fremstillinger med beskrivelser som efterfølgende af "folkestammen" på Ulfborg-egnen midt i 1800-tallet: "Handelsaanden er hos den som hos Vestjyden i almindelighed fremtrædende, ethvert kreatur, Gaardens Bord og Skammel vurderes og sættes til Pengeværdi, og man køber Alt, naar man betaler godt. Denne Handelsaand er Moder til Kløgt og Snildhed, og denne Egns Befolkning er derfor ogsaa i mange Individuer gaaet til Kjøbenhavn, Holland, Engeland, ja meget fjernere Steder og har fra



Forudsætningen for hele komplekset omkring den vestjyske kreaturhandels historie var den gamle jyske kvægrace kendetegnet ved at være et forholdsvis lille men stærkt dyr med fedtmarmoreret kød. Et pragteksemplar af racen er her gengivet på handelsmanden Jens Strandbygaards gravsten fra 1801 opstillet i Velling Kirkes tårnrum. Jens Strandbygaard var farfar til den "studeprangerjyske" August la Cours hustru Anna Strandbygaard. Foto: Jørgen Borg.

Almuestanden svunget sig op som Besiddere af store Formuer.”⁵

Mest berømt fra denne egn var naturligvis søskendeflokken fra fæstegården Nørre Tang, der sidst i 1700-tallet sad som ejere af godserne Nørre Vosborg, Timgård, Udstrup, Ulvsund og Stenumgård efter karrierer som handelsfolk eller fogeder, forpagtere og forvaltere i regionens godssystem. Denne søskendeflok repræsenterede et historisk fænomen, der var resultatet af en kulturel og økonomisk

tradition, hvis forskellige elementer og forudsætninger i samspil formåede at skabe fundamentet for en særlig vestjysk tradition og mentalitet. Som historisk begreb må ”handelsånden” imidlertid defineres som en konstruktion, der ikke kan anvendes som forklaring af historikerne. Derfor må man søge at blotlægge specifikke forhold, der kan have været medvirkende til en særlig regional vestjysk udvikling forskellig fra andre regioners. Følgende forhold kan i

den forbindelse anføres som betydningsfulde:

- *Bebyggelse og selvstændighed*
Et landskab og en natur, der resulterede i et bebyggelsesmønster præget af enestegårde, gjorde selvstændighed til en nødvendig dyd i modsætning til den fællesskabsbaserede landsbykultur. Lang vej til nabo betyder også lang vej til hjælp og gode råd: man finder selv løsninger på problemer.

- *Selvejendom og økonomisk initiativ*

Som følge af bebyggelsesmønstret opbyggedes aldrig store, adelige godskomplekser i Vestjylland, hvilket igen blev forudsætningen for en forholdsvis tidlig overgang til selveje - i 1757 udstykkedes Gudum Kloster som det første danske gods. Selvejendom er befordrende for økonomisk initiativ og ansvarlighed i forhold til økonomisk udvikling.

- *Magtens fravær og folkelig udvikling*

En fysisk placering i periferien anskuet fra magtens centrum i København. Kongemagten, embedsværket og lovgiverne var bekvemt på en afstand, der muliggjorde en mere pragmatisk tilgangsvinkel til også det økonomiske liv. Dermed var der skabt forudsætninger for en mental frihed, der igen resulterede i initiativer af økonomisk og folkelig art.

Tretten prospekter malede Jesper Kierkegaard (født 1781) med motiver fra Ringkøbing omkring 1800. På et af billederne optræder denne gråmelerede og utvivlsomt autentiske jyske stud, der i 1700-tallet eksporteredes i tusindvis via havnen i Ringkøbing til Amsterdam. Bag stod blandt andre købmand Peder Tang, som fra 1792 var eneejer af Nørre Vosborg gods. Original i Ringkøbing Museum. Foto: Jørgen Borg.



- *Regionale rum og international mentalitet*

En geografisk placering i et regionalt system, der gjorde det naturligt at knytte økonomiske og kulturelle bånd til lignende regioner i Nordsørummet: den slesvig-holstenske marsk, Friesland, Nederlandene, Øst- og Nordengland og Sydnorge. Basis for en international økonomi var til stede, og dermed mentalitetsmæssigt også en kultur, som vanskeligt lod sig indfange af 1800-tallets nationalisme – end ikke efter 1864.

Disse elementer var således bestemmende for den vestjyske befolknings ageren på den historiske scene, og på trods af den altid nødvendige varsomhed med kategoriske sociale inddelinger, kan man dog slå fast, at en række sociale grupper i kraft af deres liv og virke antyder en udviklingslinie, der har rødder i ovenstående, og som derved bliver udtryk for en særegen vestjysk vinkel på det historiske forløb. Det er her vigtigt at pointere, at nedennævnte grupper på mange måder har ageret selvstændigt i det historiske landskab, og dog er de i sidste ende er med til at tegne et samlet billede i kraft af fælles kulturtræk:

1. 1700-tallet: godsforvaltere, forpagtere og fogeder
2. 1800-tallet: handelsfolk (stude – heste - svin)
3. 1800-tallet: hosebinderne – 1900-tallets tekstilfabrikanter
4. 1800- og 1900-tallet: iværksættere



På regionens kulturhistoriske museer befinder sig en række genstande, der afspejler studehandlerkulturen. De her viste genstande var alle typiske for branchen: Øverst pengekatte til de gode tyske sølvdalere, til venstre notesbogen til at holde styr på køb og salg af kreaturer, til højre et sæt sporer som et medlem af Windfeld-slægten brugte på opkøbsture rundt i Nordvestjylland. Foto: Jørgen Borg.

tere og fabrikanter (jernindustri og andet)

- *1900-tallet: hedeopdyrkere*

De interne grænser disse grupper imellem kunne på en og samme tid være såvel skarpe som usynlige. Der var handelsfolk, som blev proprietærer og godsejere, akkurat som forvaltere og fogeder ofte formåede at hæve sig socialt op i samme kategori. Også en del hosebinder blev handelsfolk i større stil. De investerede imidlertid sjældent i jord men derimod i maskiner, der blev til de første tri-

kotage- og senere tekstilfabrikker. Andre i denne kategori blev trikotage- eller manufakturhandlere.

De første vestjyske iværksættere, som startede med at etablere regionens første tobaks- og papirfabrikker sidst i 1700-tallet baserede ofte deres virke på fremmede (det vil sige tyske) håndværkssvendes ekspertise, mens de selv leverede den nødvendige kapital fra handelsvirksomhed. Modsat denne tidlige iværksættertype var det senere sidst i 1800-tallet typisk den "ensomme ulv" i form af en lokal håndværksmester, som



Den internationale handel i regionen betød ikke blot økonomisk samkvem, men satte sig også kulturelle spor, eksempelvis i form af de nederlandske og frisiske fliser, som handelsfolkene bragte med hjem til Vestjylland. Billedet viser formodentlig en af de nederlandske opkøbere, der op midt i 1700-tallet hvert forår opsøgte regionens studegårde for at købe kreaturer op. Flise i privateje. Foto: Jørgen Borg.

udtænkte lige netop den anvendelige idé, der kunne bygges en virksomhed på.

Tidsmæssigt parallelt med disse foretagsomme og udadrettede miljøer virkede hedeopdyrkerne, hvis innovative betydning var begrænset. Her var i højere grad tale om et ordinært tilskud til allerede eksisterende landbrugsproduktion, og denne bevægelse kom da også kulturelt til at fungere som en del af den nationale vækkelse efter 1864. Hedeopdyrkerens arbejdsomme og nøjsomme kultur er imidlertid funderet i samme mentale rammer som ovenstående.

Her skal ikke tages stilling til, om vestjysk kultur og identitet i dag adskiller sig fra den generelle danske lønmodtagerkultur. De faktorer, som tidligere var konstituerende for den særegne vestjyske vinkel, eksisterer dog tydeligvis ikke mere.

At se ud over det nære

Den vestjyske tradition for at turde kigge over kimingens rand er lige så lang, som den er mangfoldig i sit udtryk. At studedriverne i den forbindelse endog var bærere af åndelig føde vil givet overraske, men når de alligevel var i Sønderjylland, forsynede de sig gerne med de såkaldte "Haderslev-tryk" i form af viser og mindre bøger, som de derefter solgte, når de kom tilbage til Vestjylland, hvor den første boghandel etable-

redes i Ringkøbing i 1838. På den måde fik almuen adgang til andet og mere end de sædvanlige gude-lige skrifter.⁶

Det nord-sydvendte kontakt-mønster var så almindeligt, at ingen har undret sig, da købmand Christen Nødkou i 1846 sendte brev til byfogeden i Holstebro, hvori han søgte om tilladelse til at sidde i uskiftet bo efter hustruens død, og heri vedlagde en attest fra sønnerne Hans og Lauritz med deres tilsagn, mens det manglede fra "den 3die Søn, der er over 18 Aar, navnlig Ludvig der er i Hamburg."⁷ Det fjerne var altid til stede i det nære i handelsmiljøet, og sådan har det været siden middelalderen. Synsvinklen var virkelig vid, den store verden lå og ventede mod nord, vest og syd - ikke mod øst. Allerede i 1687 skrev teologen Eskild Naur da også om sin barndomsby Holstebro: " - hvor lykkelig du tiit til Holland lader driffve din hoorned Stude-Flok, hvis lige man nep meer fra nogen anden Stæd i Danmark nu seer."⁸ I 1743 bekræftede Holstebros sognepræst Jens Meldahl de stærke bånd til Nederlandene: "Indvaanernes Inclination er mest til at rejse til Amsterdam, naar de ikke kan nære sig paa deres Fødested med Handel og Mark, thi Haandværker at lære finder de ikke for godt, dels som Byen har liden Søgning, Næring og Afræk til Almuens Underholdning, dels som her mangler Fiskeri og Indsejling til Byen."⁹

Et tids- og perspektivmæssigt spring til forfatteren Johan Skjoldborgs erindringer med udgangspunkt i Øsløs i det yderste Nordvestjylland ændrer heller ikke ved fokus. Skjoldborg huskede barndomslandet som et samfund, hvor verdenshavene var nærværende, fordi mange unge mænd fra egnen var forhyret på skibe i langfart. De kom hjem med mærkelige ting og sære historier, og derfor talte man i Øsløs mere om Newcastle og Hull end om København. Hvert år kom der endvidere norske skibe ind i fjorden til sognet med tømmer og tog egnens landbrugsprodukter med som returgoods. Derfor var Norge på mange måder her tættere på end Danmark syd for fjorden.¹⁰ Den historiske linie heri bekræftedes af Carl Klitgaards undersøgelser af slægterne bag skudehandelen fra Han herredernes kyst.¹¹

Linien kan føres op til det tyvende århundredes fiskermiljøer langs den jyske vestkyst, hvor de unge mænd tog på langfart - flere nåede at runde Kap Horn - inden de slog sig til ro som havfiskere. Næste generation i skikkelse af deres sønner landede lige så ofte fisk i Hull og Grimsby som i Thyborøn, Esbjerg eller Hirtshals. I dette univers var og blev hjemstavnen - med moderne ord regionen eller egnen man kommer fra - primær i forhold til nationalstaten. Netop i den her omhandlede periode ændrede den



Generalkonsul Hendrik Pontoppidan (1814-1901), der var født i Thy, oparbejdede et betydeligt handelshus i Hamburg og var bindeleddet mellem mange vestjyske købmænds økonomi og de store handelshuse i Hamburg, der stillede livsnødvendige kreditter til rådighed. Pontoppidan var også med til at opbygge et vestjysk kreditvæsen og var således blandt andet i 1872 medstifter af Holstebro Bank. Foto: Det Kongelige Bibliotek.

danske nationalstat indhold og udstrækning flere gange, og vi må derfor antage, at hjemstavnen for regionens bondebefolkning var det grundlæggende forankrings-

punkt sammen med familien og i videre forstand slægten, uden at det må opfattes som udtryk for tilbageståenhed endsige et reaktionært livssyn.

Den tidligere tjekkiske præsident Vaclav Havel definerede da også hjemstavnen således: "Op-rindeligt betegner ordet hjemstavnen altså ikke nogen lukket struktur, men det modsatte heraf; en struktur, der åbner, en bro mellem mennesket og verdensaltet, en ledetråd fra det kendte mod det ukendte, fra det synlige mod det usynlige, det forståelige mod det hemmelighedsfulde, det konkrete mod det almene."¹²

På flere måder passer beskrivelsen på studehandelen og dens aktører, hvor netop hjemstavnen har været med til at frisætte dette miljø fra nationalismens provinsialisme og chauvinisme. Hjemstavnen blev i modsætning til den sædvanlige opfattelse ikke en indelukket hule, der beskytter mennesket mod verden, men "et rum for menneskets kontakt med verden", en del af den hele verden, som hjemstavnen giver rum og åbner mulighed for, vi kan nærme os.¹³

Med denne mentale ballast in mente var det svært for vestjyderne - og ikke mindst for handelsfolkene - at honorere de stemninger, der blev slået an i forhold til Tyskland i 1864 og de nærmeste følgende år. Allerede den 21. januar 1864 kunne man læse annoncer som efterfølgende: "Opfordring;

Man tillader sig at opfordre den danske Handelsstand til at bevise de tydske Probenreutere, der om kort Tid ville oversvømme Landet al den Opmærksomhed, de fortjene."¹⁴ At mange vestjyske købmandshuse via Hamburgkreditterne var så tæt knyttede til den gamle hansestad, at brud næppe lod sig gøre, var kun ét forhold, et andet var, at eksporten af kreaturer endnu ikke var blevet vendt mod det engelske marked i næneværdig grad, hvorfor de vestjyske kreatur- og hestehandlere fremdeles nødvendigvis måtte eksportere sydpå. Dybest set har det næppe heller været i strid med deres syn på en verden, hvor mange langs ved vestkysten kunne tale det plattyske sprog, der udfoldede sig i den slesvigholstenske marsk.

Den 28. januar 1867 skrev Christen Riis, der da var elev på Galtrup Højskole på Mors, da også i et brev til sin bror: "Det siges, at P. Stokholm, Chr. Breinholt, N. Jacobsen og flere er rejst til Preusserne for at faa Kondition paa heste."¹⁵ En sådan aktivitet var næppe velset alle steder i disse år, i hvert fald opstod i Sønderjylland udtrykket "Jyllands-tysker" som betegnelse for nørrejyden, der alene af økonomiske årsager gav sig i samarbejde med fjenden mod syd. Enkelte skulle endda have udtrykt, at "Det var saamænd Skade, at Grænsen i 64 ikke blev trukken nordligere;

saa havde vi faaet mere for vores Stude."¹⁶

"Danmarks far-west" – eller "Vort eget Skotland"

Ud fra en traditionel betragtning er Vest- og Nordvestjylland et periferiområde alene på grund af den fysiske afstand til Folketinget, centraladministrationen, Højesteret og hovedsæderne for de kapitalstærke institutioner. Denne fysiske afstand har også udviklet en mental afstand, der implicerer frihed – friheden, der som anført ovenfor, er forudsætningen for virketragen. Hovedstaden, der indtil 1657 lå centralt placeret i det danske rige, har imidlertid siden befundet sig i en udkant. Blandt andet som følge heraf har den nordvestjyske økonomi derfor knyttet sig til Nordsørumnets geografi.

Sidst i 1980'erne var situationen den, at den økonomiske vækst var flyttet til det vestlige Danmark, mens hovedstadens forfald blev stadig mere synlig. Man talte meget om "det jyske kraftcenter", hvor antallet af industriarbejdspladser voksede markant i forhold til det øvrige land, og Ringkøbing Amt var det amt i Danmark, hvor den største del af arbejdsstyrken procentuelt var beskæftiget i industrien. Undervisningsminister Bertel Haarder skrev i den anledning en kronik med titlen "Det jyske kraftcenter".¹⁷ Heri

konkluderedes blandt andet: "Det nordvestjyske område kan blive et af Danmarks kraftcentre og kan dermed vise vejen mod en fremtid, hvor mange af danskernes drømme vil kunne realiseres - bl.a. drømmen om at decentralisere et miljø- og familievenligt samfund med nok af rene, interessante og velbetalte jobs til den opvoksende generation."

Situationen fik Folketinget til at gribe ind med vedtagelse af love om Ørestaden, metroudbygning med mere, således at København siden har været godt i gang med at blive revitaliseret. Samtidig viste det sig på længere sigt, at det vestjyske kraftcenter til en vis grad var baseret på en lavteknologisk industri, hvorfor det kniber med at få højtuddannet arbejdskraft til at flytte netop til de jyske amter i periferien: Nordjylland, Viborg, Ringkøbing og Ribe amter, ligesom de lavteknologiske industriarbejdspladser nu med et nyt begreb "outsources" til Østeuropa eller endnu længere bort til Kina og Indien. I det perspektiv forekommer det en overgang meget anvendte begreb "Nordvækstjylland" ikke blot anakronistisk, men efterhånden desværre også ufrivilligt komisk.

Denne konstatering kan imidlertid ikke ændre på en kulturbestemt arv i form af en århundred lang vestjysk tradition for at agere i nord-sydbaner, illustrativt og populært udtrykt af forfatte-

ren Per Højholt, som engang blev spurgt om, hvorledes han dog kunne overleve og være skabende kunstner fra sit domicil ved Hørbylunde Bakker mellem Ikast og Silkeborg. Han svarede, at han da overhovedet ikke var isoleret, men tværtimod boede han på det europæiske kontinent - han var min-sandten da landfast med Europa - i modsætning til det perifere København.

Friheden, der følger af en sådan geografisk placering, kunne udnyttes til økonomisk udvikling. Biskop, dr.theol. Christian Engelstoft gjorde i sommeren 1830 en rejse gennem Jylland sammen med morbroderen Laurids Engelstoft. I forbindelse med Vestjylland skrev Engelstoft: "I det Hele er det mærkeligt, hvor lidet de kongelige Forordninger agtes i det vestlige Jylland; der er et reent Anarchi, og Øvrigheden maa vist gjøre Sit dertil, da jeg f.E. veed, at en Herredsfoged blev til en hovedriig Mand ved et lille Embede i faae Aar, og det passerte mig, at en Bondekone forsikrede mig, at det hos dem aldrig kunde undgaaes, at jo Kongens Kasse c: Herredsfogeden tog det halve Boe, naar der skulde holdes Skifte; og dette ansaae hun for aldeles lovmæssigt."¹⁸

Akkurat som i det amerikanske "vilde vesten", hvor der var een lov øst for og en anden vest for floden Pecos. Derfor kunne journalisten A. Falkmann i 1879

udgive en bog med titlen "Fra Danmarks far-west. Langs Kysten mellem Tyborøn og Sønderho."¹⁹ Synsvinklen var tydeligvis det kulturbærende menneskes, for Falkman forklarede sin brug af udtrykket "Danmarks far-west" på følgende vis: "Ikke blot ere vi nu fjernt mod Vest, men der er

Steen Steensen Blicher var ingenlunde alene om som forfatter at give et eksotisk billede af Vestjylland og dets indbyggere. Også journalisten Adolph Falkmann (1837-1903), mangeårig litteraturkritiker ved Nationaltidende, gjorde sit til at cementere billedet af regionen som "Vort eget Skotland" i bogen "Fra Danmarks far-west", der udkom i 1879. Foto: Det Kongelige Bibliotek.



ogsaa i mange Henseender noget ved disse Egne, der minder om det endnu fjernere, nordamerikanske far west. De ligge ubestridelig lidt paa Kanten af Nutidens Civilisation, de ligge for Manges Vedkommende hinsides det fortlørgere Kjendskabs Grænser, og endelig - hvad der er det Vigtigste - de ligge for os Danske, baade for Øboerne og for Jyderne, for Øst-

Om nogen blev maleren Hans Smidth (1839-1917) skildreren af midt- og vestjysk folkeliv, som det udfoldede sig især på hederne i 1800-tallet. Smidths popularitet var med til at fastholde billedet af en eksotisk og oprindelig kultur, der fandt sin modsætning i den "studeprangerjyske" internationale handel funderet i andre af regionens egne og sociale miljøer. Foto: Det Kongelige Bibliotek.



kystens ikke mindre end for selve Vestkystens Beboere, som en Opgave, som et Maal for fredelig Erobring, som en Mark for Arbejde, for Oparbejdelse. Men er denne Opgave just ikke let at løse, er det saa meget nemmere at finde det Nordamerikanske i Vestjylland. Se nu blot om her i Stuen i Vemb Kro! Udenfor Vinduerne er der saa vidt strakte, flade Marker, at de godt kunde gjælde for en Prairie, og de store Hjorder, som høre til paa Nørre Vosborg, hæve ikke Illusionen."²⁰

Synsvinklen slog rod. Hedeopdyrkeren E.M. Dalgas sammenlignede således Vestjylland med Californien, og af guldalderens intellektuelle og kunstnere betragtedes det vilde vestjyske hede- og kystland som Danmarks svar på Skotland.²¹ De mest standhaftige fastholdere af dette billede kan altid finde bekræftelse i Frederik Vermehrens kendte oliemaleri "Fårehyrde på heden" fra 1855, hvor den hosebindende og forståeligt traurigt udseende hedebonde fra Christianshede i Engesvang Sogn står midt i sin hedeørken omgivet af får og hyrdehund. Malerne Martinus Rørbye, Vilhelm Kyhn og Hans Smidth fortsatte linien og udviklede motivet.

På den litterære front blev Blicher om nogen eksponent for denne synsvinkel, og det i en sådan grad, at Knud Lyhne Rahbek i 1821 i sit tidsskrift "Tilskueren" nærmest tiljublede et digt af Bli-

cher med ordene: "Hvilken osiansk, eller, om man hellere vil, hvilket Walter Scottsk Scenemalerie."²² Jo, der var skam noget om det med Skotland, og ikke mindst H.C. Andersen lod sig rive med af denne romantiske forestilling. Han hyldedes selv senere i 1847 i Skotland som "Danmarks Walter Scott"; han havde da også i "O.T." fra 1836 skrevet: "Jylland er dog den meest romantiske Deel af Danmark! Jeg har ret faaet Interesse for det Land, siden jeg læste Steen-Blichers Noveller. Jeg synes, det maa have meget tilfælles med de skotske Lavlande! Og der er jo Zigeunere!"²³ Forfatteren har her tænkt på regionens tatere, rakkere, kjæltringer, eller hvad denne sociale gruppe i bondesamfundets periferi kaldtes for.

Endnu så sent som i 1990'erne overlevede billedet tilsyneladende: historikeren, dr.phil. Thorkild Kjærgaard formulerede det så poetisk i sin disputats fra 1991: "Mens landskabet i det østlige Danmark grønnedes og fuglesangen løftede sig over landet, forblev store dele af området vest og nord for linien Skagen-Hjørring-Viborg-Kolding tilbagestående, ubevægelige egne uden for tiden med en høj, tavs himmel og øde, brune hedestrækninger, hvor oldtidens kæmpehøje, der var blevet hjemløse i det østlige Danmark, endnu en stund fik lov at ligge som de havde ligget



De store vestjyske studegårde baserede helt op til 1900-tallet økonomien på produktion af stude. I dag er der kun yderst få minder om denne epoke; ét af dem er en dør i Nørre Vosborgs vestfløj opført i 1700-tallet, hvor blandt andre studehandleren Christen Linde de Friedenreich ejede godset. Som motiv i et af dørens felter ses studedriveren til hest med pisk og de karakteristiske små jyske stude til venstre. Foto: Jørgen Borg.

i tusinder af år.”²⁴ Vurderingen er korrekt, hvis udgangspunktet alene er en konstatering af udbredelsen af kløver i landbruget, men der eksisterer andre parametre. Målt med andre alen var regionen ikke tilbagestående. I Holstebro afholdtes således Jyllands største heste- og kvægmarkeder, og da

filosoffen Søren Kierkegaard i 1840 på sin Jyllandsrejse kom til byen, kaldte han den i sin dagbog for “Hosekræmmernes Jerusalem”, fordi Holstebro på dette tidspunkt også var centrum for den vestjyske handel med uld.²⁵ I dette perspektiv var dele af den nordvestjyske økonomi højere

udviklet end mange andre danske regioners på samme tid. Konklusionen afhænger naturligvis altid af de historiske og økonomiske forudsætninger, der lægges til grund for vurderingen. Men det var svært at kæmpe imod en forestilling om det tilbagestående Vest- og Nordvestjylland, blandt andet fordi toneangivende kredse opfattede studefedningen og den efterfølgende handel som en gammeldags form for landbrug, der i sig bar kimen til flere uheldige forhold.

Den fordærvelige studehandel

Det lå som nævnt i H.F. Feilbergs brug af begrebet, at den postulerede vestjyske “handelsånd” grundlæggende var opbyggelig, og som sådan fungerede den også i vestjysk selvforståelse. Set udefra havde bøndernes høje handelsaktivitet imidlertid også uheldige konsekvenser. Synspunktet blev vel at mærke ikke blot fremført fra en østdansk periferi, men formuleredes så tidligt som i 1787 af den indfødte vestjyde Poul Mathias Nødskou, som da var ridefoged og birkeskriver ved Timgård gods. Set fra Nødskous skrivebord var det godt, at Timgård bønder efterhånden var ved at gå bort fra at holde stude: “- dette for Bondestanden tabydende Kreatur, hvorover hverken Bøndernes Tale her løber eene og alene ud paa Stude

Egenskaber, ej heller bruge de saamegen Omflakken, i Henseende til Handelsdrift de dermed, som andensteds, til Hjemgjærninges Forsømmelse, og Ørkesløsheds og Sviirs Befordring.”²⁶

At godsejerne før 1788 ligeledes betragtede de nære forbindelser sydpå som kimen til sociale og økonomiske problemer fremgår af mange klager over bønderkarle, ”- der så snart de på fremmede steder kan ernære sig, tager de flugten til Holland og Holsten i regarde at blive fri for at indskrives i reserve-rullerne så også at fæste deres gårde.”²⁷ På samme måde beklagede godsejer Janus de Friedenreich til Palstrup sig over, at en del af de unge karle havde ”bortsneget sig” ikke blot til København men også til Holsten ”- med hestekøbere og øxenkøbmænd og andre.”²⁸

At en gammel drifts- og kulturform som studehandelen desuden også vakte aversion hos flere af tidens rationalistiske præster, som engagerede sig i omlægning og effektivisering af dansk landbrug, kan heller ikke undre. Sognepræst Hans J.C. Høegh udgav i 1795 bogen med den tidstypiske titel ”Anviisning til et velindrettet Jordbrug for Gaardmænd og Huusmænd paa Landet, som have faaet deres Jorder udskiftede af Fællesskab”. Bogens undertitel fortalte, at den også var anvendelig for ”andre Jorddyrkere i Dannemark.” Og så fik den jyske handelsbonde ellers en gevaldig omgang: ”Jeg

har kiendt adskillige Bønder, især i Jylland, som vare henfaldne til denne Daarlighed [heste- og kvæghandel samt prangeri]. De vare som komne uformærke i med dette for en Bonde altid fordærlige Prangerie. De have været gode Bønder, have drevet deres Gaarde vel, have haft stærk Besætning, og lykkeligen solgt aarlig af samme; men efterhaanden have det grebet videre om sig, kiøbt af andre, ikke for at besætte deres Gaarde, men for at handle dermed, og vinde: og nu har jeg inden for faa Aar funden dem alle derved fordærvede i deres Sæder, hengivne til Bedragerie og Fylderie; ja! Jeg har seet dem omsider styrtes i Trang og Armod. Jeg raader derfor enhver Bonde: ikke at befatte sig med Prangerie i mindste Maade.”²⁹

I fald budskabet ikke var forstået, sluttede Høegh salven af med at hævde, at hvis bonden alligevel indlod sig i større handelsaktivitet, ville hans ”Sæder fordærves”, og han ”- gaer en uundgaaelig Vej til sin Undergang.”³⁰ Man kunne få den mistanke, at den gode pastor Høegh havde været udsat for det fænomen, som Gudmund Schütte beskrev som karakteristisk for jyden i handelssituationer, nemlig at han med særlig fornøjelse narrede ”- Præster og andre lærde Folk, naar de vover sig ud paa Handelens Glatis. At lade dem undgælde for deres Ukyndighed er en fuldkommen ærlig Sag.”³¹

Der var dog også de landøko-



Den usædvanlige ejer af Eskjær gods i Salling, dr.phil. Gudmund Schütte (1872-1958), udførte en betydelig forskningsindsats omkring folkeminder, mytologi og sagnhistorie. Jysk ”folkekarakter” skildrede han i bogen ”Jyder” i 1924. Foto: Det Kongelige Bibliotek.

nomisk engagerede præster, som i højere grad forsøgte at forstå og forklare mekanismerne bag den vestjyske handelsaktivitet. En anonym ”Præst i Sælland”, som i 1793 på boghandler Tikiøbs forlag publicerede en håndbog om landbrug,³² slog fast, at ”Det er virkelig én af de danske Staters Rigdomme, at saa meget Qvæg aarlig af Riget udføres enten til Skibs ved Ringkiøbing, Hierting, Varde o.fl. St., eller over Land giennem Holsteen, naar det først

i Marsklandene er overgræsset og fedet.”³³

Problemet for den jævne bonde i Jylland var, at det mange steder var umuligt at sælge mælk og smør, simpelthen fordi der var for lang vej til nærmeste købstad og dets markeder. Og den rug og havre man fodrede studene med den sidste vinter på stald, kunne man mange steder heller ikke komme af med, “- og derfor kan det anees for en Fordeel for den jyske Bonde, ved Studekalves Tillæg at anbringe Melken, Havre- og Rugrivningen ja vel og den uafsættelige aftorskene kjerne paa Studene.”³⁴ Derfor var det vel også kun naturligt, at beboerne i Oddense Sogn i Salling i 1849 søgte toldvæsenet om at få udstedt en bekendtgørelse, der tillod udførsel af heste og kvæg, selv om det var i Treårskrigen tid.³⁵ Ansøgningen understreger også handelsmiljøets behov for at holde sig udenfor de kraftige nationale strømninger, der kom til at præge dansk indenrigspolitik i 1800-tallets sidste halvdel.

Den mentale omkostning ved en så pragmatisk tilgangsvinkel kunne blive et miljø præget af en verdslig tilgang til alle tilværelsens aspekter, som det formuleredes i et brev til gårdejer Christen Riis i Helleris på Thyholm fra nogle fætre på Mors i 1867. Christen havde året forinden været elev på Galtrup Højskole på Mors, “- hvor han fik øjnene op for det

aandelige liv”, og fætrene kunne derfor ikke forstå, at han nu kunne holde livet på Thyholm ud, for “- i Thy tales der næsten aldrig om andet end heste og studehandel og om ondt og godt vejr.”³⁶ En anden samtidig kilde bekræfter billedet af at “- saaledes drejede sig i Vestjylland for et Par Menneskealdre siden næsten Alt om Stude, det var dem, der bar Landbruget, det var dem der fangede hele Interessen og var Hovedgenstand for alle Samtaler, selv Byfolk og Embedsmænd maatte, saa godt de formaade, følge Strømmen, om de end i deres Hjerter foragtede al denne evindelige Studesnak.”³⁷

Konsekvensen kunne blive som i Junget-Torum sogne i Salling, hvorom det i Nedergaards “Dansk præste- og sognehistorie”, hedder: “Der var ikke meget kirkeligt liv her omkring 1850. Rationalismen og materialismen prægede den fede jord, kvægopdræt og kvæghandel modvirkede de åndelige interesser.”³⁸ Måske det var med til at skabe en mennesketype som proprietær Christen Kjær til Helligkildegård på Thyholm, beskrevet som følger af Niels Buch Breinholt: “- en fuldblods Type på en almindelig thybonitisk Gårdmand af den ikke mest tiltalende Art - bred og pengevigtig, fedtet og beregnende, men venlig og gæstfri, -“.³⁹ Det var vel også derfor mange opfattede det som karakteristisk for jyden, at når først han havde fået



Om nogen må kreaturkommissionær Poul Stokholm Breinholt (1825-97) til Boddum Bisgård, senere storeksportør i Esbjerg, blive personificeringen af “studeprangerjyskheden” – i positiv betydning vel at mærke. Alene hans navne borgede for opvækst i et af regionens store handelsnetværk. Breinholt demonstrerede da også i sit virke, at selv det traumatiske nederlag i 1864 kun kom til at spille en ubetydelig rolle i disse handelsmænds univers. Den småtskærne nationale chauvinisme fik her modspil af et internationalt udsyn, der sikrede vestjyske bønder en betydelig rolle i forsyningen af de nordengelske industriarbejdere med oksekød sidst i 1800-tallet. H. Tønnies i Aalborg har taget dette portrætfoto af P.S. Breinholt. Foto: Det Kongelige Bibliotek.

slået fast, hvordan han var placeret i forhold til verdenshjørnerne, spurgte han altid næst efter: "hvor er min madpose?" Dr.phil. Gudmund Schütte tolkede det som udtryk for, at "- hvad Jyden først og fremmest har for Øje, er at sikre sig sin Madpose, sin Næring, sin Handel, kort sagt det materielle Grundlag for sin Tilværelse. Jeg vil ikke dermed sige, at hvad der ligger ud over Madposen, har Jyden ingen Sans for, men hans videregaaende Sans er tungvindt og kan daarligt udtrykke sig med Ord."⁴⁰

Kritikken til trods havde handelen også positive følgevirkninger som på Thyholm, hvor beboerne ifølge landøkonomen Gregers Begtrup "- have megen Kultur og Handelslyst, en Følge af idelig Landhandel og Reiser, -". Dette resulterede i, at forældrene på denne egn omkring 1800 "- lade deres Børn undervise i Skrivning og Regning, og mange af Landets Børn er velhavende Handelsmænd i de større Handelsstæder i Danmark og Norge."⁴¹

Og egentlig er det en væsentlig del af essensen og konsekvensen af den mentalitet og identitet, J.P. With med slet skjult foragt karakteriserede som "studeprangerjyskhed".

(Artiklen er en redigeret udgave af kapitlet "Studeprangerjyskhed" i forfatterens afhandling "Nordvestjyske bønder som kreaturhandlere

i Nordsørummet. Studie i netværket omkring en regional kultur- og driftsform o.1788-1914", der udgives i 2006.)

Noter

- 1 La Cour 1917, s. 49.
"Stændervisen" er gengivet i sin helhed i Carl Klitgaard 1906-08.
- 2 Falbe-Hansen 1908-10, s. 154.
- 3 Budtz Müller, B. 1942, s. 8.
- 4 Feilberg 1889, s. 146-170.
- 5 LAN, G.438-243, Nørre Vosborg gods, Notater, artikler m.v. til Belysning af Nr. Vosborgs og Egnens Historie.
- 6 Erlang 1938, s. 20.
- 7 LAN, B78-393, Holstebro byfoged, indkomne breve 1846.
- 8 Eskildsøn Naur 1687, genudg. 1928, s. 10.
- 9 Her gengivet efter Graugaard 1996, s. 18.
- 10 Sørensen 1990, s. 8.
- 11 Klitgaard 1943, s. 327-375.
- 12 Havel 1997.
- 13 Havel 1997.
- 14 Snell 1997, s. 114.
- 15 Gade 1991, s. 29.
- 16 Schütte 1926, s. 28-29.
- 17 Haarder 1987.
- 18 Nygaard (red.) 1914-16, s. 401.
- 19 Falkmann 1879.
- 20 Falkmann 1879.
- 21 Hertel 1994.
- 22 Her citeret efter

- Hertel 1994, s. 182.
- 23 Hertel 1994, s. 174.
- 24 Kjærgaard 1991, s. 134.
- 25 Dahl 1948, s. 42.
- 26 Nødskou 1787.
Genudgivet 1968, s. 41.
- 27 Holmgaard 2003, s. 42.
- 28 Holmgaard 2003, s. 43.
- 29 Høegh 1795, s. 218-219.
- 30 Høegh 1795, s. 218-219.
- 31 Schütte 1926, s. 13-14.
- 32 "Samlinger om Agerdyrkning og Landvæsen i Korthed uddraget af de beste oeconomicke danske og fremmede Skrifter til Brug for Landsbye-Præster og andre paa Landet boende"
- 33 Som ovenfor, s. 66.
- 34 Som ovenfor, s. 93.
- 35 RA, Generaltoldkammeret, 2. toldekspedtions kontor, Jyske Journal, 9. bind 1849-57.
- 36 Gade 1991, s. 30-31.
- 37 Breinholt 1907, s. 69.
- 38 Her citeret efter Møllgaard 1988.
- 39 Breinholt 1994, s. 94.
- 40 Schütte 1926, s. 10.
- 41 Begtrup 1812, s. 193-194.

Litteraturliste

- Begtrup, G. 1812. *Beskrivelse over Agerdyrkningens Tilstand i Danmark*. Nørrejylland. København. Reprotryk 1978 ved Rosenkilde og Bagger.
- Breinholt, N. Buch 1907. Nogle

- Slægtserindringer. Max Grohshennig. *Slægten Breinholt*. København.
- Breinholt, N. Buch 1994. *Vestjyde og verdensmand*. Holstebro og Lemvig Museum.
- Budtz Müller, B. 1942. *Tyren paa Veng. Thyboer 1*. Westermanns Forlag København.
- Dahl, A. 1948. *Søren Kierkegaards Jyllandsrejse*. Samvirkende Jyske Turistforeninger.
- Erlang, F.K. 1938. *Ringkjøbing Amts første Bogtrykkeri*. A. Rasmussens Bogtrykkeri Ringkøbing.
- Eskildsøn Naur, E. 1687. *Ære- og Takke-Digt til min gamle Skole-Bye Holstebro i Jylland for beviiste Velgjerninger*. Odense. Jeppe Aakjær (genudg.) 1928. Levin & Munksgaard København.
- Falbe-Hansen, I. 1908-10. Nogle Oplysninger om Stændervisens Tilblivelse. *Samlinger til Jydsk Historie og Topografi*, 3. række, 6. bind, s. 150-155.
- Falkmann, A. 1879. *Fra Danmarks Far-West. Langs Kysten mellem Tyborøn og Sønderho*. Gyldendal København.
- Feilberg, H.F. 1889. *Dansk Bondeliv saaledes som det i Mands Minde førtes, navnlig i Vestjylland*. G.E.C. Gad København.
- Gade, D.S. 1991. Alle Thyholmboere er da også i familie! *Årsskrift for Egnshistorisk Forening Thyholm og Jegindø* 1991.
- Graugaard, E. 1996. Den nederlandske forbindelse. *FRAM* 1996, s. 17-28.
- Haarder, B. 1987. *Det jyske kraftcenter*. Jyllands Posten den 16. april 1987.
- Havel, V. 1997. *Til forsvar for hjemstavnen*. Tale gengivet i Weekendavisen den 23.-29. maj 1997.
- Hertel, H. 1994. Vort eget Skotland. Opdagelsen af Jylland i dansk litteratur og kunst. Bente Scavenius (red.). *Guldalderhistorier. 20 nærbi- leder af perioden 1800-1850*. Gyldendal.
- Holmgaard, J. 2003. Den danske bondeungdoms mobilitet i 1730'erne. *Fortid og Nutid* 2003:1, s. 26-48.
- Høegh, H.J. Chr. 1795. *Anviisning til et velindrettet Jordbrug for Gaardmænd og Huusmænd paa Landet, som have faaet deres Jorder udskiftede af Fællesskab*. Gyldendal København.
- Klitgaard, C. 1906-08. Stændervisen. *Samlinger til Jydsk Historie og Topografi*, 3. række, 5. bind, s. 137-54.
- Klitgaard, C. 1943. Nogle Selvejer- og Skudehandler-slægter. *Historisk Aarvog for Thisted Amt* 1943.
- Kjærsgaard, Th. 1991. *Den danske Revolution 1500-1800. En økohistorisk tolkning*. Gyldendal.
- La Cour, L.F. 1917. *Slægten la Cour*. H.H. Thieles Bogtrykkeri København.
- Møllgaard, J. 1988. Det "mørke" Jylland og "verdensmarkedet". *Folk og Kultur. Årbog for Dansk Etnologi og Folkemindevidenskab* 1988, s. 61-99.
- Nygaard, S. (red.) 1914-16. C.Th. Engelstofts rejseoptegnelser fra 1830, meddelt ved P. Engelstoft. *Samlinger til Jydsk Historie og Topografi*, 4. række 2. bind, s. 395-407.
- Nødskou, P.M. 1787. Beskrivelse over Thimgaard og Thim-Sogn. Viborg. Alfred Kaae (genudg.) 1968. *Hardsyssels Årbog* 1968, 2. række 2. bind, s. 3-108.
- Schütte, G. 1926. *Jyder*. Ringkøbing.
- Snell, G. 1997. Tyskere i Danmark – identitetskonflikt i 1864. *Fortid og Nutid* 1997:2, s. 106-129.
- Sørensen, K. 1990. *Op over den lave jord. En bog om Johan Skjoldborg og hans tid*. Samleren.

Om dyrefolde i Ringkøbing Amt

Af Søren Manøe

I 2003 blev jeg af Kulturmiljørådet for Ringkøbing Amt bedt om at foretage en registrering af dyrefolde i amtet. Noget tilsvarende havde jeg foretaget to år tidligere i Ribe Amt.

Ved forarbejdet blev der rettet forespørgsler til amtets museer og lokalhistoriske arkiver, Ringkjø-

bing Amt, Nationalmuseet, Dansk Folkemindesamling samt Skov- og Naturstyrelsen om deres kendskab til sådanne anlæg. Samtlige Nationalmuseets sognebeskrivelser for Ringkøbing Amt blev gennemgået. I registreringen er medtaget såvel bevarede anlæg, samt hvor der er kendskab til forsvundne an-

læg. Der er ikke foretaget arkæologiske undersøgelser, som endegyldigt kan afgøre anlæggene som dyrefolde, hvorfor der kan herske usikkerhed om tolkningen af visse anlæg. Registreringen omfatter 62 helt eller delvist bevarede anlæg samt 50 forsvundne anlæg. Registreringen omfatter en beskrivelse af anlægget, dets bevoksning og tilstand, opmåling, fotooptagelser samt ejerskab og kortmarkering. Oplysningerne opbevares hos Kulturmiljørådet for Ringkøbing Amt, Ringkjøbing Amtskommune, de arkæologiske museer i amtet, Skov- og Naturstyrelsen samt Dansk Kulturhistorisk Centralregister.

Studefold på Sønder Vosborg Hede, 1915. Maleri af M.P. Madsen, Ulfborg. Maleriet tilhører Varde Museum.



Foldenes placering og udformning

Rundt i hele amtet kan man støde på digeanlæg, som benævnes fåre- eller studefolde. Måske er dyrefolde en bedre betegnelse. I dag finder vi dem i øde områder som heder og plantager og ofte langt fra landsbyer og bebyggelser, og på arealer som i dag er mindst interessante for landbruget. Uden

tvivl er mange dyrefolde forsvundet under opdyrkning især i tidligere hedeområder.

Foldenes placering er fortrinsvis hedearealer, men også langs vejforløb som har tjent som drivveje for studetransporter sydpå. Her ligger de gerne i forbindelse med landsbykroerne, hvor de tjente som fouragerings- og hvileplads for studene. I dag kan digerester ses ved den tidligere Marup Kro nord for Skjern, fra kort kendes en ved Tarm Kro, der er rester ved Lyne Kro, og på samme rute ses diger ved Sækbæk Kro og Blaksmark Kro nord for Varde. Vi ved, at der også ved Røde Kro ved Velling var to folde. Her bedede studene og studedriverne under de lange transporter til udskibningsstederne i Hjerting eller Hviding Nakke ved Ribe eller til de store markeder i Husum og Heide i Nordtyskland. Ringkøbing var også i en periode udskibningssted for stude.

Når man i dag finder foldene, synes de beskedne anlæg med lave volde, ofte under en halv meter i højden, opført af lyng- eller græstørv, næppe at kan have tjent til indelukke af får eller stude. Digerne, der er opført af stærkt humusholdigt materiale, har dog været udsat for vind og væde gennem mere end et par hundrede år måske mere, og er nu sunket sammen fra en højde på omkring halvanden meter. Ifølge gamle landsbyvedtægter skulle markdiger ”nå en



Dyrefold i Stråsø Plantage. Foto: Esben Graugaard.

mand til hagen”, for at beskytte afgrøderne mod dyr.¹ Det samme har sikkert været gældende for foldene, som skulle holde dyrene indelukket.

Dyrefoldene kan have forskellig udformning. De fleste er cirkulære fra 6-8 meter i diameter til cirka 30 meter. Andre er rektangulære, nogle kvadratiske og af en størrelse, som antyder, at de kan have haft en tagkonstruktion. Enkelte anlæg kan have en anden form end de nævnte. Alle har de en indgangsåbning på cirka en til to meter i bredden. Her har der antagelig været en låge, som kunne hindre dyrene i at slippe ud.

H.P. Hansen, Herning nævner

i sine optegnelser, at ved Rahbækgårdene øst for Tarm ”... lå der en mægtig fårefold, fælles for de fire Rahbækgårde, ude i heden. Denne fold var i firkant med en ca. 3 alen (1,80 cm) høj mur af hedetørv og en dør for, men der var intet tag over, og den kunne rumme et par hundrede får.”²

Han nævner også, at der ved Bording i 1850’erne var et firkantet fårehus ”... lavet af hedetørv med rafter og flade tørv over som tag”. På Skårup Hede ved Sunds lå der tre runde fårehuse, der hver kunne rumme 100 får. Senere blev der indrettet et fårehus med en svær pæl i midten, og der over blev lagt træværk, lyng

og tørv som tag. I Sønder Os i samme sogn lå en rund fårefold, hvis jordvæg var tre alen høj, men uden tag over.³

Foldenes størrelse lader ane, at de små kan have været brugt af en eller flere gårde i fællig, medens de større kan have været brugt af landsbyen med en fælles hyrde. Større gårde kan vel også have haft deres egne folde, men vi savner beviser for denne teori, dog

nævner H.P. Hansen Rahbæk-gårdens fælles fold.

Anvendelse

Som allerede nævnt har foldenes formål været indespærring af får eller stude. O m Borris Søndre Grandelav hedder det: "For ikke at skulle drive fårene og lammene den lange vej mellem gården og heden morgen og aften, lavede

man i hedens udkant et hus – en fårefold – af hedetørv tækket med lyng. Undertiden var den gravet ind i en brinkside eller ned i jorden. Der blev fårene så drevet ind om aftenen og lukket ud igen om morgenen, når hjorddrenge kom derud."⁴

Landbohistorikeren Ole Højrup nævner i en artikel om landbruget i Vestjylland omkring 1860: "Man kunne af og til på heden møde flokke af flere hundrede får under opsyn af et barn, og endnu kan man hist og her støde på en lav ringvold i lyngen med frodigt græs bag volden. Her står man overfor en af de folde, hvor fårene blev lukket ind om natten. Som regel lå folden nær agerjordens yderkant, således var man fri for at drive fåreflokken ind mellem de dyrkede afgrøder, og i folden samledes der gødning, som var let at få kørt til de yderste marker, som det godt kunne knibe med at få gødet hjemme fra gården."⁵

Som det nævnes, var gødningen et biprodukt ved foldene, og gødning var jo guld værd for hedebønderne. Man strøede med lyng eller lyngtørv for at opsuge ajlen og gødningen. H.P. Hansen, Herning fortæller om samme: "Før hyrden lukkede fårene ud om morgenen, skulle han tumle dyrene, så de kunne pes o ski'r på tørvlaget, der med mellemrum blev lagt med lyngsiden op inde i folden. Det var naturligtvis for, at gødningen, hvoraf man havde

Får og lam i fårefold ved Fjølstervang 1938. Fåret er tøjret i forbindelse med fotograferingen. I baggrunden ses folddiget og indgangsåbningen. Efter Hansen 1941.



så lidt, ikke skulle gå til spilde. Om efteråret blev foldens bund hakket op, og så blev indholdet kørt ud til Gyérow (gødning af rugen).”⁶

Under registreringsarbejdet har det kunnet konstateres, at dyregødningen har sat sit præg på plantevæksten i foldene. Lyng findes kun i ganske enkelte tilfælde inde i folden og ofte kun i meget små spredte mængder, medens græsser og revling samt blåbær har kunne tåle dyrenes gødning. Lyng findes til gengæld på digerne og udenfor foldene.

Udover at beskytte afgrøderne mod de løstgående flokke af dyr samt opsamling af gødning har det egentlige formål med dyrefoldene nok været at beskytte dyrene mod rovdyr som ulve og ræve. Fra mange kilder ved vi, at ulve var en idelig plage for bønderne, og ulvene holdt især til i de store midt- og vestjyske hedeegne, hvor de overfaldt får og lam i en sådan grad, at man nogle steder var nødt til at holde voksne og bevæbnede karle til at vogte fårene. Andre steder var det gamle mænd ”...til at gå og passe fårene om vinteren, da der var ulve”. Fra Påbøl i Hoven Sogn omtales, at i gammel tid var hyrderne voksne, da børnene ikke kunne værge fårene for ulve.⁷

H.P.Hansen nævner en tidlig oplysning: ”I markbøgerne fra 1683 får man gang på gang at vide, at ”deris Feedrift bestaar udi Heede”, at de



Sådan kan de mindre overdækkede folde have taget sig ud. Efter Stochholm 1923.

må holde hyrde til kvæget, og at man lider skade af ulve over alt i de midtjyske hedeegne.”⁸

Om en fårefold i Nørre Grene i Hoven Sogn fortælles, at en ulv kom op på taget af folden. Ulven faldt igennem taget, men blev trampet på af fårene, så den sad ned i et hjørne, da den blev fundet.”⁹ Birte Hedegaard i Ikast vogtede som lille får på heden sammen med sin broder. De oplevede, at ulven kom og tog et får ”...som den slæbte ned i mosen, hvor den dækkede sit bytte, og så løb den tilbage for at hente et andet får.”¹⁰

Foldene kan også have tjent andre formål, som når lammene

skulle mærkes eller skilles fra moderdyrene, når slagtefårene skulle skilles fra, og ligeledes når fårene skulle vaskes og klippes. Sidstnævnte formål er tænkelig, hvor foldene lå i nærheden af vandløb, hvilket nogle gør. Om de har været brugt til malkning, er der ikke fundet efterretninger om, men det kendes fra andre lande.

Foldenes alder

Her må vi desværre erkende, at vi ikke ved, hvornår foldene opstår. Man fristes til at mene, at de har været nødvendige lige så længe, der har været drevet landbrug, og hvor ulve har været en trussel mod

husdyrene, men det kan kun blive en teori. Vi må dog formode, at dyrefoldene har været brugt i fædrift helt tilbage i middelalderen. Fra de ældste tider har fåreholdet i Danmark spillet en fremtrædende rolle. I ulden og skindet havde man klæderne og i fårekroppene et meget væsentligt fødemiddel. Desuden repræsenterede de en værdi, der var værd at beskytte.

Det ældste, jeg har fundet ad arkivalisk vej, er fra Skodborghus i Vejen Sogn, som i 1500-tallet var underlagt Koldinghus, hvor det i regnskaberne 1573-74 nævnes: "Er beholdende udi i fårehuset i heden ... gamle får 121, gældvædre 69, "Gust" får og fårebukke 137, lam, som dette år er udlagt 190."¹¹

I viden for Sønder Bork By nævnes i §16: "Samtlige bymænd skal holde hyrder til deres får, såvel som og til kvæget, som er over 2 år gammelt, om sommeren", og i §12: "Hver mand skal holde sine tilhørende diger og lukninger udi skikkelig stand."¹²

At foldene også i tidligere tider kunne indgå i stridigheder, vidner en retssag mellem kancelliråd Niels Hansen til Lønborggård og Lundenæs mod Stovstrupbønderne i Ådum Sogn om. I sagen hedder det: "... således har Stovstrupbønderne hugget kancelliråd Hansens tørv i stykker, siden taget spaderne fra hans folk, der skulle grave tørv, og nedkastet hans folddige."¹³

Foldenes ophør

Også her kommer vi til kort, men oplysninger tyder på, at de går af brug i 1800-tallets første halvdel. Dette kan skyldes fællesskabets ophævelse ved udskiftningen omkring 1800. Ændringerne af landbrugsdriften betød, at hver gård passede sine egne dyr, og dermed blev den fælles byhyrde overflødig. Man gik over til at holde sine dyr i tøjr, og den sidste ulv i Danmark blev skudt i 1813, så denne fare var udelukket, og formålet med foldene var således slut.

Professor C. Raunkjær fortæller i sin beskrivelse fra 1938 af fødegården "Raunkjær" i Lyne Sogn: "På "Æ nær hie" var der en interessant

lokalitet nemlig den gamle fold "Æ gammel foeld"... Foldens ringvold var for længst sunket sammen og overgroet med lyng og revling."¹⁴ Mere nævner han ikke, hvilket antyder, at dens brug må være ophørt for meget længe siden.

Ligeledes fortæller Mads Enevoldsen fra Dyrvig i Hoven Sogn, født i 1866, at han kender til rester af fårefolde i heden, "... men de har ikke været i brug i den tid, jeg kan mindes."¹⁵

Studefoldene

De inddigede arealer ved kroerne er uden tvivl studefolde. De er

En studedrift. Efter Knudsen 1975.



meget store, hvilket viser noget om de enorme studedrifter, der har fundet sted. Til belysning heraf kan nævnes, at H.F. Feilberg beretter i "Dansk Bondelev", at "der ved Hovborg Kro i Ribe Amt kunne være op til 1.000 stude ad gangen. Studedrifterne startede i april måned på deres tur til markederne i Husum. Kromanden i Hovborg ejede 1.500 tønder land, hvoraf det meste var hede. Så snart en flok var kommet på plads, blev der kørt hø ud, en lispundsknippe (cirka 16 pund) til to stude. Man vejede ikke, men tog på slump..... om natten var der enkelte, som skulle holde vagt, én ved hver flok."¹⁶ Studedrifternes hunde har ganske givet

gjort deres indflydelse gældende, ikke blot ved overnatningerne men også under selve driften. Fra Immenvad Kro i Sønderjylland fortæller Carl Ankensen til Salomon Frifelt: "Engang i min fars tid havde vi en nat 1.100 stude i nattekvarter derude på heden og 38 drivere og foderskaffere og omtrent ligeså mange handelsmænd indkvarteret i kroen."¹⁷

Som det fremgår af ovenstående, påpeger de fremførte eksempler mest om fårefolde i heder. Om disse folde også har været anvendt til stude, har jeg ikke fundet vidnesbyrd om. De små folde har vel næppe kunne bruges til stude, medens de meget store som to i Feldborg Plantage, to tilsvarende

ved Lystbjerg i Stråso Plantage, en ved Dejbjerg og Knude ved Lyne meget vel kan tænkes at have været til stude. Om disse har været til studedrifter vides ikke, måske. Betingelserne må være påvisning af et vejforløb og gerne en nærliggende kro.

Den største af ringfoldene, der er registreret i amtet, er på 35 meter i indre diameter og ligger i Grønkjær ved Ejsing. Beliggenheden ned til et sumpområde tyder ikke på studedrift. Måske har nogle af disse store været beregnet til en større gårds brug, såsom et par store ved den oprindelige Vosborg Herregård, en tilsvarende ses ved herregården Timgård, men det er kun gisning.

Om anlæggelsen af de store folde, der kan have brugt ved studedrifterne, har jeg intet fundet, som kan oplyse os om, hvem der stod bag. Har de udelukkende været til drifternes brug, må der vel have været en form for betaling til ejeren for benyttelsen. Ved kroerne må det antages, at kromanden har stået bag opførelsen.

Såfremt disse store ringformede anlæg har været en del af studedrifterne sydpå langs den vestjyske drivvej, er det da udelukkende et vestjysk fænomen? Den midtjyske hærvej har vel ligeledes kunnet anvendes til studedrifter, men her mangler vi en registrering af eventuelle anlæg. Hugo Matthiessen nævner intet i sin bog om Hærvejen, men måske

Stor cirkulær dyrefold i Sønder Feldborg Plantage. Foto: Esben Graugaard.



har han ikke været opmærksom på folde og med bogen ønsket et andet sigte.

Problematiske anlæg

Til slut skal det nævnes, at ikke alle de registrerede anlæg entydigt viser anlæggets brug. Nogle er så medtaget, andre af en mærkelig form, at man har sine tvivl. Arkæologiske undersøgelser vil kunne udrede nogle af disse usikre anlæg.

Tre anlæg skiller sig klart ud. Det ene er i Hee Familiepark, hvor et dobbelt digeanlæg ligger ned mod Hover Å. Mest ligner det et skanseanlæg, men ingen oplysninger giver et fingerpeg om anvendelsen.

Et andet er ved Hemmet i et fredet hedearreal ved Sønder Viumvej. Anlægget, der er ringformet, fremtræder som en mindre fårefold omgivet af en 4-6 meter bred og en 2-2½ meter dyb grav. Det

cirkulære plateau har et ydre sammensunket dige, en art kronevold, på cirka en halv meter i højden. Anlægget fremtræder mere som et lille middelalderligt voldsted med omløbende grav. En teori kan være, at voldanlægget senere er blevet anvendt til dyrefold, hvorved der er lavet en cirka to meter bred opfyldt adgangsvej til "folden". Anlægget her har stor lighed med et tilsvarende, større anlæg ved Henne Mølleå i Henne

Det problematiske anlæg på Hemmet Præstegårds jord ved Sønder Viumvej. Foto: Søren Manøe.



Sogn, Ribe Amt, hvis anvendelse ligeledes er uklar. Fra arkivalsk vej kendes et Hemmet Slot, kan det måske have stået her på Præstegårdens jorder?¹⁸ En arkæologisk undersøgelse kan måske afgøre den anførte teori.

Det sidste anlæg, der skal medtages her, er et kvadratisk digeanlæg ved Harrilds Kilde i Brande Sogn. Anlægget er 8,5 x 8,5 meter i indvendige mål. Det er et yderst velbevaret anlæg med grøft udenom på tre af siderne, langs vestsiden er der en nyere dyb afvandings- eller overrislingsgrøft. Der er ikke en decideret indgang til anlæggets indre, men en "rampe" midt for syddiget fører over den omgivende grøft. Anlægget ligger direkte ved østsiden af en slugt, der fører ned til Holtum Å. Anlægget ligger cirka 50 meter nordøst for Harrilds Kilde.

Om der er tale om en dyrefold eller nærmere et fundament til et kildekapel, kan en eventuel arkæologisk undersøgelse måske afgøre. En tilsvarende kapeltomt findes ved Sct. Gertruds Kilde i Thorstrup Sogn lidt nord for Varde, og der har været en ved Sct. Folmers Kilde, Alslev Sogn sydvest for Varde.

Afslutning

Registreringen skal ikke ses som endegyldig. Der vil sikkert dukke adskillige anlæg op. Desuden er der muligheden for via gamle

kort at supplere antallet af forsvundne anlæg. Ringkøbing Amt kan fremvise en række flotte dyrefolde, og flere af disse er i dag fredet. Registreringen kan give anledning til overvejelser om yderlig sikring af flere anlæg.

Det registrerede areal omfatter Ribe og Ringkøbing Amter, men glædeligt ville det være om registreringen kunne blive udvidet til at dække hele det tidligere jyske hedeareal, så ville vi kunne udtale os med større sikkerhed om foldenes betydning for handels- og drivvejene.

Noter

- 1 Kristensen 1933-35, s. 136.
- 2 Hansen 1941, s. 70-71.
- 3 Hansen 1941, s. 70-71.
- 4 Optegnelser om Borris Søndre Grandelag og Omegn, hos Halvor Pedersen, "Bækbo", Barslundvej 1, Ådum.
- 5 Højrup 1960, s. 82.
- 6 Hansen 1941, s. 70-71.
- 7 Hansen 1941, s. 11 og 13.
- 8 Hansen 1941, s. 9.
- 9 Fortalt forfatteren af lærer Kr. Hvelplund Jensen, Vejle – forfatter til "Hoven Sogns Historie".
- 10 Hansen 1941, s. 13.
- 11 Nielsen 1976, s. 60.
- 12 Kristensen 1975, s. 115-116.
- 13 Fløe 1911, s. 153.

- 14 Raunkjær 1964, s. 8-9.
- 15 Mads Enevoldsens optegnelser. Nationalmuseets etnologiske Undersøgelser nr. 6891.
- 16 Feilberg 1898, s. 156-160.
- 17 Frifelt 1934, s. 158.
- 18 Kristensen 1975, s. 261.

Litteratur

- Feilberg, H.F. 1898. *Dansk Bondeliv, saaledes som det i Mands Minde ført, navnlig i Vestjylland*. 2. oplag.
- Fløe, P. 1911. To ejendomsprocesser. *Hardsyssels Aarvog* 1911, s. 153.
- Frifelt, S.J. 1934. *Ad jyske Veje sønderud*.
- Hansen, H.P. 1941. *Hyrdeliv på Heden*. Munksgaard.
- Højrup, O. 1960. Landbrug i Vestjylland for 100 år siden. *100 Aar 1860-1960 Den Vest og Sønderjydske Kreditforening*, s. 49-106.
- Knudsen, G. 1975. *Dansk bondeliv i det forrige århundrede*.
- Kristensen, H.K. 1975. *Nørre Horne herred*. Egnavd Egnshistoriske Samling.
- Nielsen, O. 1870. *Historiske Efterretninger om Malt Herred*. Genudgivet 1976.
- Raunkjær, Chr. 1964. *Fra en vestjysk Hedegaard i tiden ca. 1865-75*.
- Stochholm, I.C. 1923. *Det, som forsvinder*.

Røde Kro i Velling

Af Helle Henningsen

I 1992 tog Ringkøbing Museums daværende leder, Jens Aarup Jensen, og fotograf Jørgen Borg ud for at besigtige en lille landejendom, Røde Kro, i Velling. Den sidste beboer, Johanne Methea Mortensen, var da i en alder af 90 år netop kommet på plejehjem. Hun var født på gården, og i hendes levetid var der ikke sket

mange ændringer på ejendommen. Stuehusets indretning var, som da hun kom til verden i 1902, og da nøjsomhed altid havde præget hjemmet, var der ikke sket de store forandringer siden da. At træde ind i Røde Kro var derfor som at træde hundrede år tilbage i tiden.

Røde Kro har en interessant

historie, for traditionen vil vide, at den engang har været studedri-
verkro. Gården er erklæret bevaringsværdig, og Johanne Mortensen ville gerne sikre sit fødehjem for eftertiden. Derfor skænkede hun ejendommen til den selvejende institution, der var blevet oprettet med det formål at ”restaurere og bevare Røde Kros indre og

Røde Kro ligger helt ud til vejen i den sydøstlige del af Velling Sogn. Navnet ”Røde Kro” nævnes første gang i en kilde fra 1831. En forklaring på navnet kan være, at stuehuset er opført af røde mursten som et af de første grundmurede huse i sognet. Foto: Helle Henningsen 2005.

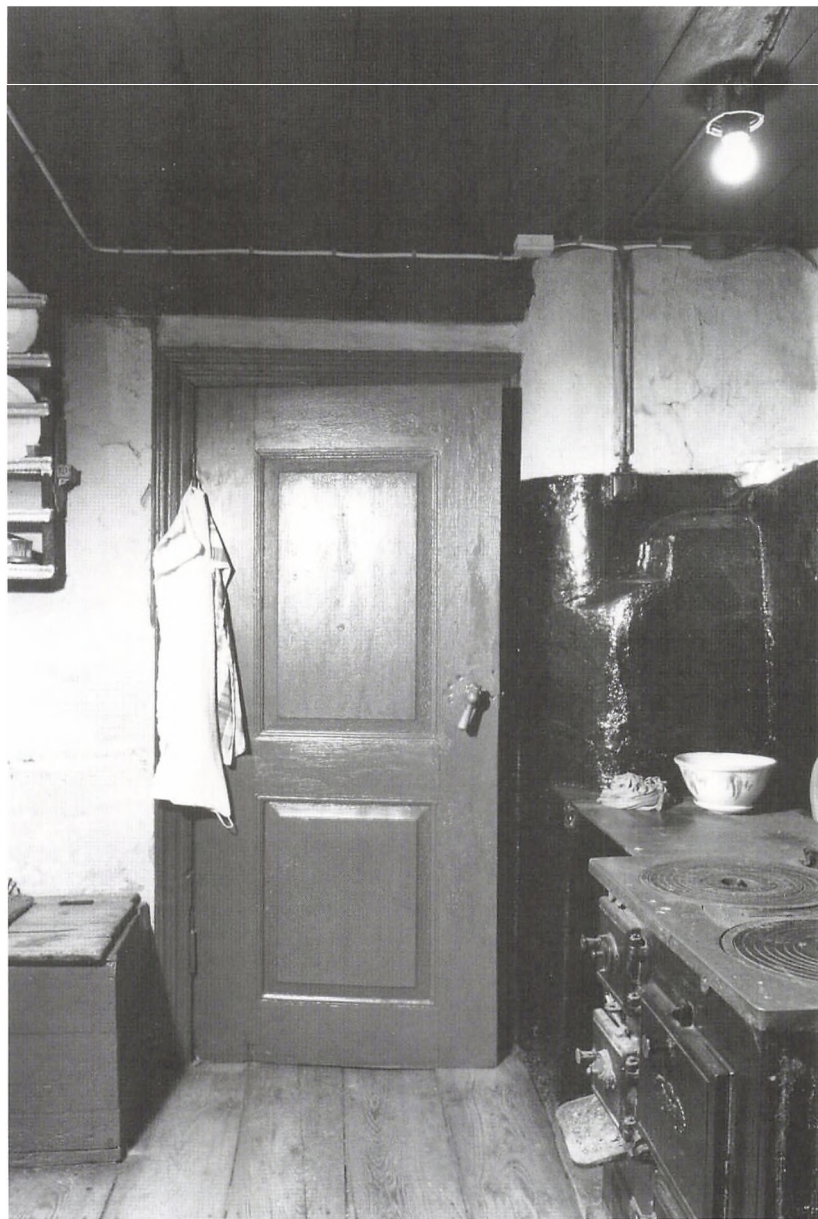


ydre særpræg”. Der stod lokale kræfter bag dette bevaringsprojekt, og museet blev kontaktet, da man ønskede faglig bistand til at løse opgaven. Så museumslederen og fotografen rykkede ud. Senere blev museets historiker, Per Hauge Mortensen, inddraget, og en stor del af det følgende er baseret på resultaterne af de arkivundersøgelser og interviews, han har foretaget.

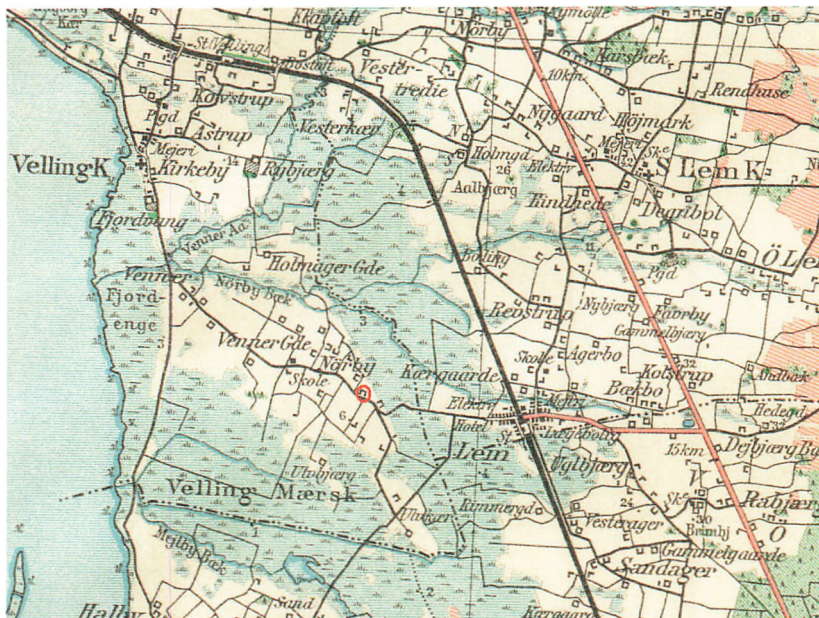
Drivveje og kroer

Røde Kro ligger ved den vestligste af de vestjyske drivveje. Ruten gik gennem Ulfborg og Hind herreder sydpå forbi Ringkøbing, langs det nordøstlige hjørne af Ringkøbing Fjord, gennem Velling til Venner Å, hvor den delte sig i to. Den ene rute gik mod Stauning, den anden gik mod øst forbi Røde Kro og videre mod Dejbjerg. Drivvejene mødtes syd for Skjern ved overgangen over Skjern Å.

Langs drivvejene har kroerne ligget som perler på en snor. Nogle af dem var kongeligt privilegerede, mens andre, mere beskedne kroer ikke engang havde en bevilling. Det var som regel gårde, der ved siden af landbruget havde krohold. Drivning af stude var sæsonbestemt, og kroholdet har været et godt bidrag til økonomien, nærmest som en slags stude-drivernes bed&breakfast. Alene i Velling Sogn er der efterretning



I det lille køkken står komfuret i den niche, hvor det åbne ildsted oprindeligt har været. Under tallerkenrækken står en tørvekasse med låg. Den stod der også i 1902. Ved siden af køkkenet er der tre trin ned til mælkekælderen. Foto: Jørgen Borg 1992.



Kort over området med markering af Røde Kro's beliggenhed (rød cirkel). De store vådområder syd og øst for Velling Kirkeby kunne være vanskelige at passere, og drivejen østover forbi Røde Kro fulgte kanten mellem det våde og det tørre land. Generalstabens Topografiske Kort fra 1927, målestok 1:100.000.

Røde Kro set fra sydøst, som den så ud sidst i 1920'erne. Den lille prydhave øst for stuehuset er anlagt af søstrene Anna og Johanne Mortensen omkring 1920. Da havde de lige været på højskole. I østlængen ses den høje køreport, der senere blev delvist inddraget i hestestalden. Fotografi på Røde Kro. Ukendt fotograf.



om fire sådanne stuedriverkroer, og Røde Kro er én af dem.

Ejere gennem 200 år

Den lille ejendom har efter alt at dømme oprindeligt været en fæstegård under Vennergård gods. Omkring 1765 fik ejeren af denne hovedgård, Mads Opitius, kongelig tilladelse til at bortsælge bøndergodset til fæstebønderne, hvilket medførte, at Vennergårds hartkorn blev reduceret fra 202 tønder i 1765 til blot 21½ tønder i 1807.

Noget af det gods, der blev solgt fra Vennergård, var den ejendom, der senere benævnes "Røde Kro". Vi ved ikke, hvornår gården overgik til selveje. Måske var Jens Nielsen Nørby, der ejede Røde Kro i slutningen af 1700-tallet, oprindelig fæster under Vennergård. I oktober 1801 solgte han gården til "velfornemme Bertel Pedersen af Bølling" for 699 rigsdaler. Købekontrakten er ret detaljeret, og vi får blandt andet at vide, at aftægtsforpligtelserne for sælgers moder, enke Ane Marie Nielsdatter, fulgte med i handlen. Til ejendommen hørte der bygninger og indbo, som også indgik i handlen, blandt andet en jernkakeelov, et fyrretræsbord og et hjørneskab i stuen. Bertel Pedersen øgede ejendommens tiliggende ved jordopkøb.

Det er uvist, om der før Bertel Pedersens tid har været krohold

på gården. Men det er meget tænkeligt, at det var i hans tid, det nye, grundmurede stuehus blev opført. Det melder kilderne desværre ikke noget om.

Bertel Pedersen døde i 1818. Tilbage på Røde Kro sad hans enke og flere mindreårige børn. Ved den efterfølgende skifterets-samling vedgik enken arv og gæld, og hun bestemte desuden, "... at børnene, når de efter at være draget fra hjemmet, skulle blive syge, da skal de stedse have tilhold ved

stedet." Man fornemmer den bekymrede mor bag denne bestemmelse.

Noget tyder på, at enken hurtigt giftede sig igen. Denne gang med Christen Sørensen fra Lønne, der stod som ejer af Røde Kro i efteråret 1831, da ejendommen kom på auktion. I auktionspapirerne omtales gården som "Røde Kro". Det er den ældste kilde, hvor ejendommen nævnes ved navn. Der meldte sig ingen interesserede købere på den første auktion og hel-

ler ingen på den følgende, der blev afholdt en uge senere. I maj 1832 erhvervede Chr. Thomsen gården på den tredje auktion for en sum af 905 rigsdaler.

Det lyder besynderligt i dag, at der kunne følge sociale forpligtelser med en ejendom, men da Chr. Thomsen købte Røde Kro i 1832, forpligtede han sig i forhold til den forrige ejer Bertel Pedersens efterkommere. Else Johanne Bertelsdatter skulle således have en kommode, en dragkiste,

Bryllupgæster foran Røde Kro i 1910. Det var enken efter Kr. Astrup Mortensen, Mette Marie, der holdt bryllup med Marius Kristensen. Mette Maries døtre, Anna og Johanne, sidder på hver side af brudeparret med fine sløjfer i håret. Bag de fire hatteklædte herrer på bageste række kan man lige ane lidt af de hvidmalede pilastre, der flankerede hoveddøren. Fotografiet på Røde Kro. Ukendt fotograf.



en sengs klæder og frit bryllup ”som det ved auktionen af vedkommende ansættes til... (en) sum beregnet med 44 rdl.” Hendes søster, Else Cathrine Bertelsdatter, skulle også have 44 rigsdaler. I 1838 købte Chr. Thomsen en del jord i Nørby, blandt andet gården Nørsgaard, som han lagde ind under Røde Kro. Med i den handel fulgte aftægtsforpligtelse for enken Anne Nørsgaard. I 1841 solgte Chr. Thomsen Røde Kro til sin svigersøn Niels Carlsen, som forpligtede sig til at tage sine svigerforældre på aftægt. Og også førnævnte Anne Nørsgaard, der da åbenbart stadig var i live.

Aftægtskontrakten mellem Niels Carlsen og hans svigerforældre er bevaret i sin fulde ordlyd, og af den

fremgår det blandt meget andet, at fem fag i gården indrettes til aftægtsbolig, når de gamle ønsker det. De skal blot give ¼ års varsel. De har adgang til brønd, bryggers, bagerovn og kålhøve, hvor de kan tage, hvad de behøver. Chr. Thomsen døde dog året efter, og fem år efter døde hans enke, Ane Kirstine Jensdatter. Det er uvist, om aftægtsboligen nogensinde blev indrettet til dem. I en synsforretning fra 1861 er kun stuehuset nævnt som indrettet til beboelse.

I 1867 solgte Niels Carlsen Røde Kro til Johannes Chr. Mortensen, der i 1899 solgte den til sin søn, Christian Astrup Mortensen. Han forpligtede sig til at tage sine forældre på aftægt, og af aftægts-

kontrakten fremgår det, at der skulle indrettes en bolig i fem fag af østre hus fra stuehus til porten. Hans datter, Johanne Mortensen, fortalte, at hendes bedsteforældre boede i aftægtslejligheden. Hun fortalte også, at man ophørte med at holde kro i 1867, da hendes farfar købte gården. I 1992 overgik gården til den selvejende institution Røde Kro.

Gårdens huse ude og inde

Gårdens bygninger består af fire længer, der er bygget helt sammen om en lille, rektangulær gårdsplads. Alle husene er grundmurede af røde mursten, og i forbindelse med restaureringsprojektet har alle tagene

Den lille, lukkede gårdsplads er rektangulær. Både brønden og den fint lagte stenbrolægning er oprindelig. Der har aldrig været indlagt vand eller kloakering på Røde Kro, og gårdens eneste vandforsyning var pumpen på gårdspladsen. Frem til 1992 blev kostalden i vestlængen brugt som lokum for gårdens beboere. Foto: Helle Henningsen 2005.



Gårdens fire længer er bygget sammen og her ses hjørnet, hvor de to ældste bygninger, stuehuset og østlængen, mødes. Haven, der blev anlagt omkring 1920, har bevaret sine små blomsterbede og stensætninger. Foto: Helle Henningsen 2005.



atter fået strå på. På gavlene er tagene halvvalmede.

Stuehuset udgør den sydlige længe og laden den nordlige. I de to andre længer har der været stalde til køer, heste og får, klynehus og aftægtslejlighed. Den måde, gårdens bygninger er placeret på i forhold til hinanden, genfinder man i klitgårdene ude ved havet, og der er da også mange fællestræk mellem dem og Røde Kro's byggestil.

De ældste dele af gårdens bygninger er stuehuset og den sydlige del af østlængen. De er begge fra begyndelsen af 1800-tallet. Stuehusets sydfacade er opbygget symmetrisk med en hoveddør i midten og tre fag vinduer på hver side. Indtil midten af 1900-tallet var der på hver side af hoveddøren en hvidmalet pilaster, der viser arkitekturens forbindelse til tiden omkring år 1800, hvor klassicismen var den foretrukne stilart.

Der er mange rum i huset, og de har hver haft deres særlige funktion. Grundplanen, hvor stuerne er orienteret mod syd, mens køkken og mælkekælder vender mod nord, genfinder man også i klitgårdene.

Gårdens øvrige bygninger er i årenes løb blevet ændret eller udskiftet. I midten af den østlige længe var der oprindeligt en køreport, som i 1938 delvist blev inddraget i en udvidelse af hestestalden i længens nordlige ende. Tilbage er nu en lille stenbrolagt slippe, der fører fra gårdspladsen ud til området øst for stuehu-

set. Fra slippen kan man gå ind i den sydlige og ældste del af østlængen, hvor der oprindeligt var klynehus og fåresti. I slutningen af 1800-tallet blev der som nævnt indrettet en lille aftægtslejlighed her. Den består af et større rum, der både var sove- og opholdsrum, og et lillebitte køkken ved udgangen til slippen. I dag er aftægtslejligheden indrettet som kaffestue for de mange gæster, der kommer forbi for at se Røde Kro og høre om dens historie.

Den tidligere lade, der var fra 1880'erne, stod desværre ikke til at redde, så i forbindelse med restaureringsarbejdet var det nødvendigt at opføre en ny på den gamle lades plads. Tømmeret til den nye lade kommer fra den nedrevne præstegårdslade i Velling. Også den var af konstruktion en agerumslade, så tømmeret kunne let tilpasses. Murstenene til laden kommer fra hovedgården Tranmosegård, der lå i den nordlige ende af sognet. Dens hovedbygning var fra slutningen af 1700-tallet, og den blev nedrevet i begyndelsen af 1990'erne.

Alkover og et hemmeligt rum

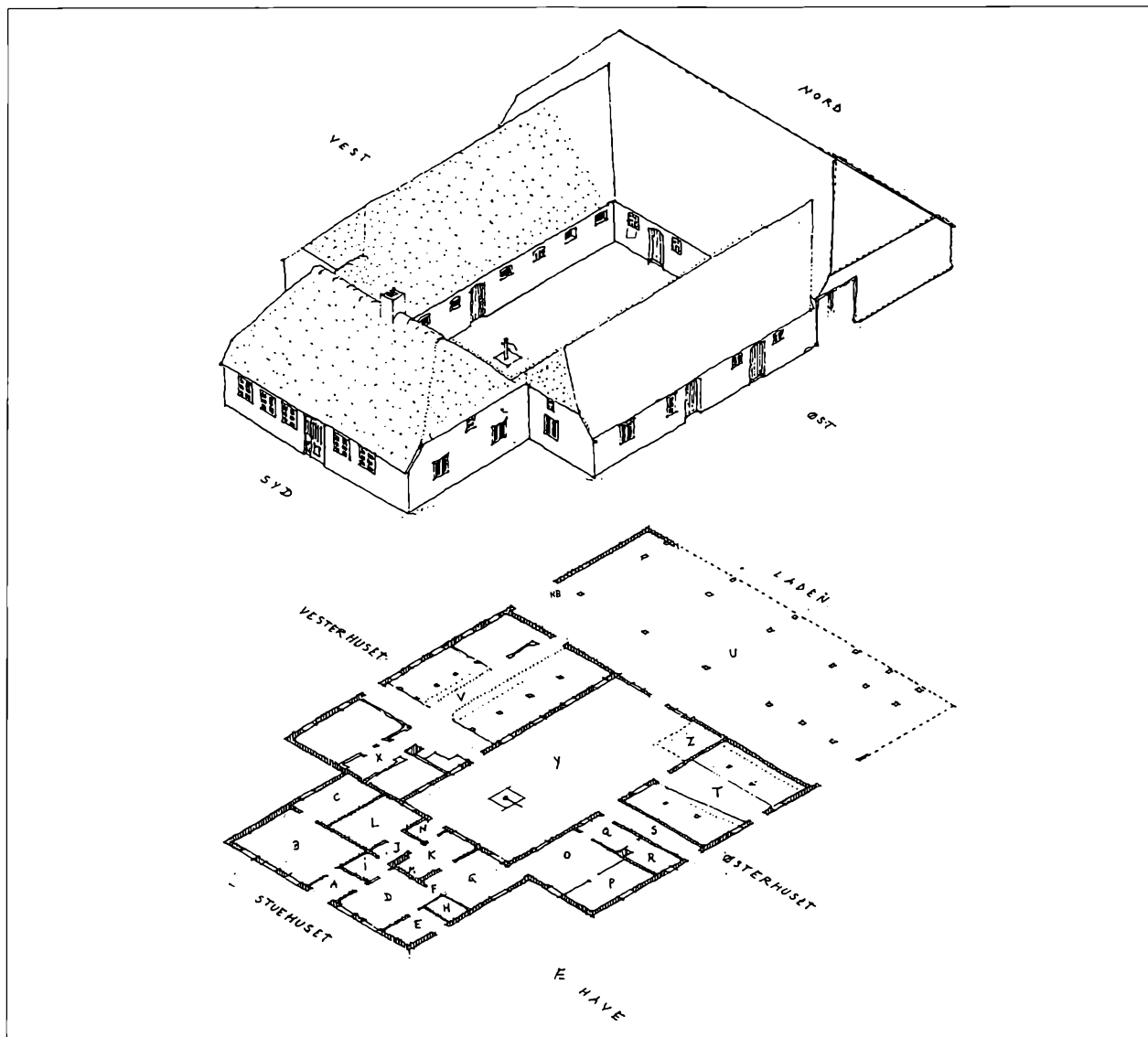
I forbindelse med Nationalmuseets bondegårdsundersøgelser i perioden 1940-60 blev karakteristiske landejendomme i alle egne af Danmark opmålt og beskrevet. I 1946 var overinspektør ved Na-



Det østlige vindue i stuehusets facade er muret til, og det skal efter sigende være sket, fordi karlene på genbogården kunne kigge ind af vinduet til pigerne, der boede dér. I det tilmurede felt sidder en mursten med indskriften "Ryberg 1871". Rydberg Teglværk lå ved herregården af samme navn omtrent 1,5 km nord for Røde Kro. Her producerede man teglsten fra omkring 1830 og århundredet ud. Foto: Helle Henningsen 2005.

De klassicistiske stiltræk genfinder man inde i stuehuset, hvor flere af dørgerigterne er forsynet med kanneleringer og afsluttet med et rudeformet felt foruden. Foto: Helle Henningsen 2005.





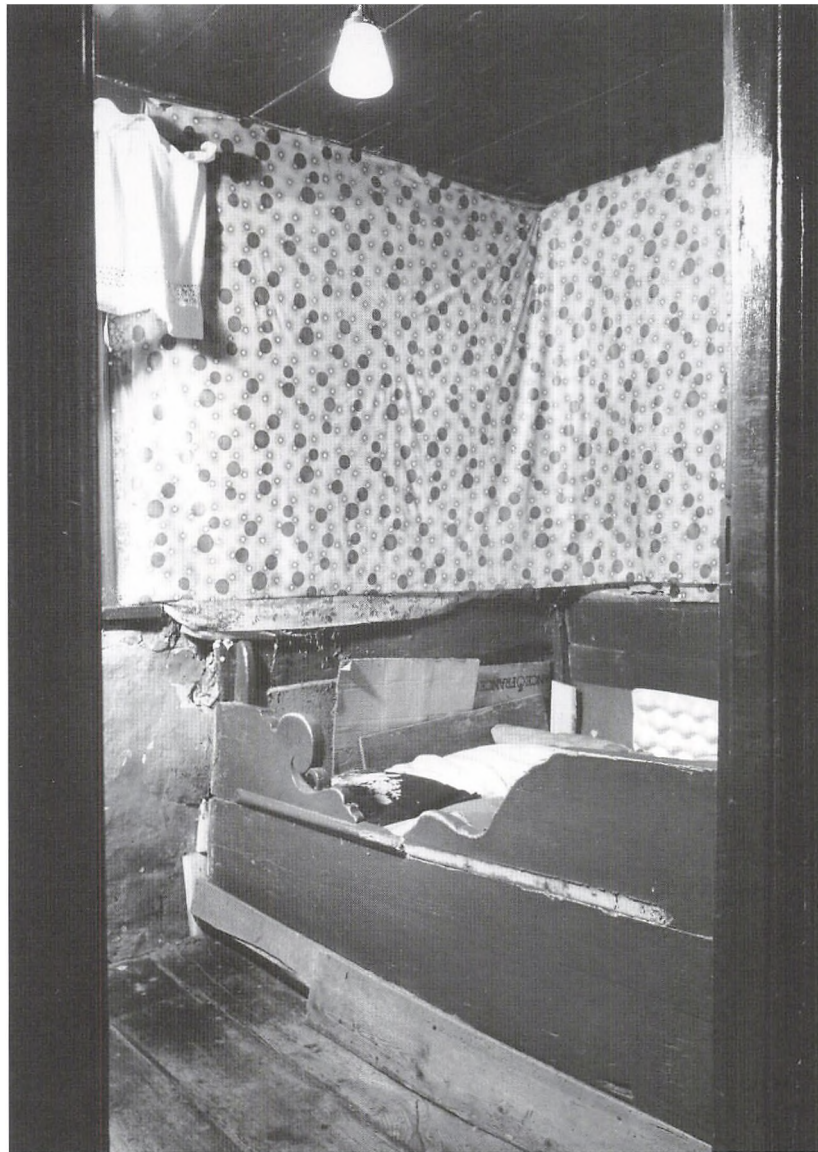
Inden restaureringsarbejdet tog sin begyndelse i 1993, blev Røde Kro opmålt af studerende fra Byggeteknisk Højskole i Horsens i samarbejde med bevaringsarkitekt Erik Einar Holms tegnestue. Målestok: 1:200. A: forstue. B: Den fine stue. C: Kammer. D: Krostue. E: Pigekammer. F: Dør med rude. G: Soveværelse. H: Hemmeligt rum (tidl. alkove). I: Spisekammer (tidl. alkove). J: Mellemgang. K: Køkken. L: Forsænket mælkekælder. M: Komfur (tidl. ildsted). N: Baggang. O: Aftægtsstue. P: Soveafdeling i aftægtsstuen. Q: Forgang. R: Aftægtskøkken. S: Slippe (tidl. køreport). T: Hestestald. U: Agerumslade med port i hver gavl. V: Kostald (og lokum). X: Fåre- og svinesti, bryggers, gruekedel med skorsten. Y: Gårdsplads. Z: Nu forsvundet hønsehus. Æ: Prydhave.

tionalmuseet, Holger Rasmussen, kommet til egnen ved Ringkøbing Fjord, og i Velling fandt han den lille landejendom Røde Kro særlig interessant. Han opmålte gårdens ældste dele og beskrev både sine iagttagelser i huset og sit møde med gårdens beboere. Gården var ejet af de to ugifte søstre, Johanne og Anna Mortensen. Røde Kro var både deres og deres fars fødehjem. På ejendommen boede også en ældre mand, Marius Christensen, der var født i 1880. Han var søstrenes stedfar.

Holger Rasmussen skriver i sin rapport blandt andet: "Søstrene oplyser, at der har været alkove, hvor der nu er spisekammer. Der var også alkove i det "himmelige rum". Forstuerne hedder "æ nargång" og "æ søndergång". I "æ mælkekammer" er gulvet forsænket. I vestlængen var oprindeligt bryggers med åben skorsten og bagerovn. Her var bagekammer... ...Aftægten var indrettet til pigerens bedsteforældre...Dagligstuen var vistnok skænkestue."

Det omtalte himmelige rum kan man i dag kun komme ind i fra loftet. Det lille rum er på et par af væggene beklædt med et panel af høvlede brædder i godt en meters højde, og det er højest sandsynligt resterne af en alkove, der nok har været åben ud mod stuen bagved skænkestuen.

I spisekammeret har der også været et bræddepanel, og et par af brædderne er bevaret.



Det lille kammer i stuehusets sydøsthjørne var i mange år de to søstre, Johanne og Anna Mortensens soveværelse. I et sengested, der var bygget op af brædder og en gammel alkoveforside, sov de begge, også da de havde nået voksenalderen. Væggene ved sengen var beklædt med aviser, æggebakker og voksdug for at holde kulde og fugt på afstand. Foto: Jørgen Borg 1992.



Den stenbrolagte slippe i østlængen er den eneste direkte forbindelse mellem gårdspladsen og området udenfor bygningerne. Den lille dør til højre fører ind til aftægtslejligheden. I slippet hænger gamle markredskaber og seletøj fra Røde Kro. Set fra gårdspladsen. Foto: Helle Henningsen 2005.



Mellem krostuen og soveværelset sidder døren med den runde rude. Både fyldingsdøren og de kannelerede gerigter er fra begyndelsen af 1800-tallet. Det fortælles, at døren sidst blev malet i 1928. Foto: Helle Henningsen 2005.

På et tidspunkt har man nedlagt alkoverne, og inddraget rummene til andre formål – lige bortset fra det mystiske hemmelige rum.

Har der virkelig været stude-driverkro på Røde Kro?

Hvordan kan vi nu vide, at der virkelig har været studedriverkro på Røde Kro? Der er ikke fundet skriftlige kilder, der direkte omtaler krohold på gården, men både navnet "Røde Kro" og den stærke, lokale tradition taler for, at der er hold i formodningerne.

I en kilde fra 1861 nævnes det,

at der i vestlængen var indrettet en gæstestald, hvilket nok ikke har været almindeligt for en ejendom af den størrelse. Man forestiller sig umiddelbart, at gæstestalden var forbeholdt krogæsterne.

I stuehuset er der et rum, der kaldes krostuen eller skænkestuen. I døren mellem den og det bagvedliggende rum er der indsat en lille, rund rude. Det siges at være, fordi man derigennem kunne holde øje med, om gæsterne manglede noget.

Anders Lydersen, der er født på Nordre Vennergård i 1908, kan berette, at hans stedoldefar, Chr. Holm (født 1838) kom til Vel-

ling omkring 1860. Han fortalte, at der sydøst for Røde Kro var en studefold, der lå lige på skellet mellem drivvejen og Kongevejen, som vejen mellem Lem og Velling blev kaldt. Det var en nedgravning med ret stejle sider, og Anders Lydersen kan huske, at hans mor udpegede den for ham, da han var dreng. Chr. Holm kunne også fortælle, at der som regel var tre drivere med en drift stude. Om natten blev den ene hos dyrene i folden, mens de to andre overnattede inde på kroen.

I dag er der ikke meget af studefolden tilbage. Den ligger i dyr-



Der blev indlagt elektricitet på Røde Kro i 1925, og den gamle måler sidder stadig på sin oprindelige plads i det blå pigekammer. Ved siden af hænger et par af Johanne Mortensens kjoler. Foto: Helle Henningsen 2005.

ket mark og kan kun erkendes som en svag lavning i terrænet.

Røde Kro, Nave Nortrail og Drivvejen

Som den eneste bevarede studedriverkro i Ringkøbing Amt indtager Røde Kro en særstilling blandt seværdighederne langs Nave Nortrail-ruten, der her i amtet går un-

der navnet Drivvejen. Siden 1992 har en flok ihærdige frivillige fra Velling Sogn arbejdet på at redde Røde Kro fra det forfald, der i alarmerende grad truede bygningerne ved overtagelsen. Utallige timer er lagt i arbejdet, og selv om der stadig er en del at gå i gang med, må Røde Kro nu betragtes som reddet for eftertiden.

De hundredvis af besøgende

har gennem årene vist projektet stor opmærksomhed, og traditionsrige arrangementer, som for eksempel det årlige julemarked, er altid meget velbesøgte. Det vil være oplagt at inddrage Røde Kro i formidlingen af Drivvejen.

Hvordan genopliver vi drivvejen i 2005

Af Gert Alsted

Om at drive stude ad de vestjyske drivveje

Hårdt, beskidt og farligt – det var stuedrivers job på de vestjyske drivveje gennem flere århundreder, indtil jernbanerne for 125-130 år siden gjorde de store stuedrifter ned gennem Vestjylland overflødige.

Stuedriverne købte hver en snes stude af bønderne i Thy, slog sig måske sammen med flere andre for i fællesskab at drive en stor flok stude de mere end 250 kilometer – godt 35 mil efter datidens målestok - over Limfjordens tanger og sunde, gennem de endeløse vestjyske heder og moser, over de store vandløb for til sidst at søge at sælge studene til en – forhåbentlig - god pris på markedet i Husum.

Turen tog en fjorten dages tid ad hedernes sandede hjulspor og gennem årnes vadesteder – mere end to til tre mil om dagen kunne studene ikke klare. Om aftenen gjorde man holdt ved en af drivvejens mange kroer, hvor der var hø til dyrene og mad til stuedriverne. En seng var der måske også – garanteret fyldt med lopper og lus.

Turen hjem igen ad de øde veje var ikke mindre farlig. En stuedriver på vej hjem med mange penge på lommen efter salget af studene var et godt bytte for røvere, rakkere og andet pæk, som strejfede om i Vestjyllands øde hedeegne.

Drivvejene gennem Vestjylland dengang og nu

De ruter som stuedriverne fulgte - kaldet drivveje - var ikke egentlige anlagte veje, bortset fra købstædernes gader og indfaldsveje og de jordveje, som forbandt landsbyerne. På lange strækninger over hederne bestod drivvejene blot af mange parallelle stier og hjulspor, som samlede sig til hulveje, hvor de større vandløb skulle passeres enten gennem vadesteder eller over de få broer.

Stuedrivers vestjyske landskab var helt anderledes end det, vi kender i dag. Nok var der som i dag gode landbrugsjorder og frodige enge omkring Limfjorden, men fra Lemvig og Holstebro strakte der sig milevide heder og

moser hele vejen sydpå til marsken syd for Varde. Drivvejene holdt sig fra moserne og fulgte hellere hedernes højere områder, hvor studene ikke "gik i bløde". De mindre vandløb var lette at krydse, men Storåen og Skjern Å kunne studeflokkene kun krydse ad få broer eller gennem vadesteder, hvor bunden var fast.

Det vestjyske landskab har ændret sig meget siden stuedrivers tid. De udstrakte heder er næsten væk og erstattet af dyrkede jorder og plantager. De store ufremkommelige hedemoser er afvandet og opdyrket, og mange af de små vandløb er rørlagt. Før i tiden kunne man vandre milevidt uden at møde en dyrket mark eller et hegn, der spærrede vejen – og skilte med "privat område" eksisterede ikke. Nu er næsten hele landskabet udnyttet, og man kan ikke bare krydse tværs over marker og gennem skove. Samtidig er landskabet gennemkrydset af veje. Markveje, små private grusveje, asfalterede kommuneveje og store landeveje med hurtig og tung trafik.

Af de gamle drivvejes hjulspor

og stier er der i dag kun få rester på enkelte af de fredede heder. Der er også kun bevaret enkelte hulveje ned mod åer og bække. Til gengæld løber mange af nutidens større veje ad de samme ruter, som drivvejene fulgte. Det gælder for eksempel hovedvej A11 fra Thisted over Struer, Holstebro, Skjern, Varde og Ribe til Tønder. Andre steder følger mindre veje tæt på de gamle drivvejes forløb.

Nave Nortrail som genoplivning af de gamle drivveje

I Ringkøbing, Ribe og Sønderjyllands amter er det besluttet, at Nave Nortrail ruten skal følge de gamle drivveje ned gennem Vestjylland fra Thy til grænsen.

Gamle beretninger og kort viser, at stuedrifterne fulgte forskellige ruter fra Limfjordsegnene til marsken. Fra Thy gik en rute over Agger Tange mod Lemvig og videre over Skærum ved Nørre Vosborg, Ringkøbing og Skjern mod Varde. En østligere rute gik fra 1825 over Thyholm, Odde-sund og Holstebro mod Skjern. For begge ruters vedkommende var der mulighed for at krydse Skjern Å over broen ved Skjern og gennem vadestederne ved Borris og Lønborg.

Udpegningen af Nave Nor-trails forløb som vandresti

Ved begge de to drivveje fra Thy

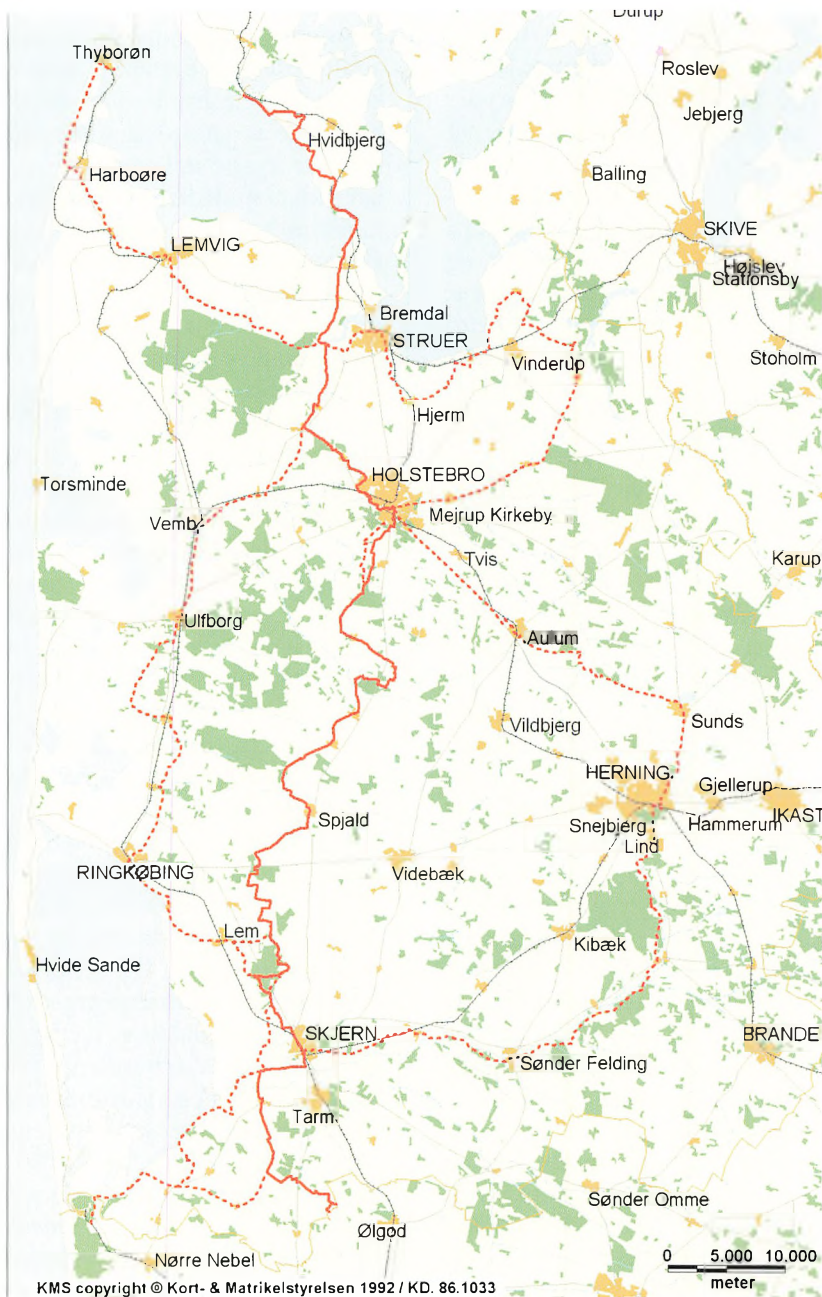
ned gennem Ringkøbing Amt ligger i dag stærkt trafikerede landeveje. Nutidens landeveje bryder vandrere sig ikke om. Der er alt for megen støj og risiko forbundet med den hurtige og tunge vejtrafik. Vandrere foretrækker små grusveje, nedlagte jernbaner og lidet trafikerede kommuneveje, hvor man kan vandre i fred og ro og samtidig opleve steder og landskaber, der minder om stuedrifternes tid. Derfor følger forslaget til Nave Nortrail ruten så vidt muligt de små veje og bruger kun de mere trafikerede veje, når der ikke er andre muligheder.

Forslaget til Nave Nortrails rute gennem Ringkøbing Amt begynder på det smalle Lyngs Drag mellem Thy og Thyholm. Over Thyholm går ruten ad mindre befærdede kommuneveje, ad små private grusveje – og en strækning ad den grusede strand mod Nissum Bredning. Øst om Odby Kirke følges den gamle landevej – der nu delvis er cykelsti - frem til det gamle overfartssted ved det smalle, men dybe Odde-sund. Sundet var før jernbanefærge og senere bro et farligt sted at krydse, når de tungtlastede pramme skulle roes gennem bølger og strøm.

Fra Odde-sund følger Nave Nortrail kysten mod Toftum Bjerge, hvor vejnavnet ”Studevej” fortæller, at ruten er på rette spor. Fra Humlum forbi Resen Kirke, Kærgårds Mølle, Fousing og Asp og videre over Krunderup til

Holstebro følger ruten de mindre asfalterede kommuneveje. Disse kommuneveje har bevaret de to hundrede år gamle milesten, som for hver kvarte mil angiver, hvor langt såvel stuedriveren som den moderne turist er nået. Rækken af bronzealderhøje mellem Kærgårds Mølle og Holstebro viser i øvrigt, at denne del af vejen er flere tusind år gammel.

Holstebro med overgangen over Storå spillede en vigtig rolle for stuedrifterne med de store kreaturmarkeder, som afholdtes her. Mellem Holstebro og Skjern gik stuedrifterne tværs over de udstrakte heder og moser uden de rigtig store vandløb. Til gengæld havde de kurs mod Skjern Åens overfartssteder ved Lønborg, Skjern eller Borris afhængig af broens tilstand ved Skjern eller af vandstand og strøm i åens vadesteder. Nave Nortrail følger her små mark- og skovveje, og en længere strækning af den nedlagte jernbane mellem Holstebro og Ringkøbing. Ruten holder sig vest for hovedvej A 11 bortset fra et sving ind over Præstbjerg med de store hedebakker. Længere mod syd går vandreruten over Dejbjerg Hede og via Bundsbæk Mølle til dyrefolden og hulvejene ved Dejbjerg. Ved det gamle brosted ved Skjern stikker den mod vest mod vadestedet over Skjern Å ved Lønborg Kirke. Herfra mod syd over den delvis opdyrkede Lønborg Hede til Brosbøl Gård,



Nave Nortrail-ruterne.

hvor stude-driverkroen lå. Lige syd for gården ses stadig de mange hulveje, som gennem århundreder er slidt ned i hedebacken. Syd for Brosbøl Gård fortsætter Nave Nortrail mod Skærbæk Mølle vest for Ølgod i Ribe Amt.

Skal turisterne være stude- drivere?

Hvad har nutidens forvante turister at gøre på de gamle studeveje ned gennem Vestjylland? Vil de virkelig udsætte sig for en lang, hård, beskidt og farlig vandretur? Vil de drive på en flok sløve stude og nøjes med en dyng halm eller en seng fyldt med lopper og lus? Godt nok er oplevelsesturisme et must – men alligevel. Man kan godt få en fornemmelse af fortidens stude-drifter på en lidt lettere måde – og få en spændende oplevelse uden større risici end en solskoldet næse eller en gang myggestik, hvis man har glemt solcreme og myggebalsam! Man kan vandre ad Nave Nortrail - den genskabte drivvej i Vestjylland.

Hvordan genskabes en driv- vej som vandrerute i marken

Hvordan kan man erstatte eller genskabe de gamle sandede hjulspor som en brugelig vandresti? Hvad er der tilbage af de gamle veje, og hvor kan man gå i dag?

Først må man sammenligne de ældste, rimeligt detaljerede kort

over Vestjylland, der er udgivet omkring 1800, hvor stuedrifterne stadig fandt sted, med nye kort og luftfotos. Her viser det sig, at mange af de gamle veje stadig findes – men flere af dem er som nævnt blevet til nye, stærkt trafikerede landeveje. Derfor må man prøve på de nye kort at finde en rute ad små, fredelige veje tæt på de gamle drivveje og gerne forbi spændende historiske steder. Når det er gjort, må man finde ud af hvilke veje, der er offentligt ejede, og hvilke der er privat veje. Det gælder nemlig om så vidt muligt at bruge veje og stier, hvor der er fri adgang.

Når der er rimeligt hold på formaliteterne, må man ud i marken for at afklare de næste spørgsmål. Findes vejene på kortet stadig i marken? Hvordan ser de ud, og er de farbare til fods eller på hesteryg? Er der noget at se på eller fortælle om undervejs? Vil færdsel kunne genere private lodsejere? Først når disse spørgsmål er besvaret, kan man tegne et forslag til en rute ind på kort.

Næste skridt er at forhandle med lodsejerne langs ruten. Ifølge naturbeskyttelsesloven har alle lov til at vandre på private veje i det åbne land. Men det er ikke nok til, at man uden videre kan sætte skilte op og udsende foldere og brochurer om en vandrerute. Inden da skal der snakkes med lodsejerne langs de private veje og skabes accept af, at der udgives



En flok sommerklædte vandrere på drivvejen fra Muldbjerg til Bundsbæk Mølle. Foto: Gert Alsted.

Vandrere holder hvil i resterne af en af de mange studefolde langs drivvejen. Foto: Gert Alsted



materiale om ruten, og at der sættes skilte og information op. Ellers kan det gå galt – vejvisningsskilte kan let forsvinde, og der kan dukke skilte op med ”PRIVAT- ingen uvedkommende færdsel”.

Først når alle undersøgelser og forhandlinger er gennemført med godt resultat, kan ruten afmærkes, og der kan fremstilles kort og brochurer – alt hvad der i dag hører til markedsføring af nye tiltag. For at en vandrerute kan bruges på længere strækninger, skal der også informeres om muligheder for pro- viantering og overnatning – for de fleste af de gamle landevejskroer, som stuedriverne brugte, er des- værre for længst lukkede!

Og til sidst lidt om fremtiden

Flere og flere nye biler har elek- tronisk navigationsudstyr, der for- tæller føreren nøjagtig, hvor bilen befinder sig, og som kan program- meres med kort, der detaljeret vi- ser den rute, føreren har bestemt sig for at følge. Dette udstyr er også ved at blive tilgængeligt for gående, der fra internettet vil kunne hente alle oplysninger om en routes forløb og om seværdighederne undervejs på ruten.

Navigationsudstyret vil om få år kunne overflødiggøre masser af skilte, informationstavler og foldere og gøre det både lettere og billigere at vedligeholde ruter som Nave Nortrail – for skilte

og tavler er dyre og ofte udsat for hærværk!

Sløjferne på Nave Nortrail

Nave Nortrails rute gennem Ring- købing Amt er beregnet til vandre- re, der vil bruge de fredelige småveje og stier gennem landskabet. Amtets museer, der hver især kan fortælle gode historier om de gamle driv- veje, har foreslået en række sløj- fer på Nave Nortrail beregnet for kørende – cyklister og bilister. Ad gode, asfalterede veje tæt på andre af de gamle drivveje end de, som Nave Nortrails vandrerute følger, kan kø- rende også opleve glimt af de gamle drivvejes spændende historie.

Glimt fra museernes arbejdsmark

Hjerl Hede Frilandsmuseum

75-års jubilæum

I 2005 var det 75 år siden H.P. Hjerl Hansen flyttede Vinkelgården til det dengang øde hedeområde ved Flyndersø og dermed lagde grunden til Hjerl Hedes

Frilandsmuseum. Museets 75-års jubilæum blev i løbet af museets sommerlevendegørelse fejret med ekstra aktiviteter blandt andet almuespillet "Wollesens retræte" ved amatørteateret Sløjfen. Handlingen var fordelt på tre akter, der foregik ved henholdsvis gadekærret, ved Sulegården og ved Præstegården. Herudover fik

museet besøg af fårehyrden Berit, der viste, hvorledes fårehundene arbejder. Som afslutning på levendegørelsen blev der afholdt Høstmarked med salgsboder, musik og underholdning. Samtidig blev der vist gammeldags kornhøst med le med høstkroge, og hvor kornet blev bundet i neg, der blev stillet til hobe, så de kunne tørre.

Museets protektor H.K.H. Prins Joachim.



Museets protektor

I jubilæumsåret sagde H.K.H. Prins Joachim ja til at være museets protektor, og mandag den 27. juni besøgte Prinsen Hjerl Hedes Frilandsmuseum.

Prinsen havde god tid til at tale med levendegørelsens deltagere og stillede mange spørgsmål til de professionelle håndværkere og aktører. Hos landsbymaleren overtog han sågar det seje arbejde med at rive farver og afslørede kendskab til nogle af de gamle maleteknikker.

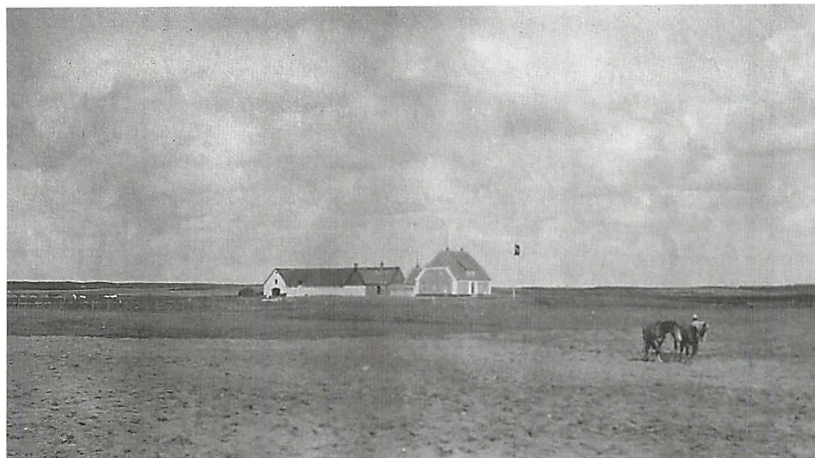
I det lille mejeri fordybede Prinsen sig i fremstilling af smør, der foregår efter de metoder og med de maskiner, der anvendtes i 1880'erne, da mejeriet blev

etableret på Mandø. Også Limfjordsfiskerne fik et besøg, og der blev diskuteret maskestørrelse i garnene og vist, hvordan man syr ruser. Ved landsbysmedien blev der ringet vognhjul, det vil sige, at jernringene blev varmet i det åbne ildsted, så de udvidede sig så meget, at de let kunne sættes på de nyfremstillede træhjul. Derefter blev jernringene afkølet og kom til at sidde fast. I den gamle kongeligt privilegerede kro fik Prins Joachim en smagsprøve på kartoffeltærte bagt i tærtepande. Opskriften var efter Carl Müllers kokebog fra 1785.

Prins Joachim sluttede besøget med at sige, at han meget gerne kom igen næste år for at se resten af levendegørelsen.

Jubilæumsudstilling Hjerl Hedes Frilandsmuseum 1930-2005
 Jubilæumsudstillingen ”Hjerl Hedes Frilandsmuseum 1930-2005” fortalte historien om Hjerl Hede gennem 75 år og om Hjerl Hede som frilandsmuseum.

I 1910 havde Hjerl Hansen på opfordring af C. Dalgas ved Hedeselskabet opkøbt hedearealer omkring Flyndersø. Hjerl Hansen navngav området Hjerl Hedeplantage, og der blev plantet nåletræer. Beplantningen blev dog fortaget varsomt, for Hjerl Hansen havde indset betydningen af bevarelsen af det naturskønne område, og i 1934 blev området fredet. Ved samme lejlighed skif-



På dette område ligger Den gamle Landsby i dag. Billede fra 1910.

tede området navn til Hjerl Hede. Hjerl Hede består samlet af cirka 2.200 tønder land hedeareal.

Hjerl Hansen var ligeledes interesseret i at redde og bevare den gamle bondekultur, som var ved at forsvinde. I 1915 havde han oprettet Hjerl-Fonden, hvis formål var at støtte videnskabelige, kunstneriske og nationale tiltag. Hjerl Hede blev i 1931 overdraget til Hjerl-Fonden, og i 1979 blev museet udskilt af Hjerl-Fonden, som et selvejende, statsanerkendt frilandsmuseum.

Hjerl Hedes Frilandsmuseum består i dag af Den Gamle Landsby, Jydsk Skovmuseum oprettet i 1964 og Mosebrugsmuseet, der kom til i 1974. Hertil kommer en afdeling for landhåndværk med flere værkstedsbygninger og samlinger. Museets bygningssamling

omfatter i alt 53 bygninger, der i tidsalder spænder fra 1500 til begyndelsen af 1900-tallet.

Levendegørelse

Hjerl Hedes Frilandsmuseum er specielt kendt for sin levendegørelse. Jubilæumsudstillingen fortalte også historien om museets levendegørelsestradition. Allerede i 1932 blev den danske museumsverdens første levendegørelse afholdt på Hjerl Hede. Den 24. juli inviterede H.P. Hjerl Hansen til ”En dag for 100 år siden”, hvor ældre lokale folk klædt i gammeldags tøj viste nogle af de gamle landlige arbejdsmetoder inden for håndværk og daglige gøremål, der på det tidspunkt var ved at forsvinde. Det blev forventet, at der ville dukke 5.000 mennesker op, men der kom det dobbelte. Med



"En dag for 100 år siden". Hjerl Hansen ses i midten med den hvide hjelm foran Vinkelgården.

et vist vemod udtalte H.P. Hjerl Hansen efter succesen: "Alle disse gamle arbejder kan ikke ret længe kaldes frem til Udførelse, fordi de Gamle, som endnu kan udføre dem, snart gaar paa Gravens Rand, og derfor maa vi med Vemod sige: Denne Gang og maaske endnu en Gang og saa aldrig mere."

Men gennem museets traditionsrige levendegørelse er det lykkes for Hjerl Hede at bevare de gamle arbejdsmetoder og teknikker, der var på landet både inden for landhåndværk, tidlig industri, kvindelig og mandlig husflid samt husholdningsarbejde, således at de kan opleves hver sommer og

i december af flere tusinde mennesker.

Historien om Hjerl Hedes Frilandsmuseum

I anledning af jubilæet udgav museet bogen: "Historien om Hjerl Hedes Frilandsmuseum" forfattet og researchet af Finn Mygind. Første del af bogen handler om H.P. Hjerl Hansen og hans virke som handels- og finansmand, primært som smørekseportør, og om Hjerl Hansens forhold og kærlighed til den jyske hede omkring Flyndersø. Bogens sidste del gennemgår Hjerl Hedes Frilandsmuseums udvikling frem mod 2005, hvor museet fejrer sit 75-års jubi-

læum - også om levendegørelsen af almueliv, sysler og færdigheder, en idé fostret af Hjerl Hansen, og som har bredt sig til mange andre museer og samlinger verden over. Bogen koster 128,00 kroner og kan rekvireres på Hjerl Hede.

Landsbymalerværksted

Siden 1960'erne har Hjerl Hedes Frilandsmuseum arbejdet for at bevare gamle danske landhåndværk og har i dag en stor samling af gamle værksteder. For at museet kan vise et bredt og dækkende billede af den håndværksmæssige produktion på landet, udvider museet løbende sin værkstedssamling.

Et af de landsbyhåndværk museet udvidede samlingen med i 2005 var landsbymaleren. Museet har en meget dygtig maler, der står for vedligeholdelsen af museets bygninger og mestrer de gamle malerteknikker. Disse gamle teknikker og metoder ønskede museet at formidle i de rette rammer, og derfor opbyggede museet i samarbejde med museets maler Christian Østergård et gammelt landsbymalerværksted. Landsbymalerværkstedet fremstår som et værksted fra slutningen af 1800-tallet, og i museets levendegørelse kan publikum opleve landsbymaleren på sit værksted, hvor de gamle maleteknikker og metoder bliver demonstreret.

Som andet håndværk var også malerfaget i ældre tid hovedsa-



Museets dygtige maler levendegør det nyindrettede landsbymalerværksted.

geligt knyttet til købstæderne. I 1700- og langt op i 1800-tallet var det maleren fra købstaden, der blev hentet til finere malerarbejde på landet. Men i anden halvdel af 1800-tallet begynder købstadsmalere at nedsætte sig på landet.

Meget af malerens arbejde foregik af gode grunde uden for værkstedet, men på værkstedet fremstillede maleren selv sine strygefarver og malede mindre genstande. Malerværkstedet skulle gerne være rent og ordentligt, da der ikke måtte komme snavs i farven, penslerne eller farvebøtterne. Fremstilling af strygefarver skete ved hjælp af farvestoffer og bindemidler. Først blev farvestofferne findelt i en farvemølle, hvorefter rivningen

kunne foregå. Til dette formål blev der anvendt en flise og en løber. Flisen var en flad stenplade, mens løberen kunne være kegleformet og tilhugget af granit. Ved rivning blandes farvestoffet med bindemidlet ved at gnide det sammen med løberen på flisen. Jo mere der gnides, jo mere lind bliver farven.

Da museets samlinger kun indeholder få genstande fra malerfaget indrykkede museet i januar 2005 en annonce i bladet "Dansk Malermester". I annoncen eftersøgte gamle malergenstande, og museet har med taknemmelighed modtaget en farvemølle, gamle pensler og andet malerværktøj samt løbere. Der forestår dog endnu meget arbejde med at do-

kumentere malerfaget som landsbyhåndværk.

Rugbrødsbagning anno 1930

Genopførelsen af Ravnkilde Bageri blev færdigafsluttet og bageriet indrettet til rugbrødsbagning anno 1930. Bageriet blev indviet den 25. juni 2005, og i museets traditionsrige sommerlevendegørelse kunne publikum se og lugte nybagte rugbrød bagt i det gamle bageri. Rugbrødene blev solgt fra den originale bagervogn fra Ravnkilde bygget i 1933, der sommeren igennem kørte rundt i Den Gamle Landsby. Ravnkilde Bageri stammer fra landsbyen Ravnkilde i Himmerland. Bageriet er et typisk landbageri fra begyndelsen af 1930'erne, hvor der hovedsagligt blev bagt rugbrød. Rugbrødet blev kørt ud til omegnens bøndergårde i en hestetrukken bagervogn. Med genopførelsen af Ravnkilde Bageri er endnu en brik føjet til museets bestræbelser på at samle de håndværk, der var repræsenteret i en landsby omkring århundredskiftet.

Almindeligvis bagte de fleste landboere selv deres brød langt op i 1800-tallet, nogle steder endda indtil begyndelsen af 1900-tallet. Dette gjaldt dog ikke de fattige landarbejdere, og i 1790'erne blev der gjort et fremstød for at skaffe den dårligst stillede del af landbefolkningen billigere livsforbrødenheder. Ved reskript 8/7 1796 blev der således givet til-

ladelse til, at rugbrødsbagere sammen med ølbryggere måtte nedsætte sig overalt på landet. Landbagerier var dog endnu i begyndelsen af 1800-tallet sjældne. Med næringsloven i 1857 voksede antallet af landbagerier, men først i begyndelsen af 1900-tallet blev antallet af bagere på landet så stort i forhold til folketallet, at de fleste landboere kunne betragtes som kunder for bagere.

I løbet af 1800-tallet skete der en mekanisering af brødfremstillingen. I 1860'erne begyndte man i de største bagerier i København at tage dejæltningmaskiner i brug og kort tid herefter opslåningsmaskiner, de såkaldte rugbrødssprøjter. I slutningen af 1800-tallet begyndte de større bagerier i byerne at anvende nye ovntyper. Disse kunne ophedes fra et særskilt fyrrum, og varmen blev derpå ledt gennem kanaler omkring selve det rum, hvor brødene stod til bagning. På denne måde undgik man, at brændslet kom ind i det rum, hvor brødene skulle stå. Endvidere havde de nye ovntyper den fordel, at de kunne holdes varme kontinuerligt. Endelig kunne de kombineres med udtræksherder, således at man kunne sætte brødene på herden uden for ovnen, hvorved arbejdet kunne foregå hurtigere, mere præcist og mere bekvemt end tidligere. Disse tekniske fremskridt vandt i de følgende årtier indpas også i mindre bagerier.

Ravnkilde Bageri var i 1933



Rugbrødsbagning anno 1930. De færdigbagte rugbrød tages af herden.

blevet overtaget af Daniel Christiansen, og han virkede som bager samme sted i 50 år. Han ændrede ikke væsentligt på bageriets inventar, og ved museets overtagelse stod bageriet således næsten intakt med bageriinventar og bageovn fra perioden 1920-30. Daniel Christensens virke er godt belyst og giver et solidt grundlag for rekonstruktionen af arbejdsgangen i bageriet i 1930'erne. Museet havde fået kontakt til 15 pensionerede bagere, der i museets levendegørelse viste, hvorledes rugbrødsbagning med rugbrødssprøjte og udtræktsherd forgik anno 1930.

Gamle Håndværk

Hjerl Hedes Frilandsmuseum har i 2005 afholdt to efteruddannelseskurser for håndværkere, der arbejder med istandsættelse, restaurering og vedligeholdelse af ældre bygninger. Kurserne er en del af et håndværks- og formidlingsteknisk kompetenceprojekt under den europæiske socialfond, som Hjerl Hedes Frilandsmuseum indgår i sammen med Center for Bygningsbevaring i Raadvad og Den Gamle By i Århus.

Det første kursus blev afholdt i juni og var et specialkursus indenfor møllebyggeri. Anledningen til kurset var, at den ene vinge på

Hjerl Hedes stubmølle fra Store Heddinge knækkede under stormen den 8. januar 2005. Under ledelse af møllebygger John Jensen fra Vig blev der på kurset fremstillet en ny møllevinge på 20 meter med hækværk til at holde sejlet.

I august afholdt museet et kursus i tækning efter traditionelle tækkemetoder under ledelse af tækkemand Henri Frederiksen. Sulegårdens stuehus fra Vang fik i løbet af kurset et nyt tag, hvor rørene efter vestjysk tradition blev syet fast med halmsimer og kokosgarn.

På begge kurser var der indlagt

korte teoriforløb, som gav kursusdeltagerne indblik i henholdsvis møllernes og de gamle tækkemetoders kulturhistorie med udgangspunkt i museets bygnings-samling. Deltagerne på kurserne var museets egne håndværkere og håndværkere fra andre museer.

Siden september 2005 har Mads Christensen fra Kongerslev fulgt et seks måneders efteruddannelsesforløb indenfor bødkerfaget på Hjerl Hedes Frilandsmuseum. Museets bødker Kristian Pedersen underviser i bødkerfagets teori og den praktiske fremstilling af kar, baljer og tønder.

I foråret blev der afholdt et tredages formidlingskursus for museets egne håndværkere og ansatte. Mundtlig formidling kræver både, at man har noget på hjertet, og at man formår at gøre formidlingen relevant og levende. Formidling er svær. Uanset om man har erfaring eller ej, kan formidlingen altid blive bedre – det kræver blot øvelse. Med udgangspunkt i mundtlige oplæg, fælles diskussioner og praktiske øvelser sættes fokus på udviklingen af færdigheder og redskaber, og der laves individuelle planer for egen formidling.

Den første kursusdag var lagt i hænderne på teaterinstruktørerne Helle Brokjær og Thomas Trier, som gennem en række spændende øvelser virkelig fik deltagerne til at opdage nye sider af sig selv. De følgende dage blev der arbejdet i små grupper med forskellige formidlingsopgaver, og det hele mandede ud i, at grupperne så deres egne præstationer på video. Mange var positivt overraskede over resultatet. Der er planlagt lignende kurser de kommende år for andre, der arbejder med formidling i deres dagligdag.

Legeglæde

Den historiske legeplads blev i forårets løb kraftigt udvidet, så gæsterne nu kan prøve "støvlekast", "at rive høns ned", "at spille i spand", "at stikke palles øje ud" og en lang række andre historiske lege.

Museets møllebyggerkursus i juni måned. Kursisterne er i gang med udstemning af huller til lask på møllevingen.



Hele sommeren har der været instruktører på legepladsen for at animere til og deltage i leg. Det har både været ved de opstillede historiske lege samt til at samle gæster i store fælleslege på både legepladsen og en dag om ugen rundt i landsbyen under temaet "Store Legedag".

Mange voksne og børn har kastet sig ud i leg, og fælles for dem har været glæden ved at lege og fascinationen af, hvor lidt – en pind eller et stykke stof – der skal til, for at legen skabes og udvikles. Legepladsen skal udvides yderligere, og sommerens erfaringer viser – heldigvis – at lysten til at lege, hviler i de fleste.

Den "brede" udsigt

Anlæggelsen af en handicapvenlig sti gennem skoven ud til en fantastisk panoramaudsigt over Flyndersø, heder og egekrat giver nu museets gæster mulighed for en anderledes naturoplevelse. Udsigten har selvfølgelig været der hele tiden, men få af museets gæster ved, at man minutters gang fra landsbyen står i et af de flotteste hedelandskaber, Danmark kan fremvise. Langs stien og ved udsigten er opsat bænke, og tavler oplyser om landskabet, dets dannelse, flora og fauna. Udsigten har været mål for mange naturvejledninger sommeren over, hvor selv mangeårige gæster til Hjerl Hede har udtrykt glæde over denne nye dimension i museumsbesøget.

Ny inspektør

Den 7. februar 2005 tiltrådte Susanne Mikkelsen museets nyoprettede inspektørstilling. Hun er uddannet restaureringsarkitekt og har afgang fra Arkitektskolen i Aarhus, Afdelingen for restaurering, by- og bygningspleje, med et projekt om højremshuse i Vendsyssel. Siden har hun blandt andet foretaget bygningsundersøgelser for Odense Bys Museer og deltaget i registreringen af alle bygninger før 1940 i forbindelse med Kulturmiljøatlas for Mors. Dertil har hun udarbejdet en række fredningsindstillinger for Landsforeningen for bygnings- og landskabskultur i København.

Susanne Mikkelsen har altid

haft stor interesse for den del af arkitektfaget, som omfatter de bygningsarkæologiske studier. Særligt den landlige bygningskulturs bindingsværkshuse og trælader har hun arbejdet med. Susanne Mikkelsen er med i redaktionen for tidsskriftet "Bygnings Arkæologiske Studier".

På Hjerl Hedes Frilandsmuseum har Susanne undersøgt museets landevejskro fra Skovsgårde og lavet et forskningsprojekt om højremshusene i Vendsyssel, som de optræder i materialet fra Nationalmuseets Bondegårdsundersøgelser. Desuden har hun ansvar for museets kurser i gamle håndværk.

"At gå til Island efter sild". En styrkeleg på den historiske legeplads.



Holstebro Museum

75 års jubilæum

I 1916 nedsatte Holstebro Byråd et "Udvalg til Tilvejebringelse af et Musæum i Holstebro", og de første genstande indkom til museet. De opbevarede på Danmarks-gades Skole. Tankerne døde hen, og først i april 1930 indkaldtes til møde, hvor der diskuteredes for og imod en museumsforening. Heldigvis var der ved afstemningen et stort flertal for dannelse af museumsforeningen. Endelig den 30. juni 1930 blev museumsforeningen så stiftet, og overlærer J.I. Aldal blev den første formand.

Nu kom der virkelig skred i

tingene. Allerede året efter – nemlig grundlovsdag den 5. juni 1931 – var man klar til at slå dørene op for det første museum i Holstebro i Lægård Møllens hovedbygning i Anlægget. I ni monter og skabe fremvistes nu hver dag fra 15-17 og fredag tillige fra 19-21 de første spændende kulturhistoriske genstande, som var indsamlet i Holstebro og opland. Der var gratis adgang for medlemmer af museumsforeningen. Andre måtte betale 50 øre for voksne og 25 øre for børn. Et medlemskab kostede den svimlende sum af 2 kroner eller 3 kroner, hvis det skulle gælde for et ægtepar.

Der er unægtelig sket meget,

siden de ni monter blev indrettet i Anlægget. Et smukt og moderne kulturhistorisk museum ligger i dag i byens hjerte og varetager sammen med lokalhistorisk arkiv indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling af byens og egnens historie.

Jubilæet blev fejret med en anderledes jubilæumsudstilling, hvor der var valgt 75 genstande ud fra magasinerne. De 56 genstande fik mæle ved, at forskellige kendte personer fra Holstebro gav deres umiddelbare reaktion på, hvad de pågældende genstande sagde dem. Samtidig havde forskellige børn givet deres bud, og vi sluttede så af med vores egen tekst fra protokollen.

Deltagerne i det historiske modeshow.



Men ikke alle genstande var udstillet med det samme. Hver uge i 19 uger blev der sat en ny ting ind i udstillingen. Samtidig vistest genstanden i avisen Holstebro Onsdag, og publikum og læserne kunne så mellem tre muligheder gætte på hvilken genstand, der var tale om. Der var præmie hver uge, og til slut blev der udtrukket tre store pengepræmier blandt alle rigtige svar. I alt 1.900 besvarelser indkom, og 65 % af svarene var rigtige. Ikke overraskende var Madam Blå den mest genkendelige genstand.

Selve jubilæumsdagen blev fejret med en reception og et historisk modeshow, hvor museets personale og bestyrelsesmedlemmer, ægtefæller, børn og venner var aktive på podiet.

Direktørskifte på Holstebro Museum

Efter 33 års virke som den drivende kraft bag Holstebro Museum valgte Torben Skov at gå på pension fra 1. januar 2005.

Torben Skov blev knyttet til museet allerede i studietiden og blev 1. januar 1972 ansat som den første faguddannede leder af Holstebro Museum, der dengang lå i Lystanlægget i Holstebro. I 1984 blev Torben Skov udnævnt til museumsdirektør for Holstebro Museum.

Igennem de 33 år som leder af Holstebro Museum har Torben Skov stået i spidsen for en museums-mæssig markant udvikling

fra det lille lokalmuseum baseret på frivillig arbejdskraft kun med en fastansat kustode og schæferhund til et af provinsens store kulturhistoriske museer med en stor velfungerende medarbejderstab.

Holstebro Kommunes satsning på kulturen fra 1960'erne anvendte Torben Skov som løftestang for tankerne om at opføre et nyt kulturhistorisk museum i byen. De fysiske rammer var for længst sprængt i det lille museum i Lystanlægget på grund af museets øgede aktiviteter. Holstebro Byråd udskrev således i februar 1976 en arkitektkonkurrence om blandt andet et nyt kulturhistorisk museum, og den 22. maj 1991 kunne man indvie det nye Holstebro Museum tegnet af professor Hanne Kjærholm. Disse nye rammer er siden suppleret med yderligere en stor tilbygning til arkitekt Hans Dissings internationale samling af mekanisk bliklegetøj og en udstilling om Valdemar Birns Jernstøberi og jernstøberiernes historie i Holstebro, som det lykkedes Torben Skov at skaffe finansiering til ved et samarbejde mellem virksomheden og Holstebro Museum.

Jævnside med denne indsats engagerede Torben Skov sig i faglige undersøgelser, landskendt blev således udstillingen og bogudgivelsen i 1976 om guldsmed Joachim Weller. I 1972 igangsatte Torben Skov desuden en omfat-



Torben Skov, forhenværende museumsdirektør.

tende undersøgelse af den senere kendte vikingetidsboplads i Trabjerg. Sammen med Omgård, Sædding og Vorbasse var Trabjerg blandt de fire bebyggelser, der fik omfattende bevillinger fra Statens Humanistiske Forskningsråd, og for første gang fik man indblik i den almindelige vikingetids befolknings levevis i Danmark. Trabjerg-undersøgelserne publiceredes i 1995 af Jysk Arkæologisk Selskab og Holstebro Museum.

Samtidig har Torben Skov gennem årene udfoldet et betydeligt engagement i faglige sammenhænge. På landsplan kan nævnes medlemskab af Statens Museumsnævn, Dansk Kulturhistorisk Museumsforenings bestyrelse, redaktionen af Danske Museer og bestyrelsen for Museumshøjskolen. Torben

Skov er i dag medlem af bestyrelsen for Ørslev Kloster og sikringskonsulent for Kulturarvsstyrelsen.

Holstebro Museum med Torben Skov i spidsen har altid vægget faglig kvalitet i arbejdet højt, og det er lykkedes Torben Skov at skaffe betydelige midler til museets undersøgelses- og forskningsvirksomhed. Jævnside med dette har det stedse ligget Torben Skov på sinde at fastholde museets folkelig forankring, hvor Holstebro Museumsforening gennem mange år har haft omkring 800 medlemmer. Herfra udsprang i 2003 initiativet til dannelsen af Sammenlutningen af Museumsforeninger i Danmark.

I sommeren 2004 blev Torben Skov udnævnt til Ridder af Dannebrog som en anerkendelse af hans indsats for Holstebro Museum og det danske museumsvesen.

Som ny museumsdirektør for Holstebro Museum tiltrådte Ole Nielsen den 1. september 2005. Ole Nielsen er uddannet som forhistorisk og middelalderarkæolog. Han kommer fra en stilling som museumsinspektør ved Haderslev Museums afdeling i Hjemsted Oldtidspark, hvor han har været ansat i 9 år. Vestjylland er bestemt ikke ukendt for Ole Nielsen. Han trådte sine museale barnesko på Hjerl Hede allerede i teenageårene og har været tilknyttet Holstebro Museum i flere perioder i 1990'erne.



Ole Nielsen, ny museumsdirektør.

Lemvig Museum

Bogstavleg for børn

At lære bogstaverne at kende er som at få nøglen til en spændende skatkiste, der rummer uanede mængder af viden og underholdning. På Lemvig Museum kommer der mange mindre børn, både med børnehaven og sammen med forældre og bedsteforældre, netop den aldersgruppe, som nu skal til at lære bogstaverne, før de kommer i skole. På museet ville vi gerne bidrage til denne proces på en sjov og anderledes måde. Derfor har vi lavet en bogstavleg, og børnene har taget den til sig. Det er såre enkelt. Alle bogstaverne fra alfabetet er skåret ud i træ og hængt op rundt i museets udstillinger. Et B hænger ned over en

barnestol, et K ved en ovn med et billede af en kanon. Når der kommer besøgende med børn, får de tilbudt en mappe med et ark for hvert bogstav. Den er beregnet for de voksne eller for børn, der selv kan læse. Her er der en kort fortællende historie og et eller flere billeder, der sætter museets ting ind i en sammenhæng; noget der kobler nutid og fortid eller taler til fantasien.

Vi prøvekørte Bogstavlegen i vinterferien 2005, hvor mange af de besøgende i forvejen er bedsteforældre med børnebørn. Der var en hyggelig summen af snak og højtlesning i hele huset. De besøgende kommer ind i kroge, som mange normalt ikke ser; det, vi har valgt ud, er nemlig gerne i børnehøjde eller i snævre hjørner, hvor børn nemt kan komme ind, men som voksne overser. Det viste sig hurtigt, at børnene går meget op i, at de har fundet alle bogstaverne, og de vil gerne have en slags bevis på, at de har gennemført legen. Vi opdagede også, at flere børn var optagede af, om de kunne finde flere ting med samme begyndelsesbogstav. En pige kiggede sig rundt ved barnestolen og sagde til sin morfar: "Jamen bænK, er det ikke også med B – og bord?"

Det betød, at vi hurtigt fik lavet et særligt ark til alle børn, så de kan krydse de enkelte bogstaver af efterhånden. På bagsiden er der et fint alfabet, små firkanter med hvert bogstav tegnet ind i et



Her er både et J for jdepotte, et H for himmelseng og en masse Z'er, som ethvert barn straks kan gætte betyder snorken. Opmærksomme og videbegærlige børn fra Lomborg Skole lytter, når museumsassistent Berit Lykke Kristensen fortæller om det hele. Foto: Hemming Klokker 2005. Lemvig Museum.

lille billede; det er skåret som træsnit af digteren Thøger Larsen og brugt som vignetter i flere af hans bøger. Her kan man skrive andre ord ind med samme bogstav, måske noget man har set på museet. På arket skriver vi barnets navn, og så kommer der stempel og underskrift på, så det bliver ligesom et certifikat.

Siden har vi givet tilbuddet

om Bogstavlegen til alle vores besøgende med børn, og man behøver blot at slå op i museets gæstebog for at se, at det bliver værdsat både af børn og voksne. Det har været vigtigt for os at udvikle noget, som familier kan lave sammen; noget helt enkelt, hvor man kan snakke sammen, og hvor man skal hjælpe hinanden. Noget stilfærdigt fornøjeligt, som passer

godt til Lemvig Museums mange krinkelkroge, små rum og trapper op og ned.

Limfjordsfortællinger

En anden ekspedition ind i ordenes land udspillede sig i juni, juli og august gennem museets deltagelse i projektet "Limfjordsfortællinger", arrangeret af MidtNord Turisme. Her har folk kunnet deltage i for-

tælleure om natur, kirker, klostre, forfattere, historie, lokale fødevarer med videre – en fast ugentlig tur på hele 57 lokaliteter. Hvis man tog rundt i Limfjordslandet, kunne man på én uge nå at høre om hele ti Limfjordsforfattere. I Lemvig drejede det sig naturligvis om digteren Thøger Larsen. Det er altid et privilegium at få lov til at fortælle om Thøger Larsen og hans digtning. Han var et dybt-tænkende og langtseende menneske, og hans værk er uudtømmeligt rigt på store sammenhænge. Hvor herligt at starte med en flok mennesker, der er kommet, fordi

de holder af at synge ”Danmark, nu blunder den lyse Nat”, og som efter en times rundvisning skriver på evalueringsskemaet: ”Hjem og læse mere Thøger Larsen”. Heldigvis var vejret alle de mange tirsdage godt nok til, at turen kunne begynde ude i museets have ved billedhugger Torvald Westergaards to Thøger Larsenarbejder, busten fra 1958 og stenen ”Aar 2142” fra 1975, 100-året for Thøger Larsens fødsel. De to sten belyser med et meget forskelligt kunstnerisk udtryk væsentlige sider af digterens personlighed og værk. I busten har billedhuggeren

formået at gengive Thøger Larsens blik, som så langt ud i rummet, langt ud i tiden. I ”Aar 2142” stenen har han fanget en klode i smelten og hærden, som der står i ét af Thøger Larsens digte, og mennesket som en del af solsystemets store drama. Allerede her er det let at få tilhørerne til at forstå, at Thøger Larsen er meget andet end den lyse sommernats digter.

Flere af de besøgende havde deltaget i andre forfatterarrangementer og gav udtryk for, at det havde været en anderledes og spændende oplevelse på denne måde at få digtere og forfattere sat ind i en landskabelig sammenhæng. Forhåbentlig er disse ”Limfjordsfortællinger” kommet for at blive som et fast tilbud til både lokale og gæster i området.

”Aar 2142”-stenen taler ikke kun til voksne Thøger Larsen-interessererede besøgende, men også umiddelbart til børn. Her kan man nemlig gå på jagt efter ansigter, som skjuler sig i stenens foldede lag. Foto: Hemming Klokke 2005. Lemvig Museum.



H.C. Andersen kommer på besøg

Den 22. juli 1859 var H.C. Andersen på besøg i Lemvig. Det var et led i en større Jyllandsrejse rundt i Midt-, Vest- og Nordjylland. Oplagt at markere denne rejse netop nu i 200 året for digterens fødsel. Her blev der taget et fint initiativ af Limfjordsegnens Litteratur Samvirke, Vendsyssel Litterære Selskab og Det nordjyske Landsbibliotek – i samarbejde med en række biblioteker, museer og privatpersoner.

Den samlende idé var at lave et arrangement på hver af de lokaliteter, hvor H.C. Andersen



"Sagnet mælder at her leverede Prinds Hamlet et Slag, her skal han ligge jordet", skrev H.C. Andersen i sin dagbog den 22. juli 1859. Her på landevejen kørte han forbi Rammedige og de mange oldtidshøje i etatsråd Tangs vogn. Foto: Hauberg 1909. Lemvig Museum.

havde opholdt sig på sin rejse fra Nørre Vosborg over Skagen og til Viborg fra den 10. juli til den 3. september. Fast indslag var skuespiller Bjarne G. Nielsen og musikgruppen De Eventyrlystne. Derudover var skiftende lokale forfattere blevet bedt om at tale om "sin H.C. Andersen", og en anden lokal, for eksempel fra det lokale bibliotek eller museum, om at fortælle noget om, hvordan der var lige netop her på den tid.

Torsdag den 21. juli besøgte H.C. Andersen Fjaltring. Næste formiddag så han Rammedige, som gjorde et stort indtryk på ham. Han anså det som en slags Dannevirke og var meget optaget af, at prins Hamlets grav sagdes at ligge her. "... gæster her Prins Hamlets grav...", skrev han senere i løbet af rejsen i digtet "Jylland mellem tvende Have". Han besøgte desuden Bovbjerg og skrev sit navn på den obelisk, som fand-

tes dér til minde om kong Frederik VI's besøg i 1826.

Fredag den 22. juli var turen kommet til Lemvig. En fredag aften i sommertiden er ikke noget optimalt tidspunkt, og alligevel var der en del mennesker, som havde valgt at være med til arrangementet, der blev afholdt på Lemvig Museum. Det blev en fin aften med en lyslevende H.C. Andersen og munter musik og med et personligt, tankevækkende og

morsomt indslag af lyrikeren Inge Pedersen. Fra museets side var det en god anledning til at hente det meget store flotte maleri af Lemvig i 1858 frem; her kan man både se justitsråd Claudis hus, hvor H.C. Andersen tilbragte aftenen

sammen med familien Tang fra Nørre Vosborg, gæstgivergården Limfjorden, hvor han boede, og dampskibsbroen med dampskibet, som han tog videre med næste morgen. Maleren har med alle detaljer gengivet den kønne lille by

omgivet af enge, høje bakker og fjordens blå vand, netop på sådan en sommerdag, som da H.C. Andersen besøgte Lemvig. Fint pludselig at se et velkendt sceneri med en mærkelig fremmed fugls øjne.

Prospektet af Lemvig set fra øst blev malet i 1858, året før H.C. Andersens besøg. På billedet ser man dampskibsbroen med dampskib, og længst ude til venstre Claudis hus, hvor digteren var til theselskab sammen med Tangfamilien fra Nørre Vosborg. Udsnit. Foto på Lemvig Museum.



Ringkøbing Museum

Liv og død i jernalderen

I 2005 havde Ringkøbing Kommune gang i byggemodningen af to områder i udkanten af Ringkøbing. Tidligere landbrugsjord var inddraget til nye, hårdt tiltrængte boligområder. Men inden anlægsarbejdet kunne gå i gang, undersøgte Ringkøbing Museums arkæologer, om der under grønsværen skulle skjule sig fortidsminder, der burde undersøges. Der var fortidsminder, og de blev undersøgt. Undersøgelserne betales af Ringkøbing Kommune.

I Vesttarp lidt syd for rundkørslen med "Kuben" fandt vi både boplads og to gravpladser fra jernalderen. Efter at mulden var fjernet, kunne vi se både hustømter og tildækkede brønde efter en bebyggelse fra ældre jernalder. I husene har der været stald i den ene halvdel og beboelse i den anden.

Gravpladserne, der lå med en indbyrdes afstand på kun 25 meter, er noget for sig, for de er ikke ret store. Hver gravplads bestod blot af tre tætliggende grave, der alle var jordfæstegrave, det vil sige, at de døde er begravet ubrændt i kister. Af ligene var der intet spor tilbage, alt var rådnet bort i den sandede jord. Men der var alligevel bevaret mange spor, der fortæller os om den omsorg, man videde de døde, når man begravede dem. I gravene har der været dækket op



Den sidste grav – forneden til højre – i Vesttarp er ved at blive undersøgt. Nær ved ses de to "arkæologhuller" efter de to andre grave i det lille gravfelt. Længere bagude findes det andet gravfelt. På den anden side af vejen under de store jorddynger ligger bopladsen.

med mad og drikke, men kun de beholdere, som var lavet af brændt ler – det vil sige lerkar – var bevaret. De døde har også fået deres knive, smykker og andet personlig udstyr med sig. Gravene er knapt 2.000 år gamle, fra ældre romersk jernalder (0 – 200 e.Kr.).

Flere af lerkarrene var presset i stykker af jordtrykket, efter at kisternes låg gav efter. Nu er de blevet samlet igen. Derimod ser det værre ud med jernsagerne, som er meget ødelagte af rust. De blev alle sammen taget op i præparat og røntgenfotograferet på Konserveringscentret i Ølgod.

På fotografierne kan vi se hvilke slags sager, der ligger indkapslet i gipsen. De bedst bevarede af dem vil blive konserveret.

På grund af de få grave i hver gravplads, må vi regne med, at hver gravplads har hørt til en gård. Måske har de døde i levende live boet i de huse, der lå lige i nærheden.

I den nordlige udkant af Rindum, ved Mejlby lige syd for Nordre Ringvej og Mejlbygård er der også fundet boplads og en enkel gravplads fra jernalderen. Mens dette skrives midt i september er de arkæologiske

undersøgelser langt fra færdige. Men så meget kan siges, at området har være beboet i gennem lang tid i jernalderen, og at bebyggelsen overvejende er fra yngre romersk jernalder og ældre germansk jernalder (3.-4. århundrede e.Kr.), altså 100-200 år yngre end den i Vesttarp. Her er også spor af huse og brønde samt et grubehus, der er et mindre hus med gulvet forsænket i jorden. Flere steder var der velbevarede spor efter arden, oldtidens plov.

Gravpladsen består af mindst ti grave. De er ret smalle, og desuden ligger de højt, idet sporet i en grav af den rådne træreste

kan ses lige under muldlaget, og i et par andre grave kan vi ane det øverste af nogle af de lerkar, der er stillet i gravene. Gravene er endnu ikke undersøgt, så vi ved ikke, hvor gamle de er. Et godt bud – noget tyder i den retning – er, at de er samtidige med bebyggelsen på stedet. Det ved vi først med sikkerhed, når de er undersøgt i løbet af efteråret.

Den tætte sammenhæng mellem bebyggelse og grave – liv og død – er ret sjælden forekommende ved arkæologiske udgravninger. Normalt finder arkæologerne enten en boplads eller en gravplads, men her er vi heldige

og har både-og – og så på to lokaliteter.

Vi glæder os til at fortælle nyt og mere udførligt om disse to spændende undersøgelser i en artikel i FRAM til næste år.

Det islandske eventyr

I december 2005 åbnede Ringkøbing Museum en ny udstilling. Tilblivelsen af udstillingen har en usædvanlig forhistorie, som skal fortælles her.

Tilbage i 1920'erne modtog museet en større samling af islandske træskærerarbejder fra 1700- og 1800-tallet. Giveren var købmand Leonhardt Tang, der stammede fra Ringkøbing, hvor han var uddannet købmand. Han flyttede til København og blev en af de storkøbmænd, der i årtierne omkring 1900 skabte sig en formue ved handel på Island, hvor han etablerede købmandshuse på to handelspladser. I 1908 var han med til at oprette Ringkøbing Museum.

Leonhardt Tang nærede en stor interesse for den islandske kulturhistorie, og på sine rejser rundt i landet besøgte han de ensomt beliggende tørveægsgårde og oplevede, hvordan man her levede, som man havde gjort det gennem århundreder. Han købte eller byttede sig til en mængde smukt udskårne trægenstande, alle med nær tilknytning til den islandske bondekultur. Disse genstande skænkede han senere til Ringkøbing Museum.

Modellen af den islandske tørveægsgård er fyldt med spændende detaljer. Her ses et kig ned i fadburet, hvor madmor er i gang med arbejdet. På hylden bagved står blandt andet nogle madspande med hank og låg af samme type som dem, der kan ses i museets udstilling. Foto: Helle Henningsen.



I mange år har de islandske træskærerarbejder levet et stille, næsten upåagtet liv på museet. Men en dag kom der en gæst på besøg. Det var Gurli Doltrup, og hun var egentlig kommet for at se Mylius-Erichsen udstillingen, men tilfældigt gik hun også ind i det rum, hvor de islandske træskærerarbejder stod og gemte sig. Gurli Doltrup har boet på Island i 30 år, og hun er meget vidende om islandsk bondekultur, så da hun så de islandske genstande, blev hun stærkt interesseret. Hun forstod omgående, at her var en helt udsædvanlig samling, og hun gik straks til museets ledelse og bad om at få lov til at studere genstandene nærmere. Det fik hun selvfølgelig lov til.

Gennem det følgende år besøgte Gurli Doltrup museet flere gange. Hun beskrev indgående, hvad de forskellige genstande havde været brugt til på gårdene, hun oversatte og tolkede de ofte lange inskriptioner, og hun fortalte om genstandenes betydning som arvestykker. Hun gav også anvisninger på, hvordan de kunne udstilles, så der kom sammenhæng i sagerne, og i efteråret 2004 blev Gurli Doltrup færdig med sit svendestykke: en model af en islandsk tørveægsgård, befolket med folk og fæ, og med miniatureudgaver af genstandene fra museets samling vist i den sammenhæng, hvori de blev brugt på gårdene.

Nyopstillingen af den islandske samling blev åbnet den 5. december 2005 af borgmester i Ringkøbing, Hans Østergaard. Til stede ved åbningen var også den islandske ambassadør Thorsteinn Pálsson og den islandske konsul Flemming Rohde Nielsen. Fem islandske nisser optrådte med islandsk julespil, og de mange gæster kunne forsyne sig med røget lammekød, islandsk fladbrød og islandsk snaps.

Samlingen på Ringkøbing Museum er anerkendt som den tredjebedste af sin art udenfor Island. Den bedste findes på Nordiska Museet i Stockholm, den næstbed-

ste på Nationalmuseet i København og den tredjebedste altså for enden af Algade i Ringkøbing!

Nørre Vosborg ude og inde

Som det vil være mange af læserne bekendt, bliver Nørre Vosborg i disse år restaureret fra a-z. Den fredede herregård ligger i Ringkøbing Museums ansvarsområde, og museet følger derfor arbejdet på nært hold. Det er Fonden Realdanias datterselskab, ejendoms-selskabet Realea, der ejer Nørre Vosborg, og som står for den gennemgribende restaurering.

På den arkæologiske front er museet til stede hver gang, der

Håndværkerne har indtaget Nørre Vosborg. Overalt ude og inde bliver der arbejdet på at redde de forfaldne bygninger, så de igen kan komme til at fungere. Foto: Helle Henningsen.





En af salonerne i Gyldenstjernehuset. Mange af møblerne er indkøbt i 1790'erne af den daværende ejer, købmand Peder Tang, Ringkøbing. Foto: Helle Henningsen.

skal foretages et eller andet gravearbejde på den gamle borgbanke. Det var aktuelt, da der sidste vinter skulle nedlægges spildevandsrør rundt om alle bygningerne. Også i sommerens løb har museets arkæologer været til stede, da det viste sig nødvendigt at grave fri langs en del af borggårdens fundamenter, der skulle forstærkes.

De arkæologiske undersøgelser viste blandt andet, at der ikke var blevet foretaget nogen form for byggemodning af borgbanken forud for opførelsen af de første bygninger, der må være rejst umiddelbart efter borgens

flytning til stedet i 1530'erne. Vi ved ikke, hvordan de første bygninger så ud, men de må være opført direkte på overfladen af den lave grusbanke, borgen ligger på. Der er ikke fundet spor efter den ældste bebyggelse.

En større arkæologisk undersøgelse fandt i januar sted nord for avlsgården, hvor der skal opføres en ny hotelfløj. På dette sted kunne man forvente at finde spor af ældre bebyggelse, for eksempel de første stalde og lader, men det viste sig, at området aldrig havde været bebygget.

I maj skulle håndværkerne i gang inde i borggårdens huse. Både

østfløjen, der er opført af ridder Knud Gyldenstjerne i 1552-53, og sydfløjen, der er opført af etatsråd Tang i 1838-39, har siden 1982 været tilgængelige for publikum. Her stod stuerne fuldt møblerede, og Ringkøbing Museum fik nu overdraget opgaven med rømningen af alt inventar, så håndværkerne kunne komme til.

Arbejdet foregik i samråd med restaureringsarkitekt og konservatorer, og mens skovbunden i parken udenfor stod hvid af anemoner, og trækroneerne grønnes, blev alt inventaret fotograferet og beskrevet, rum for rum, etage for etage. Flyttefirmaet Danmark sendte dernæst 6-7 dygtige flyttefolk, og i løbet af tre hektiske dage var alt pakket ned og flyttet til et magasin i Ølgod. Dette opbevaringssted er valgt, fordi konservatorerne fra Konserveringstjenesten i Ølgod nu har nem adgang til at hente møbler, malerier og andet, der skal sættes i stand.

Hvornår stuerne igen står færdige til at modtage publikum er uvist, men et par år vil der nok gå. I mellemtiden er alle velkomne til at kigge forbi Nørre Vosborg og følge med i, hvordan restaureringsarbejdet skrider frem.

Farvel til Maiken Hansen

Maiken Hansen er efter godt to år fratrådt sin stilling som leder af Ringkøbing Museum for den 1. september 2005 at tiltræde en ny stilling som leder af Århus

Bymuseum. I løbet af de blot to år i chefstolen har Maiken Hansen med sin enorme energi og sit store, favnende engagement formået at profilere det samlede museumskompleks, så det i dag fremstår som en markant og stærk kulturinstitution, der nyder stor anseelse ikke blot lokalt, men også nationalt.

Endnu et farvel

En af Ringkøbing Museums mangeårige medarbejdere, Charlotte

Knapp, har valgt at gå på pension den 31. oktober 2005. Charlotte Knapp er kendt af mange som den engagerede og gæstfrie bestyrer af Strandgården Museum, ja, mange vil nok mene, at Strandgården slet ikke kan fungere uden Charlotte. Hver dag fra påske til efterårsferien har museumsgæsterne kunnet møde Charlotte Knapp enten bag væven, ude ved fårene og tamgæssene eller ved disken i museumsbutikken. De mange arrangementer, der hvert år løber

af stables på Strandgården, er resultatet af Charlotte Knapps idérigdom og utrættelige flid. Både håndarbejdsdagene "Med hånd og tråd", sensommerens koncerter i laden, jagtdagene i september og høstmarkedet i oktober er meget velbesøgte begivenheder. Med stor dygtighed og en sikker sans for stedet og dets muligheder har Charlotte Knapp gjort Strandgården til et af områdets mest populære og hyggelige museer.

Maiken Hansens afskedsreception blev holdt på Strandgården Museum. Mange var mødt op for at ønske Maiken held og lykke med de nye udfordringer. Foto: Lars Froberg Mortensen.



Charlotte Knapp ved væven i en af Strandgårdens hyggelige stuer. Foto: Helle Henningsen.



Skjern-Egvad Museum

Sjældne lerkar fra bondestenal- deren

Da lodsejer Jens Hansen i sommeren 2004 gik i gang med at tilplante sit nyligt dybdepløjede areal på Bjerg i Bølling Sogn, dukkede der lerkarskår og hvidbrændte knogler op. Gennem en genbo blev museet underrettet, og i sensommeren blev fundet undersøgt nærmere. Det blev opstarten på flere tilbagevendende undersøgelser,

hver gang foranlediget af, at nye fund kom frem som følge af den fortsatte renholdelse af nyplantningen. På nuværende tidspunkt er der fundet to urner, begge godt 2.500 år gamle og stammende fra den sene bronzealder. De er fremkommet tæt ved det højeste sted på det nyplantede område. Et kig på gamle kort og luftfotografier viser, at her lå der tidligere en gravhøj. Urnerne er åbenbart sat ned tæt ved foden af den nu sløjfede oldtidshøj.

I foråret 2005 dukkede der et mere bemærkelsesværdigt fund

op. Det begyndte, da medlemmer fra arkæologigruppen Nerthus igen afsøgte området for flere fund. Indenfor et lille, afgrænset område lå der nogle lerkarskår. Indridsede udsmykninger på dem gjorde, at de ikke lignede, hvad der tidligere var blevet fundet. Arkæologigruppen gik i samarbejde med museet i gang med at solde al fyld omkring det nye fundsted for at sikre alle fund. Denne gang blev det til skår af to lerkar. Deres form og udsmykning viser, at de stammer fra den tidlige bondestenalalder, omkring 5.500 år tilbage i tiden. Skårene lod sig dog ikke samle til to fuldstændige kar. Noget er gået tabt, både ved tidligere tiders dyrkning på stedet og i forbindelse med selve dybdepløjningen. Men for begge lerkars vedkommende er der bevaret så meget, at karrenes form kan rekonstrueres. Det største har således været 27 cm højt, det andet 18 cm.

Det lod sig ikke afsløre, hvorfor de to lerkar engang er blevet anbragt på bakken her i Bølling. Under dybdepløjningens plovfur er der ingen spor tilbage, der kunne fortælle noget. Måske blev karrene sat ned i forbindelse med en nu forsvunden gravlæggelse, måske har noget helt andet været anledningen. Under alle omstændigheder hører fund af lerkar fra denne tid til sjældenhederne. Karrene var dog ikke sjældne i samtiden, snarere tværtimod. Det var kogekar, det var kar til alle mulige

Glimt af skårflagerne fra det største af karrene fra Bjerg i Bølling.



formål. Det usædvanlige består i, at vi er så heldige, at resterne er bevaret til i dag, og at vi kan danne os et klart indtryk af, hvordan de har set ud. Det er stilsikre, funktionelle beholdere, frembragt af erfarne pottemagere blandt de første agerbrugere i Vestjylland.

”Dengang i 60’erne...”

Sådan lød titlen på sommerudstillingen 2005 på Bundsbæk Mølle, en udstilling, der fortalte om livet i Vestjylland i 1960’erne, og som egentlig satte ind, hvor ”Krøniken” slap. I udstillingen havde Skjern-Egvad Museum valgt at fokusere dels på hjemmets indretning, dels på nogle af de ting, folk dengang beskæftigede sig med i fritiden.

Udstillingen gav et tilbageblik på 1960’erne, ofte omtalt som ”de glade 60’ere”. Det var en tid, hvor mulighederne syntes at komme fra en uendelig kilde og en tid, hvor det etablerede blev sat på prøve. Det var en tid, hvor folk stillede spørgsmål og krav, når de i egne hjem via radio og fjernsyn blev præsenteret for efterkrigstidens politik. Og det var en tid, hvor man afprøvede grænser og eksperimenterede med forskellige former for livsstil. Vækst, udvikling, forbrug, oprør og frigørelse er blot nogle af de nøgleord, der kan sættes i forbindelse med årtiet, hvor alt syntes mulig, og verden var uendelig.

De mange muligheder var kom-



Et kig ind i vaskerummet i 60’er-udstillingen på Bundsbæk Mølle.

met for at blive, troede nogle. Andre var mere forsigtige, da de tydeligt huskede tiden før og efter 2. verdenskrig og vidste, hvordan det

var ikke at have salt til et æg. Men 60’erne var dog en tid, hvor langt de fleste følte optimisme, et årti der stadig vækker mange følelser til live.

Med den store særudstilling på Bundsbæk Mølle ville Skjern-Egvad Museum gerne være med til dels at kalde nogle af de gamle minder frem hos det 'modne' publikum, dels at give yngre generationer et indblik i, hvad 60'erne stod for. Til det formål blev der blandt andet opført et helt 60'er-hjem i det store udstillingslokale på Bundsbæk Mølle. I hjemmet mødte museets gæster den teaktræs-møblerede stue, køkkenet med skabe fyldt af Tupperware, Danild-porcelæn og rustfrit stål, sovekammeret med datidens populære Carmen Curlers på toiletbordet samt børneværelset med Puk-bøger, hoola-hop ringe, foldede regnehæfter med glansbilleder og påklædningsdukker samt andre tidstypiske legesager. I bryggerset kunne publikum nikke genkendende til datidens vaskemaskine, 'blålsen' som skulle forskønne husmoderens hvidvask og den lille tæpperuller, der sammen med Nilfisken sugede alt skidt til sig - og muligvis læssede det hele af igen midt på gulvtæppet!

Man kunne også aflægge besøg på værelset hos den unge samfundskritiske lærerstuderende, kigge på fritidshjørnet med 60'ertøj og eksempler på datidens musiksmag - eller dvæle lidt i feriehjørnet med campingudstyret, velo'en og skabet fyldt med souvenirs. Det hele blev bundet sammen af ugeblade, aviser og plancher med omtale af nogle af de mange 'trends' og hændelser, der

prægede 1960'erne, både lokalt og ude i den store verden.

Uden frivillige, intet museum

Skjern-Egvad Museum har i mange år været kendt for at have mange frivillige tilknyttet. Der er altid brug for hjælp i den daglige drift og ikke mindst, når årets større museumsbegivenheder skal afvikles. Et eksempel er det årlige vikingemarked i Bork Vikingehavn, så ubetinget museets største enkeltarrangement. I begyndelsen af august måned sætter tusindvis af gæster fra ind- og udland kursen mod markedet. Senest her i 2005 nåede besøgstallet op på næsten 8.000. Det er indlysende, at alt skal være i orden for at sikre, at alle disse besøgende får en god oplevelse. Omkring 300 vikinger levendegør vikingetiden på markedet, og det er disse aktører, publikum først og fremmest oplever. Men de møder også museets faste personale og ikke mindst et stort antal frivillige gennem de to dage, arrangementet varer. Gennemførelsen af vikingemarkedet kræver således, at der hver af de to dage er 40 frivillige, der møder op i Bork Vikingehavn for at give en hånd med. Mange forskellige funktioner bliver udfyldt af frivillige, de er blandt andet med til at sørge for, at alle gæster får, hvad de kan spise og drikke. For eksempel bliver der fra boderne blandt andet solgt 200 kg frankfurtere, 800

frikadeller, 500 pitabrød og 600 skiver pålægsbelagt franskbrød. Derfor er det ikke så underligt, at man let kan opleve en frivillig med sved på panden i et forsøg på at følge med efterspørgslen. At være frivillig på vikingemarkedet i Bork er at have lyst til at have travlt og at være forberedt på, at stressede situationer let kan opstå, når køerne foran udsalgsstederne er blevet for lange, eller når der skal fyldes op bag disken. Men der er normalt også tid til et pusterum, og hyggemiddag lørdag aften sammen med alle vikingerne gør det ud for en beskedent belønning.

Museets stab af frivillige er på cirka 250 personer. Når disse mange frivillige hjælper, udfylder de roller som smed, købmand eller kaffestuedhjælp, ligesom en stor del af de frivillige hygger om gæsterne med deres husflid. Andre dyrker arkæologi, er med i vikingegruppen, spiller rakkerspil, arbejder med gamle husdyrracer, sejler på fjorden, passer Hattemagerhuset, deltager i museumsfagligt arbejde, bor i jernalderhuse eller - ikke mindst - hjælper til ved de mange arrangementer på Skjern-Egvad Museum.

Naturen som læringsrum, udeskole og fælles mål

Ovenstående er titlen på et kursus, som er planlagt og gennemført af Skjern-Egvad Museum og CVU MidtVest med seminarielektor



Parat det til første rykind på årets vikingemarked i Bork.

Karen Barfod og naturvejleder Tage Madsen som undervisere. Kurset er bestilt af Skjern Kommune, som har ønsket at gennemføre et kursus, der belyser folkeskolens muligheder for at lave udeskole/udepædagogik for kommunens lærere.

Børn rører sig for lidt, en fedmeepidemi lurer lige om hjørnet, hvis den ikke allerede har godt fat, og de sundhedsmæssige konsekvenser er uoverskuelige. Disse og lignende udsagn kommer i en lind strøm fra eksperter, som vi normalt betragter som troværdige, og enkelte skoler har taget udfordringen op. Hvordan kan man indrette undervisningen, så man giver børnene bedre muligheder for fysiske udfoldelser samtidig med, at undervisningens faglige niveau holdes - eller måske endda forbedres? Et forsøg på et svar er at lave udeskole eller oprette udeklasser.

Begrebet udeskole er forholdsvis nyt i undervisningsverdenen, og det dækker over, at skoleklasser regelmæssigt flytter dele af undervisningen fra klasselokalet ud i det nærliggende miljø. Der er udeklasser, som en dag om ugen eller med regelmæssige mellemrum forlægger skemaet til uderummet, og det gælder for alle fagene. Det er ikke nyt, at dele af biologi- og natur- og teknikundervisningen flyttes ud i naturen, og at museer og historiske værksteder benyttes i forbindelse med historiske em-

ner, mens fagene matematik, fysik og sprog som regel er forblevet i klasselokalet. Men det er både muligt og virkelighedsnært at finde de rigtige engelske eller tyske gloser på de ting, eleverne finder for eksempel på stranden, og man kan bygge sin egen kubikmeter af kæppe i skoven.

Udeskole er oprindelig udviklet i Norge af Høgskolen i Hedmark, afdelingen for læreruddannelsen i Elverum. Idéen er at bruge naturen og kulturen, de nære omgivelser som pædagogisk rum, og eleverne har mindst to klasseværelser, et grønt klasseværelse ude og et klasseværelse inde, som er indrettet til fortælling, undersøgelse og bearbejdning af elevernes materialer.

Museumsformidling i Skjern Enge

Sammen med Skov- og Naturstyrelsen/Oxbøl Statsskovdistrikt har Skjern-Egvad Museum arbejdet med udformning af formidlingstavler på udvalgte steder i naturprojektområdet. Det er en opgave, der for museets vedkommende er blevet særlig aktuel på baggrund af resultaterne af de arkæologiske udgravninger i forbindelse med tilbageføringen af Skjern Å.

Lige nu er formidlingsarbejdet i området mellem Skjern og Tarm samt ved Pumpestation Nord og Provstgårds Hus afsluttet med opsætning af en række plancher med tekst og billeder. Museets



De deltagende lærere har erfaret, at der er mange spændende muligheder for udeundervisning - hvor meget fylder en kubikmeter, og hvor meget "rum" er der i en kubikmeter?

bidrag har været at fortælle om ådalens udnyttelse til høslet, jagt og fiskeri. Hertil kommer formidling af den nye viden om overfartshistorien, om broer og vadesteder og om de hændelser, der er foregået ved disse. Af særlig stor betydning har det været, at der viste sig mulighed for at få opsat autentiske brostolper på de to lokaliteter, hvor nu forsvundne broer på hovedvejen mellem Skjern og Tarm engang gjorde

tørskoet færdsel over åen mulig. Står man nu ved stedet for middelalderbroen fra 1105 eller ved Kongevejsbroen, angiver de opsatte markeringer broernes retning og bredde. Herved bliver det på en meget konkret måde muligt at forestille sig de virkelige broer. Den traditionelle museumsudstilling er således flyttet uden dørs, i dette tilfælde til de steder, hvor broerne engang stod. Tekst og billeder på plancherne tæt ved

hjælper forhåbentlig brugerne af ådalens nye formidlingstiltag til at lade fantasien rulle og til at forestille sig nogle af de hændelser, der er foregået her.

I den østlige del af ådalen venter nu etablering af en tilsvarende formidling, for at hele ådalens kulturhistorie er gjort tilgænge-

lig. Et af de oplagte steder er det gamle kongevejsforløb i engene øst for hovedvej 11 mellem Skjern og Tarm. Her er den gamle vejføring delvis bevaret. Endnu en udfordring består i at få formidlet Lundenæs Laksegård. Resterne af dette store, træbyggede anlæg står stadig meget anonymt med

rester af stolper og fangstgård i en bevaret åstrækning fra den oprindelige Skjern Å. Så vidt vides er der ingen andre steder i det danske område bevaret synlige spor af en laksegård på trods af, at disse anlæg har været almindelige i alle store, lakseførende vandløb.

Nyt og gammelt mødes. Hvor middelalderens overfartssted lå, markerer nyopsatte brostolper stedet for den 900 år gamle bro, her flankeret af den nybyggede Kong Hans's Bro.





Havundersøgelsesskibet "S/S Dana". Foto på Strandingsmuseum St. George.

Strandingsmuseum St. George Marinarkæologisk Center

Havundersøgelsesskibet "S/S Dana"

Den 22. juni 1935 blev det danske havundersøgelsesskib "S/S Dana" klokken 6.07 påsejlet i tæt, tæt tåge af den tyske trawler "Pickhuben" cirka 60 sømil vest for Hvide Sande. "S/S Dana" sank meget hurtigt efter påsejlingen, men ingen menneskeliv gik tabt, da alle ombordværende mirakuløst blev reddet. Desværre gik alle de videnskabelige data til grunde, og cirka 15 års uerstattelige optegnelser gik også tabt.

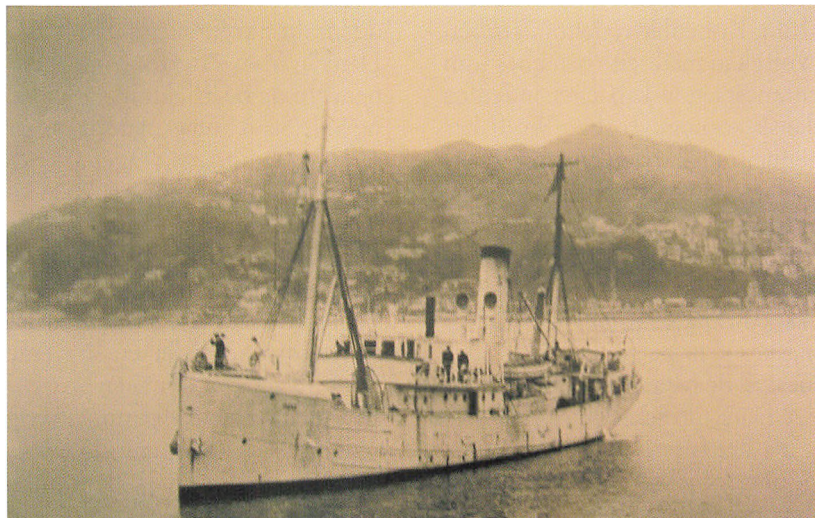
"S/S Dana" blev købt af Fiskeridirektoratet, som byggede det om i vinteren 1920–21. Tidligere havde "S/S Dana" været engelsk damptrawler og minestryger under 1. verdenskrig. "S/S Dana" var et skib på 360 tons med en længde på 42 m og en bredde på 7,2 m – altså et forholdsvist lille skib. "S/S Dana" havde et stort dampdrevet trawlspejl med 10.000 m stålwire på hoveddækket og to spil på styrbords side til hydrografiske målinger. Under dæk var der henholdsvis biologiske og hydrografiske arbejdspladser. Foruden diverse net til de højt specialiserede prøvetagninger fik skibet også monteret et moderne Ekkolot.

lod (Atlas) med høretelefoner - en avanceret teknologi på daværende tidspunkt.

De fleste kender nok Galathea-ekspeditionerne. Den første Galathea-ekspedition foregik i årene 1845-47 med korvetten "Galathea", hvor især Nikobarerne i Det indiske Ocean blev udforsket tillige med etnografiske og hydrografiske studier. Den anden Galathea-ekspedition foregik i årene 1950-52 med fregatten "Galathea", hvor dyreliv og dets livsbetingelser på store vanddybder i Stillehavet var målet.

"S/S Dana" deltog dog ikke i en "Galathea-ekspedition", men havde sine egne verdensomsejlinger fra 1922 til 1931, hvor Fiskeridirektoratet stillede skibet til rådighed. Ekspeditionen 1928-30 står som en milepæl i den marinbiologiske og oceanografiske forskning. Mest kendt er nok påvisningen af ålens vandring fra Sargassohavet til hjemlige farvande, men derudover er der et utal af resultater og data, som gør "S/S Danas" verdensomsejling fra 1928-30 til en af tidernes mest succesfulde videnskabelige ekspeditioner. Det tog 40 år at bearbejde resultaterne fra dette ekspeditionstogt. Carlsbergfondet finansierede hele foretagendet samt de efterfølgende rapporter - "Dana-Reports". Den sidste Dana-Report kom i 1971.

"S/S Danas" verdensomsejling 1928-30 overgår således langt den så berømte Galathea-ekspedition



"S/S Dana" på togt. Foto på Strandingsmuseum St. George.

1950-52 i videnskabelig data og mængder af prøvetagninger. Alligevel er den blevet glemt i den store offentlighed.

I forbindelse med 70-året for "S/S Dana"s påsejling og forlis og med den tredje Galathea-ekspedition in mente vil Strandingsmuseet lave en lille særudstilling i efteråret 2005 omkring "S/S Dana" og resultaterne af dets togter. Derudover har Strandingsmuseet i tæt samarbejde med museets mæcen Jydsk Dykkerfirma A/S ved Gert Normann samt fotograf og journalist Uffe Bregendahl, TV/MIDT-VEST allerede i denne sommer været på to dykkertogter i Nordsøen for at finde vraget af "S/S Dana". Hensigten med togterne er at undersøge og doku-

mentere vraget, lave undervandsvideo og eventuelt optage enkelte genstande. Ud fra billeder og beskrivelsen af "S/S Dana" fremgår det tydeligt, at skibet havde nogle helt klare kendetegn, som gør det muligt at identificere vraget. Skibet havde foruden de førnævnte spil og skibets dimensioner også to ankre ved stævnen og endelig forstærkninger på skibets sider - såkaldte barkholter.

Første dykkertogt var i dagene fra 29. juni til 1. juli 2005, hvor puslespillet med vejrudsigt og mandskab gik op i en større enhed, så dykkerskibet "Cable One" kunne stævne ud fra Thyborøn Havn. Ekspeditionen var på dette togt privilegeret, da docent, dr.phil. Torben Wolff fra Zoologisk Mu-

seum, København deltog. Torben Wolff kan med rette betegnes som en enestående kapacitet indenfor dansk zoologi. Torben Wolff har gennem sin karriere indenfor havundersøgelser deltaget i mange ekspeditioner. Han var blandt andet også deltager på den tidligere nævnte og så berømte Galathea-ekspedition 1950-52, og han er måske den person, der kender mest til de forgangne videnskabelige Dana-projekter.

På det første togt blev 12 positioner/objekter undersøgt på dybder mellem 28 og 40 m. Indenfor netop disse dybder skulle vraget af "S/S Dana" være ifølge de forskellige optegnelser, som forud var gennemgået. Metoden ved eftersøgningen er følgende; først sendes en Side Scan Sonar over positionen, derefter studeres optagelserne. Man kan hurtigt afgøre, om det er Dana eller ej. Alene længde og bredde på de fremkomne objekter er tydelige indikatorer. Ved tvivlstilfælde bliver der sendt dykkere ned med videokamera for at undersøge vraget. Desværre lykkedes det ikke på dette togt at lokalisere vraget af "S/S Dana". Til gengæld kom der en masse andre oplysninger frem, som kan bruges ved senere lejligheder og i andre projekter.

Andet dykkertogt var i dagene 4.-6. september, hvor yderligere positioner blev undersøgt med Side Scan Sonar og dykkere. Resultatet blev i første omgang

uden konkrete tegn på "S/S Dana". Men efterfølgende gennemsyn og bearbejdning af video og Side Scan Sonar materialet har sandsynliggjort, at vraget af "S/S Dana" er fundet. Foråret 2006 vil der komme et tredje togt, hvor de mest interessante positioner vil blive grundigt undersøgt. Endelig skal det bemærkes, at også ved det andet togt kom der en mængde nye oplysninger, som kan bruges i en anden og senere sammenhæng

På museets hjemmeside www.strandingsmuseum.dk kan man under SIDSTE NYT læse om dykkertogterne samt se sonaroptagelserne.

Marinarkæologiske rekognosceringer

Strandingsmuseet har denne sommer foretaget marinarkæologiske rekognosceringer på udvalgte steder i Limfjorden. De marinarkæologiske undersøgelser vil blive fortsat året ud.

Museet har af Kulturarvsstyrelsen fået bevilliget 28.000 kroner fra §28 puljen til rekognosceringer ved Gjeller Odde. På denne lokalitet blev der i 1940'erne fundet en del materiale fra stenalderen, der kunne tyde på en submarin boplads. Der er ikke siden hen foretaget marinarkæologiske undersøgelser af området, og det er derfor vigtigt at få et indtryk af områdets nuværende karakter for at kunne vurdere, om der stadig er muligheder for fund. Ved rekog-

nosceringerne ved Gjeller Odde har museet fået marinarkæologisk bistand ved marinarkæolog Claus Skriver, Moesgård Museum. Undersøgelserne på lokaliteten er stadig i gang, og derfor vil resultaterne først senere blive tilgængelige.

Strandingsmuseet er også i gang med undersøgelser ved blandt andet Vinkelhage, Tambohuse, Skibsted Fjord samt Karby Vig. Det gælder fortrinsvis submarine bopladser, men også vrage og submarine pælespæringer bliver der rekognosceret efter. Limfjorden har gennem alle tider været et dynamisk farvand, så der er mange steder, der kan undersøges. De udvalgte steder er områder, hvor der tidligere er fundet genstande, og som derved allerede er beskrevet i museernes journaler. På baggrund af journaloplysningerne er rekognosceringerne mere effektive. De nye marinundersøgelser vil så danne baggrund for, om en lokalitet skal undersøges yderligere eller stilles i bero - naturligvis afhængig af de fremkomne resultater.

Syddansk Universitet starter et nyt internationalt marinarkæologisk studie på Campus i Esbjerg i 2006. Som resultat af de igangværende marinarkæologiske rekognosceringer i Limfjorden kan Strandingsmuseet tilbyde de kommende studerende nyt materiale til undersøgelse og bearbejdning indenfor marinarkæologi. Derved får museet mulighed for at få til-

knyttet universitetsstuderende og har dermed en øget mulighed for at udvikle større projekter i samarbejde med andre museer, studerende og kollegaer – og dermed i sidste ende opnå større viden.

Formidling

Der har stået særudstillinger på Strandingsmuseets program i år. Året startede med eventyrudstillingen "Fabeldyr og Eventyr", som var inspireret af udstillingen fra Koldinghus med samme tema. Udstillingen kunne blandt meget andet præsentere skelettet af en havfrue samt den originale figur "Brøleren" - kendt fra TV-reklamer. "Fabeldyr og Eventyr" løb frem til 22. maj, hvor udstillingen blev erstattet med en ny særudstilling, der åbnede 10. juni. Zoologisk Museum, København havde meget beredvilligt lavet udstillingen, som viser skeletter fra nogle af de havpattedyr, der gennem årene er strandet på den jyske vestkyst. Særudstillingen har meget sigende titlen "Hvaler". Særudstillingen løber hen til efteråret 2005, hvor den så bliver afløst af en mindre særudstilling omkring havundersøgelsesskibet "S/S Dana".

Strandingsmuseum St. George er så heldig at have fået en original tysk ubådsuniform fra 1. verdenskrig samt to sæt lædertøj. Genstandene er sponsoreret af Jydsk Dykkerfirma A/S. Så nu kan 88 mm kanonen fra den berømte og berygtede tyske Ubåd "U20" be-

mandes' med mannequiner, der bærer tøj fra den Tyske Kejserlige Marine.

Udendørs er der på museumsområdet blevet arbejdet med museets ankerpark, hvor alle ankre, kanoner og så videre er blevet behandlet og har fået en forklarende tekst.

Struer Museum

Første spadestik til Det nye Struer Museum

2005 blev et vendepunkt for Struer Museum, som vi kender det. Den 4. oktober 2005 tog formanden for Kirsten og Peter Bangs Fond, Lars Peter Bang, sammen med borgmester Niels Viggo Lynghøj Christensen og Gerda Hansen, museets formand, de første spadestik til det nye Struer Museum. Efter planen åbner det nye museum i marts 2007 med godt 2.000 kvadratmeter ny udstilling, helt nye publikumsfaciliteter som for eksempel café og aktivitetslokaler for de historisk interesserede lokale foreninger og sidst, men ikke mindst med en særskilt B&O-afdeling. Her vil radioen og fjernsynets kulturhistorie blive fortalt med udgangspunkt i de verdenskendte Bang og Olufsen-produkter.

Skjulte skatte på loftet...

Allerede 1. august var der givet grønt lys til at begynde nedriv-

ningen af museets ene længe og en naboejendom for at give plads til den ny B&O-afdeling og en ny og større udstillingslænge til de lokalhistoriske fortællinger. Men inden da skulle de gamle udstillinger tages ned og genstandene på magasin.

Struer Museum fik i 2005 mulighed for at leje DSBs tidligere eftersynshal, der ikke længere anvendes til sit oprindelige formål. Her var der plads til de mange genstande fra den gamle udstilling, der nu blev midlertidigt "hjemløse".

Konserveringstjenesten fra Ølgod flyttede ind et par uger og hjalp museets faste medarbejdere med at tømme udstillingerne og pakke genstandene ned. De fleste genstande havde ikke været ude af montererne i flere årtier, og det var en ganske særlig oplevelse bogstaveligt talt at få de mange, fine genstande "ud i lyset". Alle genstande blev fotograferet, og registreringen blev ajourført, inden genstandene kom på plads i deres nye flotte magasin. Dermed er 90% af museets genstande nu affotograferet digitalt.

Museets loftsetage har siden etableringen i 1930 tjent som magasin for de genstande, der ikke var plads til i udstillingen. Det har aldrig været ideelt, men man har gennem tiderne måttet benytte de pladsressourcer, man havde til rådighed, og her har loftet altså i mange år været den eneste mulighed. Allerede sidste år begyndte

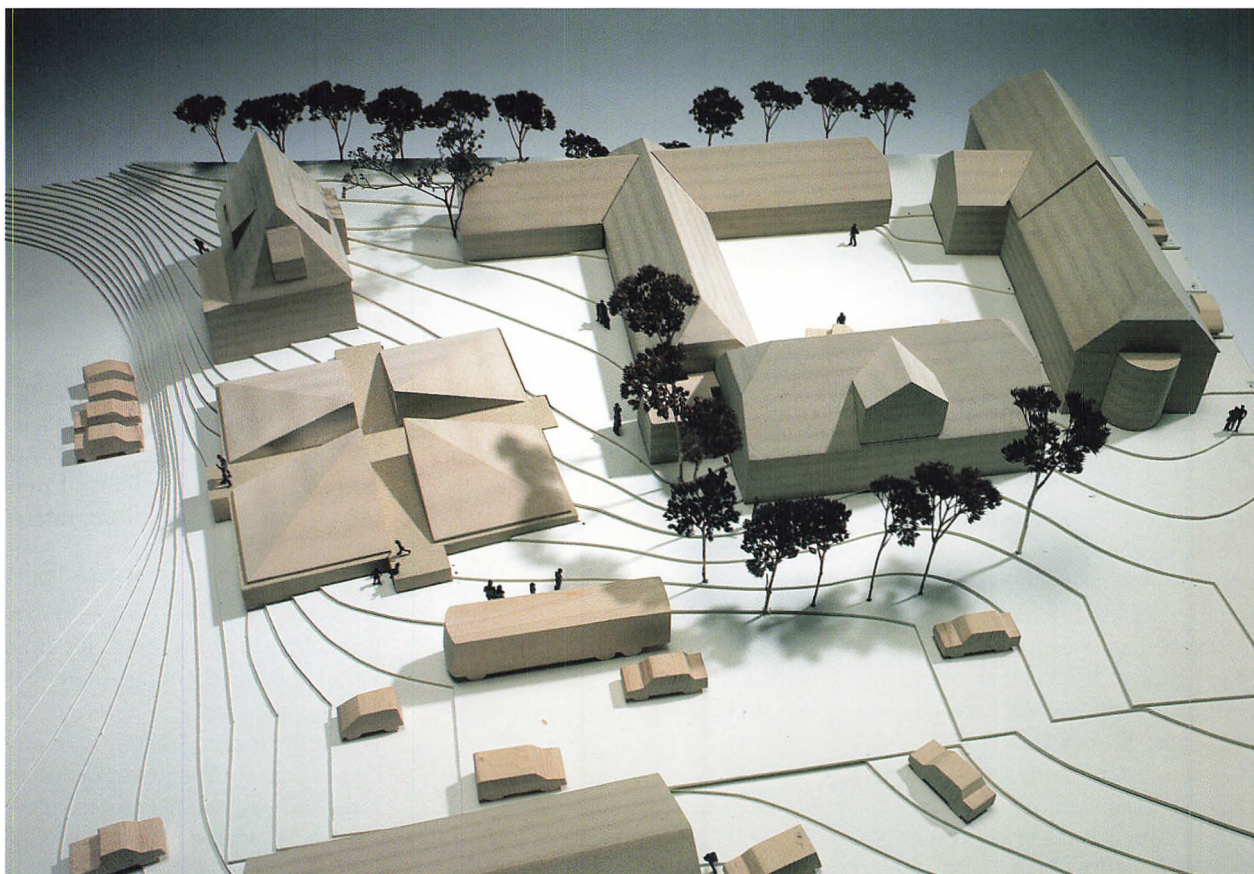
museets personale flytningen af genstande fra loftsmagasinet til nyindrettede lokaler ved siden af museet, og i august 2005 stod kun de største, mest uhåndterlige genstande tilbage. Hvordan de nogensinde er kommet op på loftsetagen, er i sig selv en gåde, og der blev slidt og slæbt for at få genstandene ned igen uden at be-

skadige de efterhånden temmelig skrøbelige objekter.

Vel nede på jorden skulle det imidlertid vise sig, at de mørke kroge på loftet havde huset nogle ganske vidunderlige hængemte genstande. Et for perioden karakteristisk stationsskilt, der for de ventende passagerer og dem, der skulle af, angav, at dette stop var Hvidbjerg

Station og den tilhørende bæk, hvor utallige rejsende fra Thyholm har siddet med kufferten ved siden af sig og hatten i skødet og ventet på togets ankomst. En hjemmelavet kørestol, der sikkert har tilhørt Struers udgave af Matador-seriens bestemte Tante Møhge-figur, og en stor rejsekuffert, der ikke alene har været i Canada, men også er vendt

Modelfoto af det nye Struer Museum. Foto: Ib Bjarne Sørensen.



hjem igen – med stemplet ”Not wanted”.

Alle disse fund har nu fået en tur i Konserveringstjenestens fryser, så de ”museumsborebiller”, der havde haft kronede dage på loftet, skulle være udryddet. Og mon ikke et par af de ”nye” gamle museumsgenstande bliver at finde i det nye museum?

Nye muligheder for tværfaglig formidling

Struer Museum har byens to store uddannelsesinstitutioner Struer

Gymnasium og Struer Erhvervs-skole som nærmeste naboer. Adskillige elever herfra har gennem årene fungeret som rundvisere på museet, og det samarbejde skal udbygges, når det nye museum står færdigt i 2007.

Elever og lærere får mulighed for at benytte museets café og gårdhave, og fra museets side håber vi naturligvis, at interessen vil brede sig videre ind i nybyggeriet. Idéen om samarbejdet er blevet godt modtaget på uddannelsesinstitutionerne. Helt fra byggeriets forberedende

fase har lærere og elever kunnet følge med, og her overværer et hold elever fra Erhvervsskolen prøveboringerne på museumsgrunden som et led i geologiundervisningen.

”Brand New Old Things” - gennemtænkt, tilgængeligt og autentisk

I februar 2005 indledte Struer Museum et projektforløb med et hold studerende fra Handels- og IngeniørHøjskolen, HIH, i Herning. De gav deres bud på, hvordan museernes formidling

Lars Peter Bang tager første spadestik, mens borgmesteren ser på. Foto på Struer Museum.



Teknikerne fra COWI forklarer, hvordan boret virker. Foto på Struer Museum.



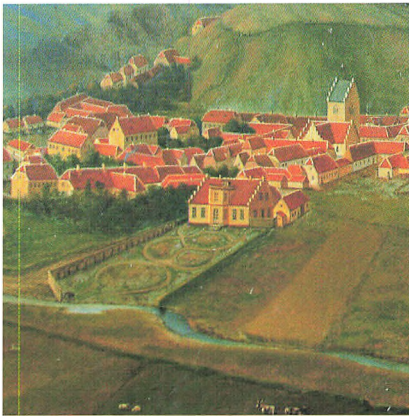
kunne blive mere spændende og vedkommende, set med unge øjne. Nu kunne man måske forestille sig, at det skulle være noget med videospil, action og high tech uden særlig meget tid til fordybelse – og der var også i høj grad elementer af leg, teknologi og inter-

aktivitet i deres idé-oplæg – men ordene gennemtænkt, tilgængeligt og autentisk var i lige så høj grad kendetegnende for en stor del af de projekter, de studerende endte med at udvikle. De ønskede at lære, at blive klogere, at få ubegrænset adgang til den viden,

som museerne ligger inde med, og det skulle være gennemtænkt og autentisk. Med andre ord, der skulle være kvalitet og dybde i formidlingen. Det syntes vi på Struer Museum er et opløftende signal til den danske museumsverden.

Modelfoto af det nye Struer Museum indefra. Foto: Ib Bjarne Sørensen.





INDHOLD

- Torben Holm
North Sea Trail – et samarbejdsprojekt 7
- Esben Graugaard
Veje, kroer, færgesteder og folde 9
- Peder Gammeltoft
Drivvejens stednavne i Ringkøbing Amt 28
- Torben Egeberg
De første hjulspor 39
- Kim Clausen
Handelsfolk og bydannelser langs med landevejen Holstebro-Skjern, 1850-1914 45
- Ellen Damgaard
En kvæggård ved drivvejen 59
- Esben Graugaard
”Studeprangerjyskhed” 66
- Søren Manøe
Om dyrefolde i Ringkøbing Amt 80
- Helle Henningsen
Røde Kro i Velling 88
- Gert Alsted
Hvordan genopliver vi Drivvejen i 2005 98
- Glimt fra museernes arbejdsmark* 103