

Skjernbro Lund

Af Elmo Flaskager
2022

Prolog

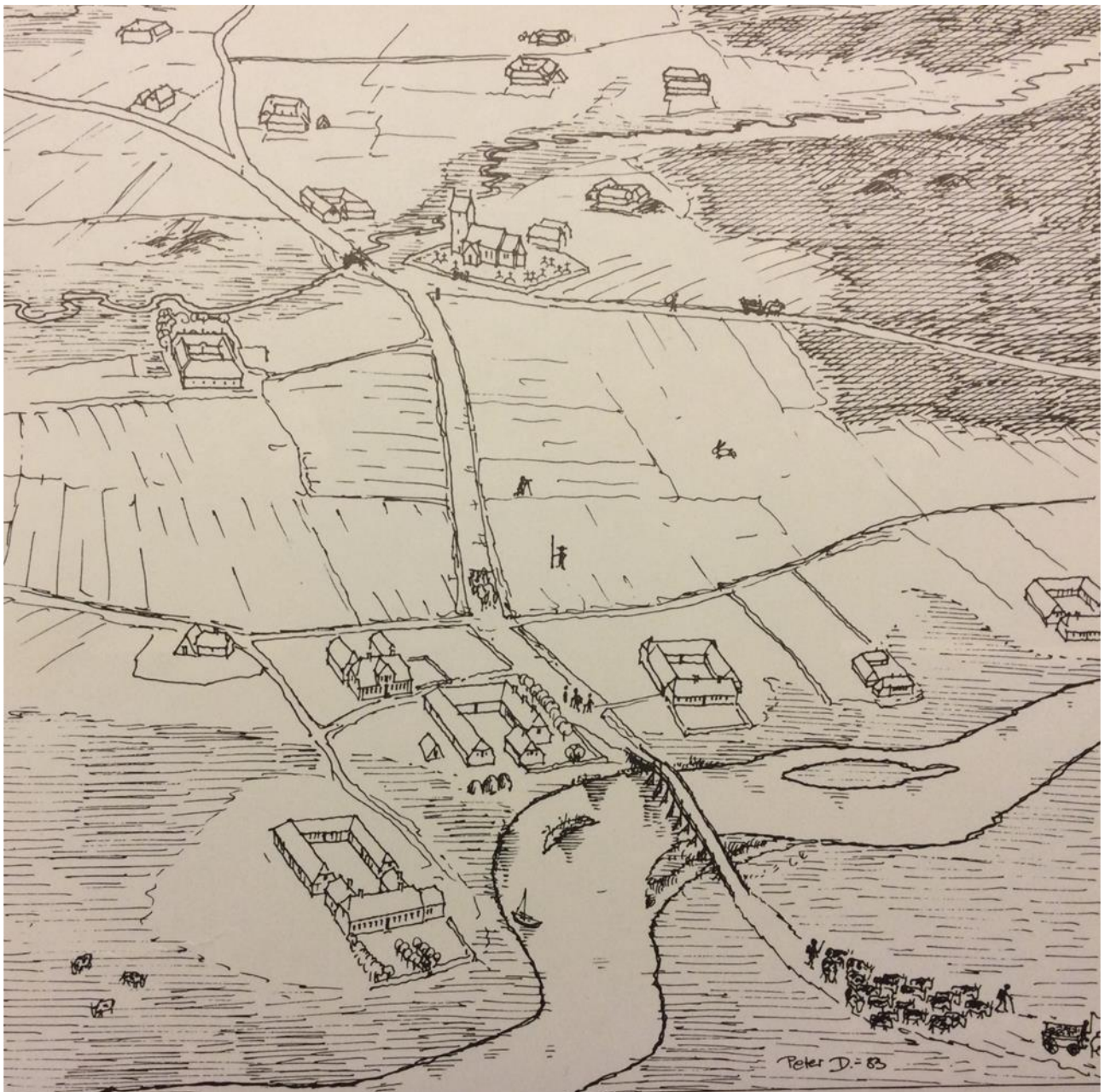
Skjern opstod i middelalder på nordsiden af Skjern Å ved en bro for en nord-sydgående vej. Her spirede de første servicefunktioner frem såsom gæstgiveri, brotold, sparekasse og brevsamlingssted, desforuden administrative funktioner som dommersæde med ting- og arresthus.

Men med anlæggelsen af en ny landevej omkring 1850 og næringsfrihed i 1862 kom der nye folk til Skjern, men de bosatte sig ikke ved Skjern Bro. I stedet byggede de deres boliger, værksteder og forretninger ved kirken og Kirkeåen og en ny centerbebyggelse, Kirkebyen, tog form. Veje herfra fortsatte nordpå mod Ringkøbing og Holstebro samt øst- og sydpå mod Kolding og Varde. Da den Vestjyske Længdebane åbnede i 1875, og især da Tværbanen fra Skanderborg blev ført frem til Skjern i 1881, og Skjern havde fået sin banegård og sit jernbaneknudepunkt, flyttede Skjerns udvikling nordpå til området omkring den nye stationsbygning. En ny bydannelse tog fart.

Men hvorfor skete bydannelsen ikke ved Skjern Å? Og hvorfor blev jernbanestationen placeret et par kilometer nord for Skjern Å og ikke mellem Skjern Å og kirken? Andre middelalderbyer som Holstebro, Varde og Ribe var opstået som brobyer ved store vandløb. Umiddelbart synes mulighederne at være til stede. Her var der en livlig trafik ad den nord-sydgående vej via en 90 meter bro over åen. Der kan være flere forklaringer, men i det følgende er der et bud. Undervejs når vi også omkring en masse anden god lokalhistorie ...



Skjernbro Lund. Foto: Elmo Flaskager, den 25. august 2022



Skjern Bro omkring 1840: Dommergården nederst til venstre, Skjern Brogaard til højre herfor og bagved Ting- og Arresthus. Til venstre herfor Pjalttenborg, hvor sagfører Kiær boede 1865-1870. Til højre for vejen Jens Hahnes gård. Jens Chr. Hahne Christensen blev født den 7. oktober 1837 og døde den 3. december 1909. Mod nord kirke og præstegård. Tegning: Peter Dragsbo, 1983.

Skjern Ådal

Skjern Å, der blev dannet af sidste istids smeltevand, er med sin længde på 94 km Danmarks vandrigeste å. Den har sit udspring i Tinnet Krat og sender hvert sekund 30 kubikmeter vand ud i Ringkøbing Fjord. Åen ligger i en op til 8 kilometer bred ådal og afvander 2.490 km² eller 10 % af Jyllands areal. I Tinnet Krat udspringer også Gudenå, og en projektmager havde jf. Pontoppidans Atlas 1669 planer om at "samle" og gøre de to vandløb sejlbare, så man kunne transportere varer fra Kattegat til Vesterhavet og visa versa.

I årene 1999-2003 fik Skjern Å genskabt sit nedre løb med å-slyngninger og våde enge, hvilket udmøntede sig i, at den nedre del af Vorgod Å samt Skjern Å fra Arnborg og til udløbet i Ringkøbing Fjord i 2011 blev udpeget som Natura 2000-område, et areal på 2.580 hektar, hvoraf 67 % var ejet af staten. Hensigten var at beskytte de forskellige naturtyper og levesteder, blandt andet den sjældne vandranke.

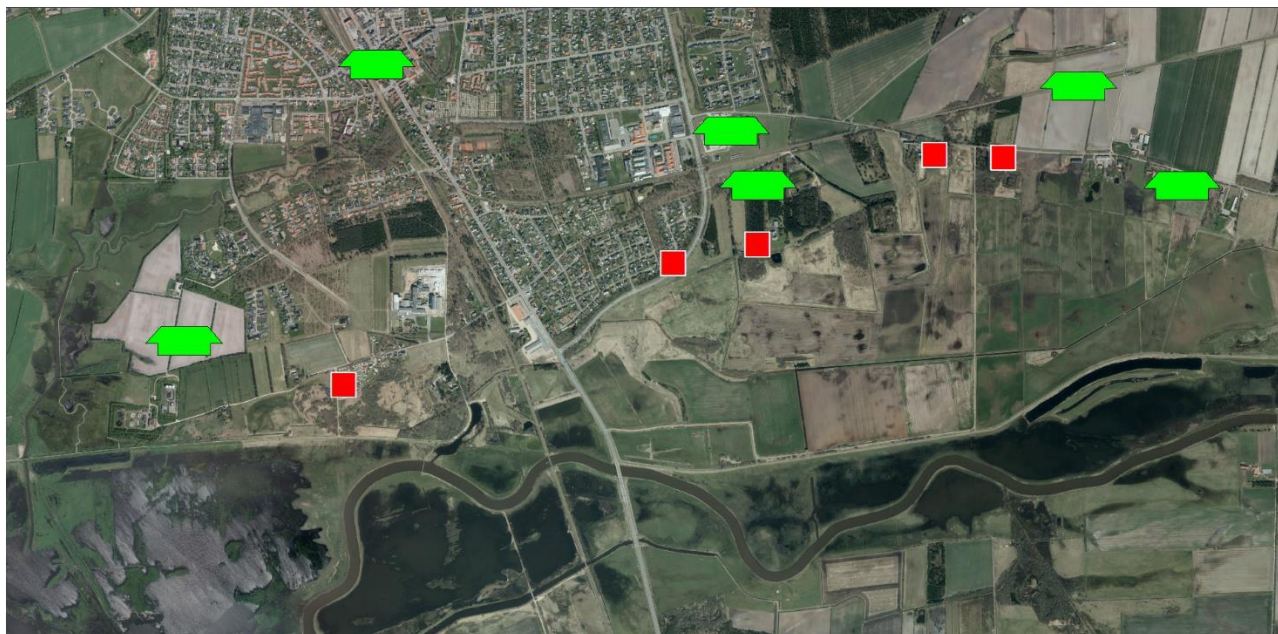
Som det eneste danske naturområde modtog Skjern Enge i 2003 den europæiske pris Europa Nostra. Med prisen har Europa Nostra ønsket at hædre genslyngning af Skjern Å, Danmarks største naturgenopretningsprojekt, fordi projektet har skabt gode vilkår for natur og dyreliv til gavn for mennesker. Europa Nostra blev stiftet 1963 i Europarådets kontor i Paris og bygger på frivillige bevaringsforeninger. Formålet er blandt andet at fremme den arkitektoniske og landskabskulturelle arv.

*Europa Nostra-plakette 2002
tildelt Skjern Enge i 2003.
Foto: Elmo
Flaskager/Naturstyrelsen,
Blåvandshuk, 2023.*



Bopladser fra Hedeby til Albæk, forhistorisk tid

Siden sidste istid har mennesker slået sig ned i Skjern Ådal. Tretten bopladser er undersøgt på Skjern Å's nordlige bred fra Hedeby til Albæk. De elleve er afsat på kortet nedenfor. Den foreløbigt sidst fundne boplads er fra tidlig jernalder og blev udgravet i 2013, hvor Innovest nu er opført. Den største boplads er fundet tæt ved Skjern Å Camping. Resterne af den 3.500 m² boplads gemmer sig under dele af campingpladsen.



Bopladser fra jægerstenalderen: Røde kvadrater. Bopladser fra ældre jernalder: Grønne huse. Kort: Den Grønne Korridor/museumsinspektør, Ringkøbing Fjord Museer, Torben Egeberg.

Da istidens gletsjere smeltede for 13-14.000 år siden, rykkede tundraens plantesamfund ind med mosser, laver, bregner og dværgbuske. Herefter fulgte jægerstenaldermennesket, der slog sig ned primært ved fjorde og vandløb. Klimaet ændrede sig gradvist, det samme gjorde landskabet. I de lysåbne skove og i det åbne terræn kunne stenalderens jægerfolk jage urokser, elge, kronhjorte og vildsvin, indsamle bær og urter. Ved Skjern Å var laksen et eftertragtet bytte. Der var tale om en nomadekultur, hvor mennesket i dets jagt på dyr flyttede fra boplads til boplads. Efter jægerstenalderen blev mennesket omkring 4.000 f.Kr. fastboende. Jorden blev dyrket, og bondestenalaldermennesket holdt husdyr som får, svin og kvæg. Bopladser fra bronzealderen 1700 f.Kr. - 500 f.Kr. er stort set ikke afdækket i og omkring Skjern, hvilket ifølge arkæologer er en tilfældighed. Mange spor gemmer sig sikkert under Skjerns bebyggede områder.

I jernalder, der strækker sig frem til ca. 800 e.Kr., blev mennesket i stand til at udvinde jern af myremalm udfældet ved vandløb og søer. Jernaldermennesket var ikke længere afhængigt af bronze fra fjerne egne af Europa. Som det ses på kortet ovenfor, boede der jernalderbønder langs Skjern Å. De dyrkede jorden og holdt husdyr som får og geder, kreaturer og svin samt heste.

Borge og slotte i Skjern Ådal

I middelalderen blev der ved Skjern Ås nedre løb bygget to kongeborge, Lundenæs og Kongsgård tæt ved Lønborg Kirke. Vest herfor ligger Lønborggård, som oprindeligt hed Lønborg Bispegård og hørte under Ribebispen. Under bondeopstanden i Grevens Fejde i 1534 nedbrændte de to borge og Lønborg Bispegård. Ved Lundenæs står voldanlægget synligt tilbage i engene.

Efter Grevens Fejde blev Lundenæs Slot genopført, men det var i begyndelsen af 1600-tallet udsat for en altødelæggende ildebrand. Christian 4. gav lensmand Ulrik Sandberg ordre om at genopføre slottet, men efter lensmandens forslag bifaldt kongen, at Lundenæs slot blev nyopført inde på fast land ved ladegården fra 1400-tallet og ikke på borgtomten. Byggeriet stod på 1621-1623. Men under 30-årskrigen (1618-1648), som Christian 4. involverede sig i, blev Lundenæs Slot igen hjemsøgt af forfærdelige ødelæggelser. Denne gang af Wallensteins tyske soldater. De var draget op gennem Jylland og besatte Lundenæs 1627-1629. Lensmanden Ulrich Sandberg flygtede til Thisted, og da han kom tilbage i 1629, var Lundenæs Slot i en miserabel tilstand, alt var plyndret. I januar 1644 under trediveårskrigen drog en svensk hær under hærfører Lennart Torstensson op gennem Jylland og slog lejr i engene her øst for Kongevejsbroen. Herfra drog de på plyndringstogt på Lundenæs Slot og morede sig efterfølgende med at skyde slottet i brand. Lejren gik i flere hundrede år derefter under navnet "Æ Lejr".

Under svenskekrigen i efteråret 1658 var Vestjylland besat under kommando af generalmajor Carl Gustaf Wrangel. Igen blev Lundenæs Slot udsat for plyndring og ødelæggelse. Også under Første Slesvigske Krig stod folk på Lundenæs forsvarsløst tilbage efter soldaternes plyndringer, for pludselig en solbeskinnet augustdag kom flere hundrede tyske soldater til hest til syne på vejen mellem Tarm og Skjern og slog lejr ved Skjern Bro, hvorefter de tog på plyndringstogt rundt på gårdene og på herregården Lundenæs. Hele fortællingen er at læse i bilaget. Krigene vidner om, at der ved Skjern Bro gennem århundreder har været livlig trafik med sabelraslen, støvletramp og krigsfolk til hest.

Veje i Danmark

Der var fra tidlig middelalder et netværk af veje kaldet alfarveje eller adelveje. Vejene var ikke anlagt, men færdslen gennem tiden havde gjort, at der var opnået hævd til at færdes på disse veje. Vejene fremstod som græs- og jordveje med hjulspor mellem landsbyer, færgesteder og broer. Således var der bestemmelser i Landskabslovene, at der til hver by skulle føre fire adelveje, nemlig de veje, der fra arilds tid havde ført derhen, og som var belagt med hævd.

Men den øgede trafik i middelalder mellem købstæder og landsdele, over fjorde og vandløb gjorde det nødvendigt at forstærke vejene med grus og sand, hvorved vi fik landeveje og hæreveje, broer og færger.

I slutningen af 1500-tallet begyndte kongerne at anlægge kongeveje, mellem deres krongodser rundt i landet. Kongevejene var anlagt efter rette linjer med sidegrøfter og et underlag af sand og grus. Kongevejene var primært anlagt for kongen og hans følge, men siden hen blev vejene åbnet for almen trafik mod betaling. Kongevejene var forløbere for hovedlandevejene i 1800-tallet.

Bro og vej over Skjern Å

Danmarks vestligste vej har til alle tider krydset Skjern Å før dens udløb i Ringkøbing Fjord. Vejen har haft navne som Middelaldervej, Den Vestjyske Hærvej, Kongevej,



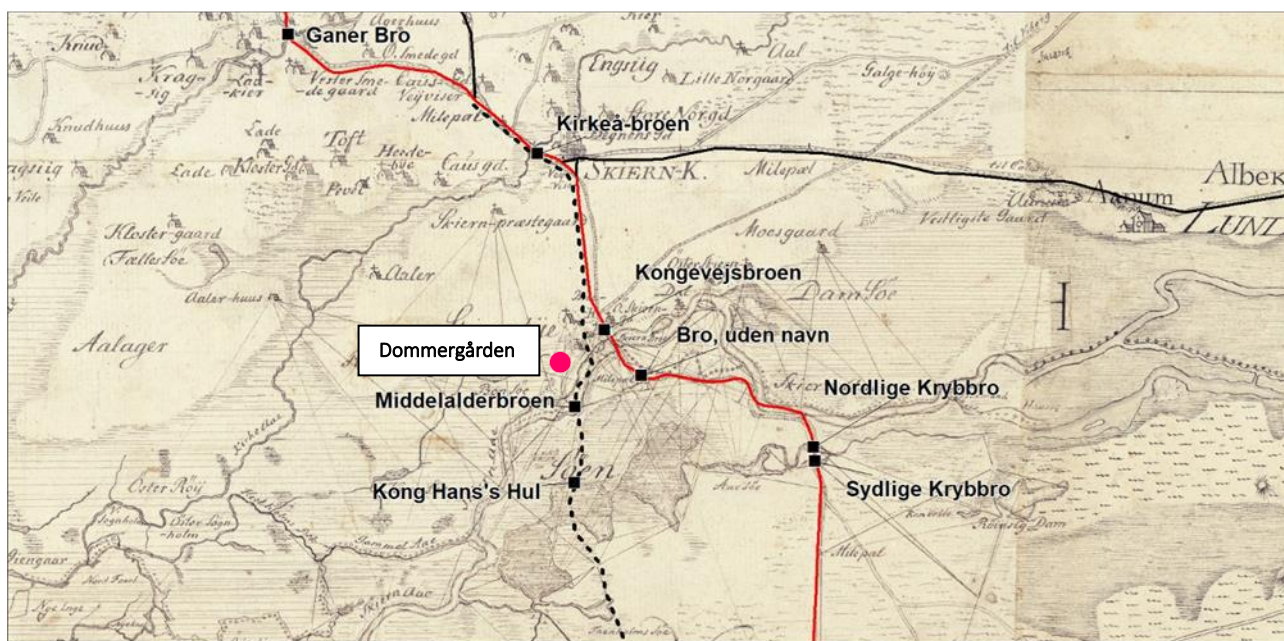
Drivvejen, Studevejen og siden hovedlandevej A11. Trafikken over åen har været via et vadested og fra 1100-tallet tillige en bro, som dog til tider var udsat naturens luner. Koloreret kobberstik, 1714

For som kobberstikket fra 1714 antyder, havde havet dengang adgang helt ind til Skjern Ås munding, og tidevandet afsatte tykke lag af klæg rundt ved fjordkysten og op i åløbet. Ved stormflod nåede tidevandet endda helt frem til Skjern Bro. Tidevandets bølgeslag, isskruninger og tøbrud rev og sled undertiden så meget i broværket, at broen måtte igennem en større reparation, før den var farbar igen. Passage måtte da ske gennem vadestedet.

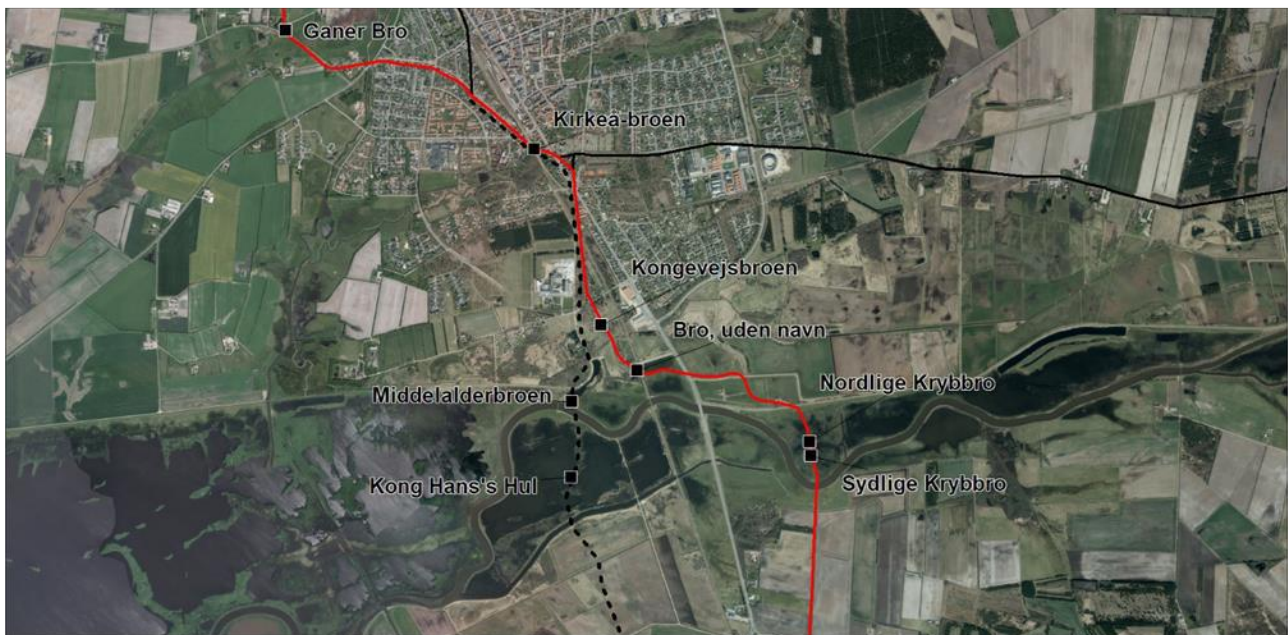
I øvrigt er der beretning om, at en stormflod i 1634 ikke blot beskadigede Skjern Bro, men også oversvømmede marker og bygninger. Oldagergård et par hundrede meter vest for Skjern Bro blev helt oversvømmet og nedbrudt. Vandet stod 2,75 meter over havets nulniveau. Området mellem Stauning og Lønborg bestod for det meste af holme, f.eks. Hestholm.

Kort med veje og broer

Som det fremgår af kortene nedenfor, har ruten gennem tiderne skiftet spor over Skjern Å. Umiddelbart syd for Dommergården dukkede der under naturgenopretning af Skjern Å i 1999-2003 egestolper frem fra en hidtil ukendt bro over åen. Arkæologiske undersøgelser afslørede, at broen kunne dateres til år 1105. Indtil da var kun Kongevejsbroen kendt.



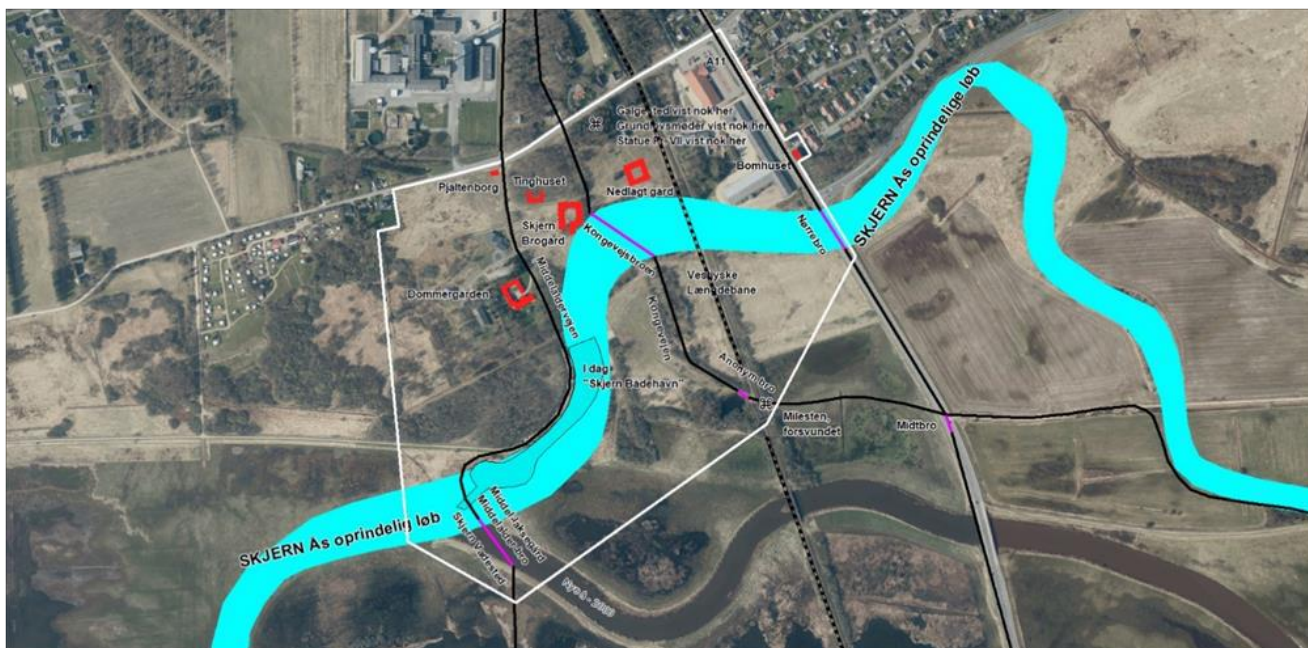
Baggrundskortet er Konceptkort fra 1790'erne. Den stiplede linje er Middelaldervejen. Den røde linje er Kongevejen. Kort: Museumsinspektør, Ringkøbing Fjord Museer, Torben Egeberg.



Samme kortlægning af veje og broer med luftfoto som baggrund. Den røde linje, Kongevejen, fulgte Skjern Å mod øst, inden vejen drejede fra over engene mod syd til Tarm. Kort: Museumsinspektør, Ringkøbing Fjord Museer, Torben Egeberg.

De to kort ovenfor viser de ældre broer i Tarm Kær og i Skjern. På samme kort er tegnet den omtrentlige, middelalderlige vejføring (sort stiplet). Den blev opgivet på grund af stigende vandspejl, hvorefter en ny vejbane blev bygget senest i 1600-tallet længere mod øst. Sidstnævnte kendes som Kongevejen (rød streg). På strækningen gennem området var der seks broer i forbindelse med Kongevejen: Regnet fra syd de to krybbroer over Sønderstrøm, hvoraf stedet for den nordlige er bibeholdt som åbent vandspejl efter gennemførelse af Skjern Å Naturprojekt, en anonym træbro, hvor Kongevejen krydsede en lille strøm. Tæt herved har der stået en milesten. Nord herfor var den absolut største, Kongevejsbroen, hvis brohoved blev arkæologisk undersøgt i 2000, herefter broen over Kirke Å og endelig Ganer Bro.

Kongevejen var i brug til omkring 1850, hvor en nyanlagt hovedvej og bro tog over. Det er uklart, hvorfor navnet Krøjbro eller Krybbro er knyttet til de to broer på Kongevejen over Sønderstrøm. Den sydlige Krybbro har været genstand for en arkæologisk undersøgelse, der viser, at broen har været konstrueret som en hvilken som helst anden træbro i datiden med bærende brostolper og med tværliggende køreplanker som brodække.



Kortlægning af kulturmiljøet ved Skjern Bro er afgrænset med hvid ramme. Da Dommergården er beliggende tæt på Middelaldervejen, og Middelalderbroens landfæste mod nord, kunne en gård før den nuværende Dommergård have fungeret som toldsted og gæstgiveri, og da Kongevejen med Kongevejsbroen erstattede Middelalderbroen og -vejen, blev Skjern Brogaard nyt toldsted med gæstgiveri, men sandsynligvis sker det allerede fra 1498, hvor kilder nævner en brogaard første gang. Som det ses nederst til venstre inden for den hvide ramme på kortet, var der her et vadested, som blev bevaret intakt langt op i tiden, da der i vaden ikke skulle betales bropenge. Kort: Museumsinspektør, Ringkøbing Fjord Museer, Torben Egeberg.

Middelalderbroen

Den først kendte bro er Middelalderbroen syd for Skjern Bådehavn. Interessant er det, at ingen anede, at der har eksisteret en bro her. Under gravearbejdet til det nye løb for Skjern Å, 1999-2003, dukkede der lange stolper af egetræ op. Årringsdatering af egetræet viste, at den blev opført første gang i 1105. Arkæologiske undersøgelser viste desuden, at broen har været repareret mange gange, selvom der var tale om solidt håndværk. Broen var anlagt på rækker af otte-ni meter høje egestolper, som var rammet indtil fem meter ned i bunden. Arkæologiske undersøgelser af broen afslørede desuden, at en laksegård for opadgående laks på gydevandring var sammenbygget med broen.

Middelalderbroen, porten til Hardsyssel, har været anvendt i godt 200 år, og vedligeholdelse fortsatte frem til omkring 1350. Men i perioder har broen været så dårligt vedligeholdt, at man har måttet vade, ride eller sejle over Skjern Å.

At det til tider kunne forvolde visse vanskeligheder at passere Skjern Å og ådal, har vi en omtale af, da kong Hans i 1513 var på rejse fra Ribe til Aalborg. Der var højvande den dag med vand fra fjorden ind til Tarm Kær, og på sin vej i vadet over ådalen trådte kongens hest uden for vejen og styrtede i Tarm Kær. Kongen fik sin helsot, og trods god pleje foran ildstedet på Skjern Brogaard døde kongen den 20. februar 1513 på Aalborghus Slot. En

lavning i terrænet i Tarm Kær tæt øst for Middelaldervejen er ifølge traditionen stedet, hvor Kong Hans forulykkede.



kong Hans' hest styrtede i vadet over Skjern Å. Ud over at den store hængebro bag Dommergården blev opkaldt efter kong Hans, blev der i 2004 nærheden af hængebroen syd for åen opsat en mindesten om hans styrt. Foto: Elmo Flaskager, 2022

Under Grevens Fejde kom det en efterårsdag i 1534 til et slag ved Middelalderbroen mellem Rantzaus landsknægte og skipper Clements bondehær. For at forhindre Rantzaus landsknægte i at komme over åen forsøgte Skipper Clements bondehær at nedbryde Skjern Bro, men med sine 4.500 landsknægte var Rantzau for mægtig. Han lod kanonkuglerne regne ned over bondehæren, så skipper Clement måtte vige med sin dårligt udrustede hær. Rantzaus landsknægte fortsatte forfølgelsen af skipper Clement og hans bondehær, som blev nedsablet og endeligt slået i Aalborg. Skipper Clement blev dømt til døden ved retten i Viborg.

I dag er der på hver side af åen opstillet to af broens egestolper, som markerer Middelalderbroens placering, dens længde og bredde. Ved de to stolper på nordsiden er der et skilt med en formidlingstekst. Dele af Middelaldervejen syd for broen har været i brug som engvej frem til 1960'erne, mens den nord for broen fulgte vejen, som i dag er Petersmindevej.



Egebrostolper og formidlingsskilt ved det nordlige brofæste. Foto: Elmo Flaskager, 2022

Kongevejsbroen, Danmarks længste træbro

En ny bro til afløsning af Middelalderbroen blev opført. Den stigende trafik og i særdeleshed den forøgede stuedrift fra det vestlige Nørrejylland i 1500- og 1600-tallet krævede en ny, større og mere stabil bro samt en bedre fremkommelig vejføring over Skjern Ådal. Den nye vej over ådalen blev anlagt i 1600-tallet. Ældre kilder nævner, at vejen, der blev en del af landevejen gennem Vestjylland, på flere strækninger blev benævnt Kongevej. Som det ses på kortet ovenfor, fik vejen et østligere forløb mod Tarm. Vejen fortsatte nordpå mod Ringkøbing. En vej på Amager bærer fortsat navnet Kongevej og det samme gør den vej, der bringer trafikken fra Velling ind mod Ringkøbings middelalderlige torv. Gammel Kongevej i Tarm er også vidne herom.

I 1632 gav Christian 4. ordre til at forny Kongevejsbroen, og da egnen var fattig på egetømmer, måtte tømmeret hentes i kronens skove på Silkeborgegnen. Med sine

90 meter og en bredde på 3-4 meter blev Kongevejsbroen en af tidens største trækonstruktioner, ja faktisk Danmarks længste træbro. Til de 24 brofag blev der anvendt 25 brohamre placeret på tværs over bropillerne.

Natten mellem den 19. og 20. oktober 1635 rasede en vældig storm med en flod af vand ind over de lave enge, hvilket selv den nye bro ikke kunne holde til. Flere egebjælker var revet væk, et par op til 16 alen lange (ca. 10 meter). I de næste par hundrede år måtte der jævnligt foretages reparationer både på Kongevejsbroen og på de to sydligt byggede såkaldte krøjbroer. Da Vestjylland var fattig på træ, blev lenets bønder igen kommanderet til at hente tømmer på Silkeborgegnen, og sammen med håndværkere udføre vedligeholdelsesarbejdet. Kongevejsbroen fungerede til 1845, hvorefter en ny vej og bro, hovedvejen fra Ribe gennem Skjern til Ringkøbing og senere direkte til Holstebro, blev anlagt.



Ligesom Middelalderbroen blev genstand for en arkæologisk undersøgelse, således blev Kongevejsbroen også undersøgt i forbindelse med Skjern Ås tilbageføring i 1999-2003. Der er opsat fire egestolper fra 1632 – to på hver side af åen. Markørerne viser dels åens bredde, dels broens længde og bredde. Kongevejens linjeføring mod Tarm er på lange strækninger synlig i terrænet i form af en vejdæmning, ligesom de tilhørende vejgrøfter er bevaret syd for brofæstet. Ved de sydlige markørstolper er der et skilt med en formidlingstekst. Foto: Elmo Flaskager, 2022.

Hovedvejsbro

Under et tøbrud i 1845 led Kongevejsbroen stor skade og blev kun nødtørftigt repareret, indtil en ny bro stod klar. Det var da allerede besluttet at bygge en ny bro over Skjern Å i forbindelse med en ny hovedvej øst herfor. Amtmand C.F. Hansen havde allerede i 1780'erne foreslået anlæggelse af en direkte vej fra Holstebro over Skjern og sydpå til Varde og Ribe. Denne ide blev imødekommet i "Forordning om Vejvæsenet i Danmark" af 13. december 1793, hvor vejene blev inddelt i tre klasser: Hovedlandeveje (12 m brede, tre vognbaner), der forbandt landsdelene, mindre landeveje (7-8 m brede, to vognbaner) mellem købstæderne og biveje (5 m brede, en vognbane) mellem kirkerne. Mellem Ribe og Varde var vejarbejdet indledt i 1823, og nordpå frem til Skjern stod hovedvejen færdig og klar til brug i 1850. Den gamle vej via Ringkøbing og Skærum Bro til Holstebro fik omkring 1859-60 selskab af en direkte hovedlandevej fra Skjern til Holstebro. I Skjern Ådalen blev hovedlandevejen ført over en større dæmning og tre nye broer, hvoraf de to

sydligste brosteder stadig fungerer med nyere broer. Den nordlige bro blev overflødiggjort, da åen blev omlagt og afsnøret (Skjern Bådehavn), hvilket ifølge en skjernbo skete omkring 1920.

Den nye hovedvej var kvalitetsmæssig et kæmpe løft for de vejfarende. Vejen var befæstet med grus og skærver, hvælvet og drænet med afløb i grøfter, og for at undgå ødelæggelse af vejene og især grøfterne bad myndighederne kvægdriverne om at drive kvæget ad de gamle drivveje frem for de nye hovedveje.

Det var ikke ufarligt at færdes dengang. Der var enkelte kongeligt privilegerede kroer, men det var på smugkroer, kvægdriverne holdt til. Vejen fra Ringkøbing til Skjern gik gennem øde hedeområder, der var plaget af røvere. I Dejbjerg Bakker levede de berygtede Dejbjerggrakkere, og egnen omkring Kvembjerghus i skellet mellem Skjern, Stauning og Dejbjerg sogne skulle have været et ubehageligt område. Særligt berygtet var Sorte Kro, der lå mellem Dejbjerg og Vognbjerg. Fra gammel tid var kroen et frygtet tilholdssted for smuglere, kvægdrivere og rakkere med et umådeholdent drikkeri af især den billige hjemmefremstillede brændevin. Ikke sjældent endte drikkeriet i slagsmål og overfald på de vejfarende.

Men med anlæggelse af den vestjyske længdebane i 1875 sluttede den omkring to hundrede år gamle stuedrift til fods. I stedet blev kreaturerne transporteret med jernbanen frem til udskibningshavnen i Esbjerg eller til Hamburg, hvor toget kunne være den følgende dag. I bogen "Nordvestjyske bønder som kreaturhandlere i Nordsørummet" skriver forfatteren Esben Graugaard på side 455, at "Kvægtransporten med jernbanen udviklede sig hurtigt i betydelig grad, eksempelvis kunne Vejle Amts Avis den 30. april 1872 berette: [...] at der [...] i 8 Dage er passeret Vejle Station 26 ekstratog med 6-7.000 stude. Den 4. juli 1889 passerede et kreaturtog med 50 vogne forspændt hele to damplokomotiver Holstebro [over Skjern Station] på vej til Esbjerg. Og i maj 1893 sendte man i løbet af blot to dage 25 vognladninger kreaturer fra Thisted station med den slesvigske mark eller Esbjerg og dermed England som mål. En torsdag i januar 1901 gik fem ekstratog med 102 vogne udelukkende med kreaturer fra Thy over Struer og sydpå. Disse eksempler er blot udtryk for tilfældige omtaler i samtidens aviser." Eksemplerne viser, at der også før jernbanens tid må have været en betydelig stuedrift over Skjern Å.

Mens drivning af kvæg stort set hørte op efter 1875, tog hestevognskørsel til på de nye grus- og skærvebelagte veje, men det skulle senere vise sig, at vejene var uegnede til bilkørsel. Der opstod "vaskebrætriller", og bilerne gennemrystedes ved kørsel over dem. I 1930'erne begyndte vejmyndigheder andre steder i landet at asfaltere hovedvejene, men i Ringkøbing Amt valgte man at belægge vejene med 10 cm store, firkantede chaussésten. Den 1. april 1936 var der i amtet anlagt 235 km veje med chaussésten af Danmarks i alt cirka 700 km. På dette tidspunkt var 53 % af amtets landeveje brostensbelagte. Brostenene blev leveret fra Bornholm, Sverige og Norge til Struer og Lemvig havne og herfra med lastbil transporteret ud til brolæggerne.



Otte brolæggere i arbejde i Humlum i 1936 eller 1937. Nogle af dem arbejdede sig bogstaveligt talt på knæene "baglæns" fra den ene ende af amtet til den anden. Foto med tilladelse fra Struer Museum.

Så længe bilerne kørte med en topfart på 50-60 km/timen, var der tale om fremskridt i forhold til tidligere veje. Men de brostensbelagte veje var slet ikke i stand til at klare den øgede trafik og højere hastighed op gennem 1940'erne og 50'erne, og da slet ikke lastbilernes forøgede lastekapacitet. Hverken brostenene eller det underliggende grus og sand kunne klare trykket. Desuden var kørebanen alt for smal til moderne trafik. I andre landsdele var man efter Anden Verdenskrig kommet langt med at asfaltere vejene, men i Ringkøbing Amt skulle man frem til 1950, før udskiftning af brosten med asfalt rigtigt kom i gang. I 1960 gik man i gang med at udvide Bredgade i Skjern, og i 1961 blev brostenene gennem byen udskiftet med asfalt. Men med den stigende trafik op gennem 1960'erne var en aflastning gennem Skjern by påkrævet. Amtet besluttede derfor at anlægge en ringvej, som åbnede midt i 1970'erne. Siden er trafikken og især lastbiltrafikken øget kolossalt, og som tilforn er ådalen også i dag et trafikalt knudepunkt.

Jernbanebroer over Skjern Å

I 1875 kom den vestjyske længdebane til Skjern, men den var flere år undervejs. Jenny Alkjærsig fortæller i bogen "Huse i Hederanden", at banen blev endeligt vedtaget i marts 1868. Forud stod der en bragende kamp i Folketinget om jernbanen Lunderskov – Esbjerg – Struer. Til banens fordel talte anlæggelse af en havn i Esbjerg, men "mange betydelige mænd i København havde ingen tro til, at det kunne svare sig [...] at føre en jernbane gennem to af landets tyndest befolkede amter." Indenrigsminister Estrup mente dog, at man blot skulle anlægge baner, så skulle udviklingen nok følge efter. Oprindeligt var der planer fremme om en let hestetrakket bane på strækningen Holstebro-Esbjerg til en udgift på 2.848.000 kr. Disse planer fraveg man dog og valgte den dyre løsning med en lokomotivbane på strækningen Holstebro-Esbjerg på 3.010.000 kr. Den 14. januar 1868 fremlagde Estrup lovforslaget om jernbanen Lunderskov-Esbjerg-Struer, som Folketinget stadfæstede den 24. april 1868. Et konsortium bestående af baron G.A. Gedalia, ingeniør

David og entrepenør Lauritz Petersen byggede banen, som var bestemt til at stå færdig inden den 1. juli 1874, men grundet en række problemer med at skaffe det nødvendige mandskab, dårligt vejr og forsinkelse af materialer, blev banen ikke færdig til tiden, hvorved konsortiet sammenholdt med stigende priser på materialer tabte et betragteligt beløb på byggeriet.

Ligesom ved andre jernbaners linjeføringer opstod der også her en vældig strid om banens placering. Der afholdtes møder og indsendtes forslag til Estrup. I nogle landsbyer stredes man om, hvor stationen skulle ligge, og bønder, som ville komme til at bo i nærheden af banen, frygtede, om banen ville skære deres marker over. Men en dag kom der fremmede til egnen, banens linjeføring blev stukket af, og arbejdet tog sin begyndelse.

Jernbanearbejderne var nogle hårde sønner. "Noget skrabsammen alle vegne fra" nævner Alkjærsig. Der var svenske, danske og tyske arbejdere, som blev indlogeret på kroerne. "De var gode og dygtige arbejdere – men nogle værre slagsbrødre, når de fik noget til hovedet," fortæller Alkjærsig. Hun mente ikke, at det var "godt for ømfindtlige folk at være mellem jernbanearbejdere!" Mens arbejdet med at føre banen over Skjern Å's tredelte løb stod på, var der indkvarteret både, svenskere, tyskere og danskere på Skjern Brogaard. Undertiden gik bølgerne højt, når arbejderne om aftenen samledes i den store skænkestue, og svenskerne sang "Tusind tønner jævla!", og nogle i deres ophidselse sprang tværs over de lange borde for at fare løs på hinanden. Værtinden holdt sig da på sikker afstand, for der skulle mod til at dæmpe dette "frådende hav". På gården fandtes der heldigvis en kvinde, som kunne styre disse jernbanearbejdere. Når det gik vildest til, og de stod der med stolene svungne op over hovederne og "hvæsedes skældsord ind i ansigterne på hverandre," trådte Ane Skænkepige lige midt ind i flokken, og hendes tilsynekomst skabte "et øjeblikkeligt havblik". Hun rankede sin kraftige skikkelse og sagde: "I må ikke slås! Men vil I endelig slå – kan I slå her!" og pegede på sig selv. Så drejede hun sig rundt i kredsen og så dem ind i ansigterne med sine stærke brune øjne: "Er I så simple, te I vil slå på en fruentimmer, så kom an!" De solbrændte karle blev forlegne og sænkede stolene en efter en ned fra loftet. Snart satte de sig ved bordene og "drak et fredens bæger i kaffepunch."

Men jernbanearbejderne og især svenskerne ejede også sangens gave og "sindets stemningsfylde", skriver Alkjærsig og fortsætter: "De kunne ved aften sætte sig hen og synge deres hjemstavns melodier og alverdens skønneste kærlighedssange. [...] Sjældent hørtes skønnere, mere sjælfulte toner, end når svenskerne sang deres hjemstavnsange en dæmrende sommeraften ved Skjern Å."

Efter flere års arbejde med jord, hammer, sveller og skinner løb nu de blanke spor gennem Vestjylland - i Skjern Ådal over en større dæmning og tre nye broer.

Banen Holstebro-Ringkøbing blev åbnet for drift den 31. marts 1875, mens åbningen af banen Esbjerg-Varde-Skjern åbnede den 8. august 1875 med indvielsesfest på torvet i Varde. Til stede var Christian 9. og en række høje herrer, blandt andre Enrico Dalgas og sandsynligvis også Estrup. Delegationen fortsatte med toget mod Tarm, hvor der på kroen blev indtaget forfriskninger, mens en stor menneskemængde stod og ventede udenfor. Pludselig brød regnen løs, "en tæskende vand. Regnen strømmede ned ad krotaget og spillede sin melodi på brostenene," skriver Alkjærsig. Planmæssigt gik turen i et

forrygende regnvejr videre i hestevogn mod Skjern. Ved Bomhuset havde man rejst en meterbred æresport tværs over vejen, og indenfor trykkede forsamlingen deres næser flade mod ruderne. Da følget nærmede sig, strømmede de ud med sagfører kaptajn Ludvig Hektor Kiær i spidsen i kjole og hvidt. Kongens landauer holdt i æresporten, og mens den idelige regn piskede kaptajn Kiær i ansigtet og trommede på hans høje hat, holdt han festtalen for kongen og følget, men som Alkjærsig supplerer: "Nå, han havde nu været ude for sværere skyts i sin tid, en smule uvejrl generer ikke en gammel soldat." Kaptajn Kiær havde deltaget i Anden Slesvigske Krig.

I dag er de to sydligste brosteder (Skjern Å og Sønderstrøm) stadig er i funktion. I 1935 blev jernbanebroen over Skjern Å ombygget, men de ældste dele af jernbanebroen stammer fra anlæggelsen i 1875 og består af tilhugne kvadersten hentet ved Lundenæs Voldsted (Bogen af L. Petersen: "Gennem Seks Hundrede Aar", side 18: "Man slæbte dem over Isen på Slæder"). Broen hører i dag til blandt fredede fortidsminder. Den nordlige jernbanebro blev ifølge Banedanmark fjernet i 1989.



Fundament under jernbanebroen mellem Skjern og Tarm. Foto: Arkvest.

Banen var i de første mange år præget af langsomt kørende persontog og stor godstrafik med bl.a. studetransport, senere landbrugsvarer som smør og bacon over Esbjerg havn. Efter Anden Verdenskrig blev lyntoget "Vesterhavet", Struer-Ringkøbing-Esbjerg-København, indsat. Lyntoget erstattedes senere af "Kongeåen" og "Sydvesttjyden".

Kong Hans' Hængebro



Kong Hans' Hængebro. Foto: Elmo Flaskager, den 25. august 2022.

På en strækning fra Borris til Ringkøbing Fjord blev Skjern Å i 1960'erne rettet ud og inddiget. Med støtte fra staten blev 4.000 ha eng og mose omdannet til agerjord. Men udretningen og opdyrkningen fik konsekvenser for dyrelivet og vandkvaliteten, hvilket fik regering og Folketing til i 1999-2003 at genskabe store dele af det gamle naturområde, dog ikke som før med høslæt, men med afgræsning. Åens nederste løb fik sine slyngninger igen, og de våde enge vendte tilbage. Slyngningerne betød, at Skjern Å fra Borris til Ringkøbing Fjord blev forlænget fra 19 til 26 km. Resultatet er et enestående naturområde, som tiltrækker ornitologer, jægere og friluftsfolk. I forbindelse med gendannelsen af det slyngede forløb opførte Naturstyrelsen Danmarks længste træhængebroer, Kong Hans' Hængebro og Lundenæs Hængebro. De fire pyloner i hver af hængebroerne er bygget af "flådeeege" fra det nordøstlige område af Gribskov, tiltænkt danske krigsskibe. Efter tabet af den danske flåde til englænderne i 1807 blev der plantet mere end 90.000 egetræer. Til hvert krigsskib blev der dengang anvendt henved 2.000 egetræer, men da træerne 200 år senere nåede mastehøjde, gik der for år tilbage bud til Forsvarsministeriet, at de flådeeegetræer, man plantede for 200 år siden til sikring af den danske flåde, var klar til levering. I dag er "flådeeege" fredede, men der er bevilget "flådeeege" til bl.a. nævnte pyloner samt til vikingeskibsmuseet i Roskilde. Lundenæs Hængebro over Skjern Å er etableret et par km længere østpå.

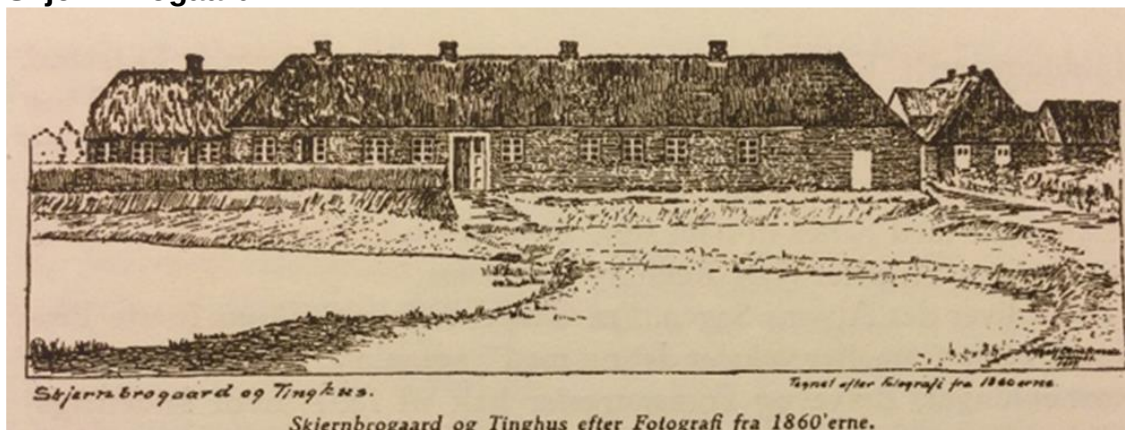
Skjern Bådehavn

Gennem tusinder af år har Skjern Å med og uden menneskelig indgriben ændret sit leje flere gange, men en rest af Skjern Å's gamle løb er bevaret og udgør i dag Skjern Bådehavn. Ud over badende gæster var havnen tidligere også hjemsted for jagt og fiskeri, i dag er der for de badende bygget en sauna, og kano- og kajakroere bruger havnen som holdeplads. I en årrække var der vandindtag til Skjern Papirfabrik.



Billedet til højre: Skjern Bådehavn omkring 1940. Foto: Ringkøbing Fjord Museer. Billedet til venstre: Skjern Bådehavn indrettet på østsiden med omklædningsrum og sauna i 2023. Foto: Elmo Flaskager den 29. april 2024.

Skjern Brogaard



Skjern Brogaard samt Ting- og Arresthus tegnet af Peter Ingolf Christensen (1883-1977) efter et fotografi fra 1860. Skjern Brogaard blev nyopført i 1795, og i 1906 blev stuehuset nedrevet og et nyt opført. I 1975 blev Skjern Brogaard afbrændt ved en brandøvelse.

Omkring 1500 blev der indført brotold for de rejsende samt af dyr og vogne. Her ved åens nordlige bred var Skjern Brogaard i 1498 blevet opført som fæstegård til Lundenæs Slot med gæstgiveri og brotold. Øst om Skjern Brogaard førtes Kongevejen nordpå, og ved broporten opkrævede broforpagteren tolden. I 1600-tallet gav denne et afkast på 100 rigsdaler årligt, hvilket var en ganske givtig indtægtskilde, selvom der også var udgifter

forbundet med driften. Is og navnlig vand i forbindelse med stormflod var årsag til de største reparationer, men også hestehove og vognhjul sled på broen.

I 1660, da Frederik 3. havde taget magten som enevældig hersker i Danmark, opbyggede han et mægtigt statsapparat, hvilket gjorde de mange støttepunkter i form af borge og slotte rundt i landet overflødige. Lensvæsenet blev i 1662 erstattet af amter, og Lundenæs Len blev til Lundenæs Amt. Men med amtet som myndighed var det fortsat herregården Lundenæs, som bortforpagtede Skjern Bro til Skjern Brogaard indtil 1779, hvor gården blev solgt inklusiv rettighederne til brotold.

Ejere af Skjern Brogaard

1779 – 1805: Eleonora Christiane Rasmusdatter Fog og Peter Christian Petersen.

1805 – 1833: Peter Halskou

1833 – 1849: Johanne Laurentia Halskou

1849 – 1866: Hans Ferslev Lybecker, forligskommissær, exam. jur. Døde d. 18. april 1866

1866 – 1885: Enkefru Lybecker drev gæstgiveri på Skjern Brogaard, gik fallit oktober 1884

1885 – 1886: Niels Jensen Kjærgaard byder 10.000 kr. på auktion

1886 – 1899: Anders Clausager, branddirektør, folketingsmedlem

1899 – 1920: Anders Clausagers datter, Ane Kathrine og sognefoged Hans Andersen

1920 – 1953: Johannes Rindom, Albæk

1953 – 1956: Signe K. Vester (1926 - 2000) og Carsten I. Korsdal Nielsen, (1929 – 2012)

1956 – 1965: Viggo Tang Pedersen fra Dejbjerg

1965 – 1975: K.T. Nielsen m.fl. bygger Skjern Papirfabrik

1975 – 1975: Den 24. januar brændte Skjern Brogaard ved en brandøvelse

Nogle indflydelsesrige personer på Skjern Brogaard nævnes her:

1. Peter Christian Petersen

I 1779 gik herregården Lundenæs fallit, og Peter Christian Petersen, Viumgaard, købte fæstegården Skjern Brogaard. Med amtet som myndighed købte han også forpagtningsrettighederne til Skjern Bro, Skjern Kirkebro, broerne over Tarm Kær, færgeoverfarten ved Borris Krog og Stauning inkl. Toldhuset. Sammen med købet overtog Peter Christian Petersen kongelig bevilling som gæstgiver.

Peter Christian Petersen blev født ca. 1750 vist nok i Flensborg. Den 9. september 1775 blev han gift i Sankt Nikolaj Kirke i Vejle med Christiane Eleonora Rasmusdatter Fog. Ifølge folketællingen i 1787 boede Eleonora Christiane og Peter Christian Petersen sammen med deres tre børn, 5-årige Christian, 6-årige Rasmus og 10-årige Helena, samt fem tjenestefolk på Skjern Brogaard. Til gården var der jord og et kvæghold, men det var som kromand for de vejfarende og især som forpagter af brotolden, han tjente sine penge, idet alle, der skulle passere de pågældende broer og færgesteder, betalte bropenge. Selvom der var udgifter til personale vedligeholdelse af broerne, var forpagtningen en vigtig indtægtskilde for bromanden, så med tiden blev der penge til nyt byggeri. Bygningerne var efterhånden kommet i en elendig forfatning, og i stedet for at restaurere dem nyopførte Peter Christian Petersen i 1795 Skjern Brogaard.

I 1795 rejste en ung islænding, Arne Sivertsen, fra Ribe til Salling. I sin dagbog skrev han følgende, da han kom til Skjern Bro: "Til middag kom vi til et sted kaldet Skjernbro, der

ligger i den dal omtrent tre mile bred, efter midten af hvilken der løber en ikke ubetydelig elv, hvorover man rejser på en bro, der er bortforpagtet til en bonde, der bekom 8 skilling (½ mark) for overfarten. Denne færgemand havde et grundmuret hus omgivet med en smuk have. Da jeg havde drukket kaffe her og sovet mig en god middagssøvn, fortsatte vi kl. 3 vores rejse videre. På denne vej mødte jeg en vogn, hvorpå der befandt sig 100 levende gæs, hvoraf man ikkun så hovederne, som uophørligt kvækkede. Vi erholdte til sidst natteleje på en selvejergård, som kaldtes Hanning Hedegaard.”

2. Peter Halskou

En sommerdag i 1804 kom Peter Halskou ridende til Skjern Brogaard. Peter Halskou havde været forvalter hos kammerherre Lüttichau på herregården Tjele ved Viborg i 25 år og bad Lüttichau om at blive frigjort med henblik på at blive sin egen herre.

”Kammerherren gav ham sin bedste hest i stalden og ønskede ham held på rejsen,” fortæller Halskous barnebarn Johanne Marie Kiær. Peter Halskou red sydoover og kom til Skjern Brogaard, ”den dejligste ejendom ved den brusende å og den lange bro”, fortsætter Johanne Marie Kiær. Peter Halskou holdt hesten an, faldt i tanker og sagde til sig selv: ”Her vil jeg leve, og her vil jeg dø”.

Peter Halskou overnattede på Skjern Brogaard og kom under opholdet i snak med Skjern Brogaards ejer, Peter Christian Petersen. Samtalerne endte med, at Peter Halskou købte Skjern Brogaard. Peter Christian Petersen havde et ønske om at blive frigjort som broforpagter og gæstgiver, idet han havde fået en stilling som landvæsens- og sandflugtskommissær¹ og desuden kammerråd. Da der samtidig var en gård til salg på den anden side af vejen, blev der handlet. Mens Peter Halskou flyttede ind på Skjern Brogaard og overtog forpligtelserne som broforpagter og gæstgiver, ombyggede Peter Christian Petersen nabogården og kaldte gården op efter sig selv som Petersminde, senere kaldet Dommergården. En kilde nævner, at Peter Christian Petersen byggede en gård sydvest for Brogaard, og at han i øvrigt deltog i ”slagtning” af godser i Vestjylland. Han købte for eksempel herregården Dejbjerglund af Laurs Ramsing, til hvem han igen solgte hovedparcellen, efter at bøndergodset var frasolgt – formentligt med en god fortjeneste.

Den 50-årige Peter Halskou havde også et ønske om en hustru. Hertil var Peter Christian Petersen til afgørende hjælp. Han var bekendt med, at herremanden Ramsing til herregårdene Dejbjerglund og Margrethelund havde en passende datter i den 25-årige Johanne Laurentia Ramsing. De to syntes godt om hinanden og blev gift den 22. november 1806 i Dejbjerg Kirke. Peter Halskou og Johanne Laurentia Ramsing fik tre døtre på Skjern Brogaard: Johanne Maria Halskou blev født den 14. september 1807 og døde den 2. januar 1833, Laurine Henriette Halskou blev født den 18. februar 1810, var tjenestepige hos sin mor og døde den 5. maj 1860, Petrea Bartholine Halskou blev født den 23. november 1812 og døde 62 år gammel den 9. april 1874 i Lem Torp, Nørlem.

Peter og Johanne Halskou ”levede et såre lykkeligt Liv på Skjern Brogaard i mange Aar”, fortæller barnebarnet Johanne Marie Kiær i sine erindringer. Hun fortæller i øvrigt også, at Peter Halskou og Peter Christian Petersen blev meget gode venner ”og mødtes hver Dag,

¹ Landvæsenskommission er retsinstant under amtet og besat med en dommer og to lægmænd, der tog handling vedrørende tvister i lokale forhold på landet som vandløb, læhegn og private vejrettigheder. Landvæsenskommissionens opgaver overgik til kommunerne med kommunalreformen 2007.

det var godt Vejr, ved Solnedgangstid i noget, de kaldte Deres Bastion; det var som en Græsbænk dannet ind i Bakken mellem Skjernbro og Petersminde, og her tog de deres Mellemmad med og deres Snaps og nød her samtalen med hinanden, til Aftentågen blev dem for kold.”

Johanne Marie Kiær fortæller desuden, at Peter Christian Petersens hustru, Eleonora Christiane Rasmusdatter Fog skulle være fra Engelsholm ved Vejle. I hvert fald er der en forbindelse til Engelsholm, idet Peter Christian og Eleonora Petersens søn, Christian Petersen, i 1808 giftede sig med Christence (afdøde Niels Jermiins hustru) og dermed blev ejer af Engelsholm. Interessant er det i denne forbindelse, at Christence havde stået fadder til Christian. I sit andet ægteskab giftede Christian Petersen sig den 10. september 1824 i Gentofte Kirke med Anne Marie Mourier (1787-1879), der var af fransk godsejerslægt. På Engelsholm fik de den 9. juli 1826 en søn, Peter Paul Christian Ferdinand Mourier-Petersen, som senere blev godsejer, hedeopdyrker, politiker, og i 1866 valgt til formand for Det danske Hedeselskab, en stilling, som han beklædte frem til sin død den 7. august 1898. Som Hedeselskabets første formand lagde han navn til Mourier-Petersens Plantage af 1898 på 334 ha. Plantagen ligger mellem Videbæk og Ringkøbing.

Ægteparret på Petersminde Christiane Eleonora Rasmusdatter Fog og Peter Christian Petersen døde henholdsvis i 1810, begravet den 5. marts, og den 17. juni 1821 – begge på Skjern Kirkegård.

Peter Halskou døde 77 år gammel den 21. august 1833 og blev begravet på Skjern Kirkegård. Enkefru Johanne Laurentia Halskou overtog Skjern Brogaard og modtog endeligt skøde i 1835. Fru Halskou indrettede sig i det østlige anneks til Skjern Brogaard, indtil hun døde den 17. februar 1867 – og begravet på Skjern Kirkegård.

Et par dage efter Peter Halskous død og begravelse stod der et digt i Ringkøbing Amt Dagblad, indsendt af en ukendt forfatter:

Hvor ofte sad Du under disse Linde
og tænkte roligt paa den svundne Tid.
Hvor blidt hvor saligt var Dig mangt et Minde
Om ædel Daad ved ufortrøden Flid
Vi finde tom din Bænk, vi see en Baare
Vor gamle Halskou hviler nu i Fred
Dit Minde skjænkes af en Ven en Taare
Din Gravskrift »Trofast Ærlighed«.



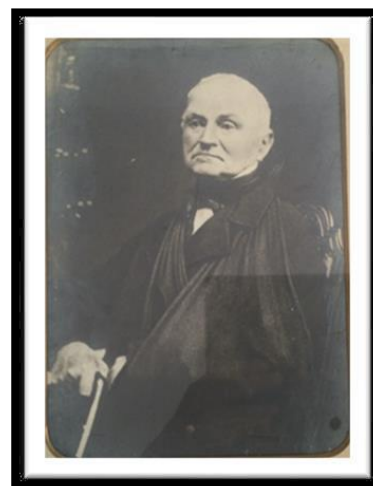
Engelsholms hovedbygning, november 2023. Slottet blev opført i 1593, en rektangulær bygning med en regulær grundplan og et kvadratisk tårn i hvert hjørne. Astronomen Tyge Brahe var involveret i opførelsen af Engelsholm Slot. Engelsholm er i dag indrettet som højskole. Foto: Elmo Flaskager, 2023.

3. Casper Georg Stilling

En forårsdag i 1839 kom købmandssøn og amtsvejnspektør Casper Georg Stilling fra Viborg ridende til Skjern Brogaard. Om han kendte datteren Petrea Bartholine Halskou i forvejen er uvist, men de syntes godt om hinanden, og den 22. november 1839 blev de gift i Skjern Kirke. Foruden hvervet som amtsvejnspektør overtog Casper Georg Stilling i forbindelse med ægteskabet Skjern Brogaard med beværtning og forpagtning af broerne over Skjern Å. De fik fire døtre på Skjern Brogaard og to sønner på Lundenæs:

1. Johanne Marie Stilling, født den 23. juli 1841, døde den 4. april 1922.
2. Ane Marie Christian Stilling, født den 21. november 1842.
3. Camilla Jacobine Stilling, født den 25. maj 1845.
4. Petra Stilling, født den 21. november 1846.
5. Peter Halskou Stilling, født den 2. august 1850 på Lundenæs Herregård.
6. Hans Christian From Stilling, født den 18. april 1853 på Lundenæs Herregård.

Casper Georg Stilling. Foto: Ringkøbing Fjord Museer



Johanne Marie Stilling var tjenestepige i huset hos sin mormor, Johanne Laurentia Halskou, indtil Johanne Laurentia Halskou døde i 1867 - næsten 86 år gammel. I mere end 60 år levede Johanne Laurentia Halskou på Skjern Brogaard. På Skjern Kirkegård er der bevaret en gravsten over Halskou-slægten.

Halskou-slægtens gravsten på Skjern Kirkegård. Foto: Elmo Flaskager, 2022.



Den 30. november 1870 giftede Johanne Marie Stilling sig med sagfører kaptajn Kiær i Sct. Catharinæ Kirke i Ribe.

Ludvig Hector Kiær var i 1863 blevet juridisk kandidat. Han havde deltaget i Anden Slesvigske krig og blev ved hjemsendelsen udnævnt til kaptajn, som indgik i hans navn resten af livet. I perioden 1866-1870 var Kiær fuldmægtig hos herredsfogeden Ole Lund på Dommergården og fik derefter bestalling som sagfører. Ægteparret flyttede ind i annekset til Skjern Brogaard, hvorfra sagfører Kiær drev sin virksomhed i de første 13 år. Herefter blev et hus i stationsbyen deres nye hjem.

*Ægteparret Johanne Marie Stilling og sagfører kaptajn Kiær.
Foto: Ringkøbing Fjord Museer.*



Skjern Brogaard mister betydning

Omkring 1850 kom en apoteker til Skjern med ønske om at købe en grund og opføre et apotek i nærheden af Skjern Brogaard, idet han formodede, at det var her ved åen, at Skjern ville udvikle sig. Men det var ham ikke muligt, og det fortælles, at Jens Hahnes kone sagde: "Han vil eet hold kreaturer, han vil kyew flød, vil han; men det laver vi no i

smør, så det vil vi eet sæel. Der ku for ræsten osse vær fåer (fare) for, te han ku go o æ sown (komme til at lægge sognets beboere til økonomisk byrde). Hva ska vi mæ en abbotegeter?"

I stedet byggede han i Tarm et apotek, som senere førte til opførelse af Tarm Sygehus. Først i 1923 fik Skjern sit apotek - i Bredgade 13 A. Da var byens vækst for længst flyttet nordpå, centreret omkring Skjern Banegård. Men frem til omkring 1875 var der livlig aktivitet ved Skjern Brogaard med gæstgiveri, arrest- og tingsted, praktiserende læge, Skjern Spare- og Lånekasse med sagfører Kiær som initiativtager, sagførerkontor og valgsted, men herefter stod det klart, at byudviklingen rykkede nordpå til området omkring Skjern Kirke og senere omkring banegården.

Brotold

I 1850 stod den nye hovedlandevej klar. Hertil flyttede trafikken, og brotoldsrettigheder over Skjern Å ved Skjern Brogaard og kirkebroen over Kirkeåen var fra 1850 definitivt afskaffet. Det var et hårdt slag for familien Halskou/Stilling. De lagde da også sag an mod de statslige myndigheder for de mistede indtægter fra brotolden og krævede i øvrigt byggeriet af den nye hovedlandevej og bro over Skjern Å standset, indtil spørgsmålet om brotolden var afklaret. Desuden krævede han brotold for transporter af vejmaterialer. Men myndighederne afviste kravene. Dog tilkendtes Laurentia Halskou/C.G. Stilling en mindre økonomisk erstatning ved retten i Holstebro den 26. juni 1848.

Formodentlig fortsatte færgetolden ved toldhusene i Stauning og ved Borris Krog. Brotoldsforpagter Stilling havde som nævnt håbet, at toldafgiften kunne fortsætte, for den var af ikke ringe betydning. For eksempel var tolden på den tid 1 skilling for en gående over Skjern Å, 4 skilling for en person til hest og 12 skilling for en beslagen vogn. (1 Rigsdaler = 2 kr., 48 Skilling = 1 kr. I 1880'erne havde en daglejer ved landbruget en dagløn på 1,00 kr. I 1880'erne kostede 1 pund smør 1 krone.) Det fortælles, at en dag lidt før lukketid for Kongevejsbroen havde et par spasmagere sydfra undfanget en ide om at slippe over broen for én skilling. Ved broen kravlede den ene op på den andens ryg. Men Casper Georg Stilling var lige så udspekuleret, for da de var kommet over, stod Stilling ved broporten: "Nej se, der har vi jo en rytter! Ja, det er fire skilling, men hesten slipper for at betale."

Casper Georg Stilling valgte at afhænde Skjern Brogaard og i stedet købe herregården Lundenæs. Hertil flyttede familien i 1850, men ejerskabet varede kun til 1854. Casper Georg Stilling havde tilsyneladende misligholdt Lundenæs, for da den nye ejer overtog gården i 1854 var der endnu ikke sået korn, og af besætning fandtes der kun en gammel hest, der blev skudt dagen efter overtagelsen. Familien Stilling flyttede til Pugholm i Dybe og videre derfra til Lemtorp i Nørre Lem ved Lemvig i 1860. Casper Georg Stilling var født den 2. marts 1807 og døde ifølge kirkebogen næsten 82 år gammel som fattiglem og enkemand den 24. januar 1889 i Lemvig. Hans hustru, Petrea Bartholine Stilling, døde 62 år gammel den 9. april 1874 i Lem Torp, Nørlem. De blev begravet på Nørlem Kirkegård.

Andrea Cathrine og Hans Ferslev Lybecker

Tilbage på Skjern Brogaard boede ved folketællingen i 1855 ægteparret Lybecker, fem af deres børn, Ane Hedevig 17 år, Claus Nicholai 14 år, Johan Georg 12 år, Ove Høegh 9 år og Frederik på 7 år. Desuden havde de datteren Regina, som var flyttet. Gården havde

herudover fire tjenestefolk i alderen 24-31 år. På aftægt boede Johanne Laurentia Halskou på 74 år og hendes ugifte datter Laurine på 44 år samt en tjenestepige. I Ting- og Arresthuset boede seks personer – nogle formentligt indsatte, og på Petersminde 12. Herudover 17 personer i området. I alt omkring 50 mennesker ved Skjern Bro.

Hans F. Lybecker, der både var forligskommissær og jurist, var klar over, at det var ved den nye vej, udviklingen ville ske. Allerede midt i 1840'erne var vejmyndighederne godt i gang med at anlægge den ny hovedlandevej gennem Skjern og nye solide broer over Skjern Å til afløsning af Kongevejen og den udslidte Kongevejsbro. Han besluttede derfor at bygge et hus, Bomhuset, ved vejen og tæt på den nye bro over Skjern Å. I midten af 1840'erne blev Bomhuset taget i brug med bevilling til at indrette kro, fra 1846 tillige med postekspedition. Da hovedlandevejen var klar til brug i 1850, fik Hans F. Lybecker bombevilling for passage ad den nye landevej. Hertil flyttede den fremtidige trafik, hvorefter det uigenkaldeligt var slut med trafikken over Kongevejsbroen.

I 1860 flyttedes postekspeditionen til Tarm, men fortsat bestyret af Hans F. Lybecker og efter hans død som 59-årig den 18. april 1866 af hans enke og deres søn. Men ved jernbanens åbning i 1875 blev først brevsamlingsstedet flyttet til Skjern Banegård, og da tværbanen Skanderborg-Skjern var etableret i 1881, og en ny banegårdsbygning stod klar i 1882, flyttede postekspeditionen hertil med stationsforstanderen som fungerende postmester. I 1897 opførtes en selvstændig postbygning i Bredgade 22 med ansættelse af en postekspeditør, senere postmester, Andreas S. Frost, som i 1914 afløstes af postmester P.E. Langevad.



Bomhuset Vardevej 118 (Aahvile, opført 1921) blev bygget af Hans Ferslev Lybecker i 1840'erne i forbindelse med, at der blev anlagt en ny vej over Skjern Å. Han havde øjnet en chance for et krohold og mulighed for at opkræve bompeng for passage ad den fine nye hovedvej. En kro blev bevilget. Bompeng for passage af hovedlandevejen ophørte endeligt omkring 1906 – muligvis tidligere. Det er dog uvist, hvornår kroholdet ophørte. I perioden 1846-1860 var der postekspedition i Bomhuset. Tegning: Andreas Edsen Johansen, 1905.

Andrea Cathrine Lybecker drev gæstgiveriet videre på Skjern Brogaard, men efter at Skjern var blevet et jernbaneknudepunkt med åbningen af banen Skanderborg-Skjern i 1881, blev det trange tider for madam Lybecker. I nærheden af stationen blev et nyt ting- og arresthus opført i 1884 til afløsning af det gamle ved Skjern Brogaard. Johanne Marie og sagfører kaptajn Kiær, som siden vielsen i 1870 havde boet i et anneks på Skjern

Brogaard, besluttede i 1883 at flytte ind til stationsbyen, hvor Kiær så en mulighed for at styrke sin sagførervirksomhed. Han havde købt den første banegårdsbygning, der var blevet overflødig efter tværbanens åbning, og genopført bygningen få meter fra Ting- og Arresthuset.

Men interessant er det at konstatere, at der fortsat er en tro på en fremtid ved Skjern Brogaard. Læge Karl Marius Lind valgte i 1875 at nedsætte sig som praktiserende læge og fødselslæge med bolig på Skjern Brogaard, han flyttede dog igen i 1878. Og på en temmelig stor fritliggende høj ved Skjern Brogaard blev der i forbindelse med grundlovsfesten den 5. juni 1877 af kredsens vælgere afsløret en buste af Frederik 7. til minde om, at alle afstemninger siden Grundlovens vedtagelse i 1849 havde fundet sted på Skjern Brogaard. Men da Skjern by voksede omkring banegården, blev afstemningen henlagt hertil. Senere flyttedes også busten af Frederik 7. væk fra Skjern Brogaard. Den fik sin nye plads i Skjern Lystanlæg i 1915 og blev afsløret ved grundlovsfesten. Således skriver Lemvig Folkeblad den 2. juni 1915: "Frederik Den Syvendes Støtte, der er blevet flyttet fra Brogaarden til Skjern Lystanlæg, vil blive officielt afleveret til Anlægget Lørdag den 5. juni, Efterm. Kl. 3. Højskoleforstander Christensen fra Houen m.fl. vil tale, hvorefter der vil blive musiceret af Frivillig Drengesforbunds Musikkorps."

I en årrække blev der afholdt dyrskue ved Skjern Brogaard. Således var der i 1882 under dyrskuet og fællesspisningen indslag ved et musikkorps. Men det stod klart, at området omkring Skjern Brogaard var ved at miste sin rolle som samlingssted for friluftsmøder og offentlige forsamlinger, hvilket gjorde det vanskeligere for enkefru Lybecker at drive sit gæstgiveri på Skjern Brogaard. Der skete dog et sidste opsving under anlæggelse af jernbanen i 1875 og tværbanen fra Skanderborg i 1881, idet gæstgiveriet som tidligere nævnt var hjemsted for jernbanebørster i disse år.

Men herefter måtte enkefru Lybecker konstatere, at gæstgiveriet på Skjern Brogaard ikke længere havde en fremtid. Derfor ansøgte enkefruen ifølge Holstebro Dagblad den 24. april 1883 Ringkøbing Amtsråd om tilladelse til at flytte sin bevilling på krohold til Skjern Banegård, hvilket amtsrådet afslog, da man ikke mente, at der var behov herfor. På samme tid ansøgte kroejer Jens Thomsen på Bomhuset også om tilladelse til at flytte kroen til stationsbyen, hvilket der heller ikke blev givet tilladelse til. Enkefru Lybeckers økonomiske situation var fortsat vanskelig, og hun ansøgte igen den 1. oktober 1884, denne gang Indenrigsministeriet om tilladelse til at flytte sit krohold til stationsbyen, hvilket igen blev afslået. I 1892 lykkedes det dog at få en bevilling til Skjern Banegård, men bevillingen begrænsede sig til de tilrejsende og ikke for sognets beboere. Enkefru Lybecker gik fallit, idet Bølling og Nørre Horne Herreders skifteret den 8. oktober 1884 efter begæring fra enkefruen tog hendes ejendom, Skjern Brogaard, under konkursbehandling, og den 13. oktober 1884 skrev Thisted Amts Tidende, at madam Lybecker var gået fallit. Skjern Brogaard blev solgt i 1886 til højstbydende, Niels Jensen, som bød 10.000 kr. for ejendommen. Fru Lybecker døde på Frederiksberg den 26. marts 1899.

Blandt de sidste ejere af Skjern Brogaard var Else og Knud Thorkild Nielsen, kendt i Skjern som forældre til musikerne Peter A.G. og Elisabeth. K.T. Nielsen var grundlægger af papirfabrikken, lokalhistoriker med mere. Men alting har sin stund. Skjern Brogaard blev

afbrændt ved en øvelse i 1975 af Civilforsvaret fra Skjern og Ringkøbing. Umiddelbar forinden var der tanker fremme om at indrette Skjern Brogaard til museum.

Ved Skjern Bro var der en række andre ejendomme, og et par nævnes kort her, Pjalttenborg og Dommergården.

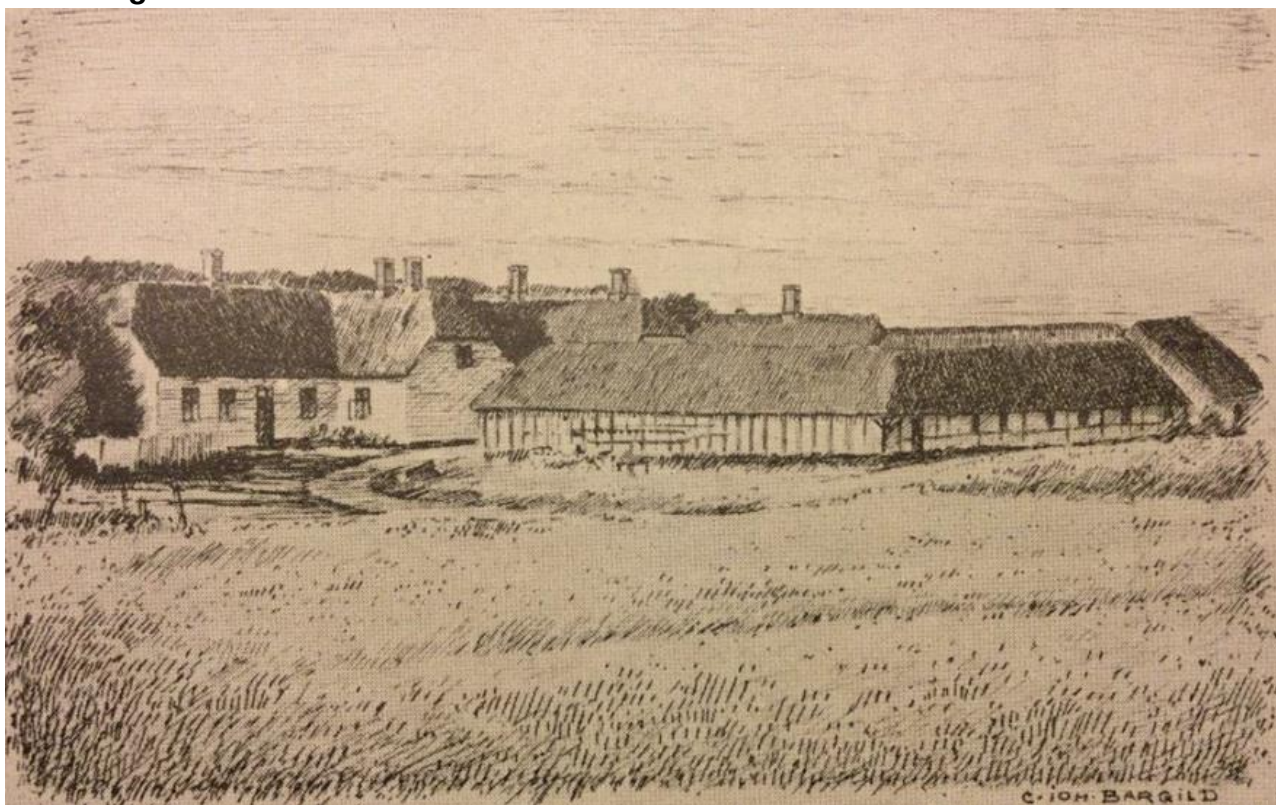
Lerhuset Pjalttenborg



Pjalttenborg blev nedrevet i 1884. Tegnet af Peter Ingolf Christensen efter et fotografi.

Pjalttenborg var lerklinet med stenpikning i forgangen og lergulv i stuerne. I en periode var Pjalttenborg bolig for kontorphonale hos herredsfogeden. Sagfører kaptajn Kiær boede her, mens han fra 1866 og frem til 1870 var ansat som fuldmægtig hos herredsfoged Ole Lund på Dommergården. En tid boede jæger og fisker Niels Kloster i huset. I billedets baggrund ses Ting- og Arresthuset, som i 1870 var kommet i en så elendig forfatning, at amtmanden erklærede de tre celler for ubrugelige. Huset blev dog først overflødiggjort i 1884, da det nye Ting- og Arresthus var blevet bygget i stationsbyen. Cellerne i det gamle Ting- og Arresthus var placeret ved indgangen og sagfører Kiær kunne fortælle, at besøgende havde mulighed for at snakke med fangerne, når de kom ind i forstuen. En af de sidste indsatte var taterkvinden Ane Marie Grønning, som var blevet sat i forvaring her efter drabet på sin samlever Casper Hodde i 1882. Mens hun sad i arresten ved Skjern Bro tilstod hun mordet til Ludvig Mylius-Erichsens far, der var politibetjent i Ringkøbing. Ane Marie Grønning blev dømt til døden, men den 30. marts 1883 forelå den kongelige resolution, hvorefter Ane Marie Grønning blev benådet, så livsstraffen blev ændret til tugthusarbejde på livstid. Ane Marie Grønning blev overflyttet til tugthuset, bedre kendt som Kvindefængslet, på Christianshavn. Som 61-årig blev hun i 1897 løsladt. Casper Hoddes lig blev efter fire dage fundet ved foden af en høj på Dejbjerg Hede. Højen hedder i dag Casper Højes Høj.

Dommergården



Peter Christian Petersen købte gården i 1804 og kaldte efter ombygning gården op efter sig selv som Petersminde, senere kaldet Dommergården. Postkort tegnet af Carl Johan Bargild et par år efter en ny ombygning i 1914. Herredsfogedbolig fra 1829 til 1919.

Ejere af Petersminde, Dommergården

1804-1821: Peter Christian Petersen, landvæsens- og sandflugtskommisær

1821-1830: Chr. Petersen, Engelsholm, søn af P.C. Petersen, generalkrigskommissær²

1830-1841: Chr. Ehlers Hertz, herredsfoged

1839-1947: Staten

1947-1953: Skjern Kommune

1953-1955: Doktor Hame

1955-1960: Johannes og Kristine Nielsen, vandrerhjem

1960-1965: Hans Dixen, havebrugskons. og hustru, Henny Dixen, vandrerhjemsbestyrer

1965-1982: Else og Knud Thorkild Nielsen, privatbolig

1982-2020: Annie og Gunnar Ørskov, erhvervsvirksomhed

2020-Linn Holm Ørskov.

Petersminde eller Dommergården, som den senere blev kaldt, var fra 1829 til 1919 bolig for skiftende herredsfogeder over Bølling og Nørre Horne Herreder og derefter dommerbolig frem til 1947. Der er knyttet flere fortællinger til Dommergården, som kan

² Generalkrigskommissær, en betegnelse for en person, der i krigstid var beskikket til lede udskrivning, indkvartering, proviantering af soldater. Ordningen ophørte i forbindelse med Grundloven af 1849 og forsvandt helt ved lov i 1851.

læses på QR-koden ved Dommergården. Her afsættes der plads til, hvad Dommergården ellers har dannet ramme om, begyndende med:

En tragisk historie

Det var på den tid - fra 1895 til 1898, at Vilhelm Carl Christian Meyn var herredsfoged på Dommergården. Han havde flere tjenestefolk ansat, bl.a. en husjomfru. En dag lå der et brev til husjomfruen. Herredsfogeden åbnede brevet og så, at det var sendt af en læge. I brevet læste han, at der var tale om hendes sædelighed og umoralitet. Han blev rasende, skældte hende ud og meddelte hende, at han ikke kunne have hende i huset mere. Næste morgen fandt herredsfoged hende død. Husjomfruen, Anna Marie Bugge, døde 25 år gammel den 6. oktober 1895. Ifølge dødsattesten den 7. oktober 1895 blev hun fundet død i sin seng på Dommergården. Dødsårsagen var indtagelse af gift – sandsynligvis morfin. Lægen, doktor Arntz fra Tarm, kunne konstatere, at hun var gravid i tredje måned. Brevet, som herredsfoged Meyn havde åbnet, havde hun modtaget af sin kæreste, som var læge i København. I brevet omtaltes hendes graviditet, og herredsfogedens voldsomme reaktion var formodentlig grunden til, at hun havde taget en overdosis morfin.

Anne Marie Bugge blev begravet den 13. oktober 1895 fra Lyngby Kirke. Hendes far, Frederik Bugge, var købmand i Lyngby.

Efter at Dommergården havde tjent som bolig for skiftende herredsfogeder og dommere i henved 120 år, var det slut i 1947. Dommergården blev solgt til Skjern Kommune, og en præsentabel villa i Skolegade 11 blev herefter tjenestebolig for dommeren - formentlig frem til engang i 1970'erne. Villaen i Skolegade blev senere fjernet for at give plads til nyt byggeri opført i 1997.

Vandrerhjem

I 1952 indrettede Skjern Kommune Dommergården til vandrerhjem, og det blev i 1953 betegnet som et af landets bedste. Men Skjern Kommune havde ikke interesse i en fortsat drift af Dommergården og solgte den i 1953 for et beløb på 30.000 kr. til doktor Hame, som netop havde solgt Villa Alba til læge Rimestad. Doktor Hame havde siden 1945 været kredslæge for Bølling og Nørre Horne Herreder, men huskes især som en af byens store kulturpersonligheder og havde som bestyrelsesmedlem i Skjern og Omegns Musikdramatiske Forening i en årrække været initiativtager til at arrangere teaterforestillinger på det nu nedlagte Hotel Skjern.

Efter et par år på Dommergården rejste doktor Hame i 1955 til Grønland, hvor han i et halvt år virkede som kredslæge. I december 1955 vendte han tilbage og blev ansat som kredslæge i Rudkøbing på Langeland. Samtidig solgte han Dommergården for 50.000 kr. til overmontør Johannes og Kristine Nielsen, der drev Dommergården videre som vandrerhjem og med udlejning af et par lejligheder. På længere sigt havde de planer om at omdanne Dommergården til en jæger- og lystfiskerkro. Men så vidt kom det ikke, idet Dommergården i 1960 blev solgt til havebrugskonsulent Hans Dixen og hustru, Henny Dixen, for et beløb på omkring 59.000 kr. Dommergården fortsatte som vandrerhjem med Henny Dixen som daglig leder af de to sovesale, familierummet og det store fælleskøkken.

Forsøgshave

Efter overtagelsen af Dommergården i 1960 gik havebrugskonsulent Hans Dixen straks i gang med at indrette den omkring 2.300 m² store park til forsøgshave med løgplanter og andet, som man også i dag nyder synet af. Hvert forår er skovbunden dækket af vintergækker, dorothealiljer, hvide anemoner, liljekonvaller, påskeliljer, pinseliljer, løjtnantshjerter, liljer og Blue Bell klokkeskilla. Men i februar 1965 var det slut – også som vandrers hjem. Henny og Hans Dixen solgte Dommergården til Else og Knud Thorkild Nielsen.

Skjern Papirfabrik

K.T. Nielsen havde i nogen tid sammen med bogtrykker Erik Strandbygaard arbejdet med en ny idé: at bygge en papirfabrik med produktion af tapetpapir og hylstre til køkkenruller og wc-papir med aviser som råvare. Skjern Papirfabrik begyndte at producere i 1965 og K.T. Nielsen blev ansat som direktør, men økonomien var stram, og fabrikken gik i likvidation i december 1967 med afskedigelse af K.T. Nielsen til følge. Med tilførsel af ny kapital og ansættelse af ny direktør fik papirfabrikken fodfæste igen.

Gnags

Hjemme på Dommergården i nordfløjen indrettede Else og K.T. Nielsens to sønner, Johan og Peder Andreas, et musiklokale med udstyr. De interesserede sig for musik, og sammen med et par skolekammerater udfoldede de deres evner i et band med navnet Those Gnags - senere Gnags. Dommergårdens nordfløj blev i årene 1965 til 1971 hjemsted for tidens rockmusik. De unge oprettede en privat ungdomsklub, som de kaldte Gnags Dancing, og ud over musikscene fikse de nordfløjen op med dansegulv og salgsbod, borde og stole. Hver søndag eftermiddag inviterede klubben til musik og dans til stor begejstring for klubbens 13-16-årige medlemmer. Peter A.G. Nielsen har fortalt til musikmagasinet GAFFA, at ”i Kurt Langbos forældres købmandsforretning kunne man få sodavand, som vi så solgte. Man måtte ikke lave sådan nogle offentlige arrangementer med spiritus – så det tog folk selv med. Og så havde vi en klub med vores egen scene, hvor vi spillede hver uge med et garanteret publikum.”

Ørskov Gruppen

Annie og Gunnar Ørskov købte i 1982 Dommergården af Else og K.T. Nielsen, og under firmanavnet Ørskov Gruppen blev der sat et større vedligeholdelsesarbejde i gang med blandt andet en omfattende fundering af den firlængede gård. Vestfløjen, som engang havde været anvendt til stald, blev indrettet til fotoatelier, nordfløjen til tegnestue og østfløjen til firmaets grafiske designere og konsulenter, hovedfløjen til beboelse og konsulentkontorer. Fra herredsfogedtiden var bevaret et omkring tre meter dybt fangehul under det nuværende køkken i vestbygningen.

Epilog

I prologen stilles spørgsmålet: Hvorfor skete den moderne bydannelse ikke ved Skjern Å? Og hvorfor blev jernbanestationen placeret et par kilometer nord for Skjern Å og ikke over for kirken? Placeringen af en by ved en å og et overfartssted kender vi fra vestjyske byer som Holstebro, Varde og Ribe. I løbet af 1800-tallet var en bydannelse reelt i gang, men det skulle vise sig, at da en ny hovedlandevej i 1850 blev anlagt et par hundrede meter længere mod øst, og en kro og postekspedition flyttede dertil, begyndte afmatningen ved Skjern Bro. Godt nok havde Skjern Bro ikke den befolkningsmæssige tyngde som i de

nævnte åbyer. Men havde apotekeren opnået tilladelse til at bygge, var det måske blevet efterfulgt af et sygehus nord derfor. I så tilfælde kunne myndighederne have placeret jernbanestationen i forlængelse af sygehuset, eventuelt over for Skjern kirke, så en bydannelse ville kunne opstå omkring kirke, banegård og sygehus. En bydannelse var efter 1850 godt i gang ved kirken, for da den nye landevej var anlagt, valgte nye folk og håndværkere at bygge huse og værksteder ved skolen og kirken. Kirkebyen var en realitet.

I 1875 åbnede Den Vestjyske Længdebane og i 1881 skabte en ny jernbane forbindelse østerud til Herning og Skanderborg. Den nuværende banegårdsbygning blev opført og byudviklingen omkring banegården tog fart. I perioden 1880 til 1921 voksede indbyggertallet i Skjern (inkl. Broby og Kirkeby) fra 284 til 2.543.

Men vi står stadigvæk tilbage med spørgsmålet: Hvorfor valgte myndighederne ikke at anlægge jernbanestationen i Kirkebyen, evt. lige over for kirken?

Med gadenavnet Skjern Broby er der opstået en ny interesse for at bosætte sig i området omkring Dommergården. Skjern Bådehavn og Skjern Ådal tiltrækker et stigende antal besøgende, både lokale og fremmede. Derfor gøres der anstrengelser for at bevare Skjern Bådehavn og det grønne område omkring Petersmindevej som en natur- og kulturhistorisk perle. Her stod Skjerns vugge, og området har nu fået navnet Skjernbro Lund.

Kilder

Hardsyssels Årbog 1974.

Jenny Alkjærsig: Huse i Hederanden.

Skjern Dagblad den 1. februar 2017.

Holstebro Dagblad, den 24. april 1883.

Holstebro Dagblad, den 1. oktober 1884.

Naturstyrelsen. Historie - Skjern Ådal.

Sven Hersbøll: Skjern Bank 1906-2006.

Kim Clausen: Skjern Gadebilleder før og nu.

L. Petersen: Gennem sekshundrede år.

Dansk Vejhistorisk Selskab, nr. 2. Forår 2001.

Mågen, 1949, side 37 – af P. Ingolf Christensen.

Jon Høgh: Vestjyske fortællinger og sagn, bind 5.

Ejner G. Pedersen: Hærvej og Hedevej i Hardsyssel.

A. Strange Nielsen: Af en islændings dagbog, 1795-96.

Årbog for Skjern 1929-1930, 1946, 1949, 1961, 1969, 1976, 1980, 1982.

Esben Graugaard: Nordvestjyske bønder som kreaturhandlere i Nordsørummet.

Erhvervshistorisk årbog. Erhvervsarkivet, Lauridsen, Finn H. Stationsbyen Skjern, 1980.

Museumsinspektør mag.art. Torben Egeberg, Ringkøbing-Skjern Museum.

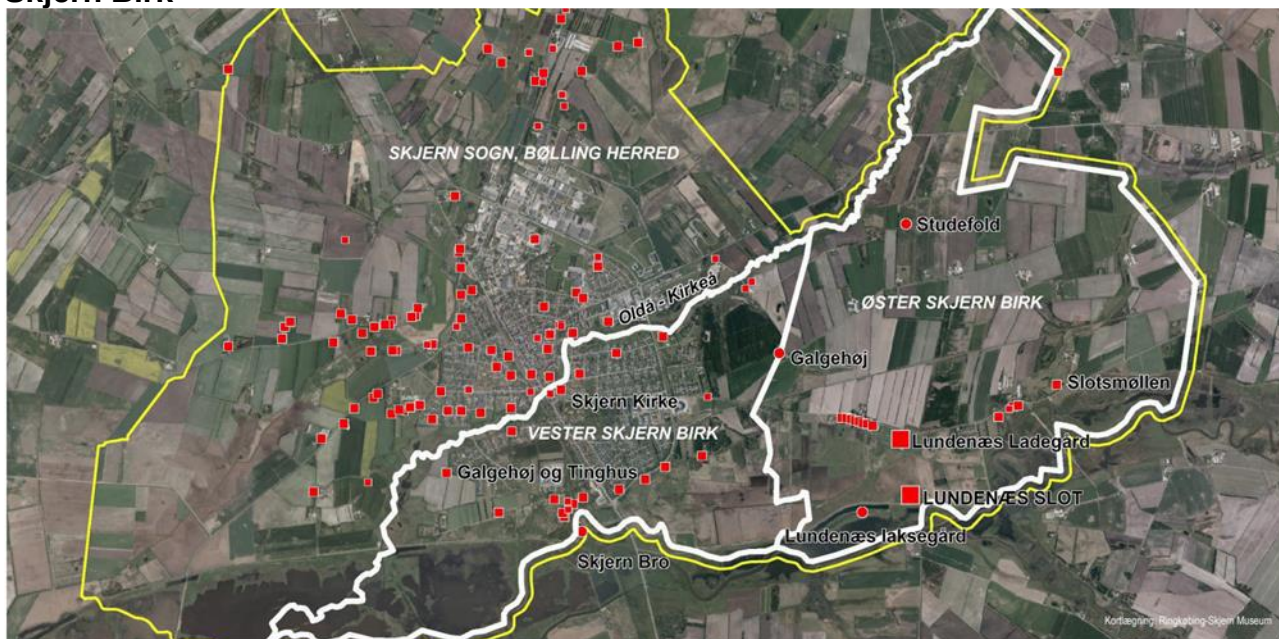
Bølling Herreds skifteprotokol, 1909, side 88 – den 30-3-1910.

Kulturmiljø Skjern Broby. Opdateret kulturmiljøregistrering, supp. med arkæologiske data, Ringkøbing-Skjern Museum juni 2020, her opdateret 2022.

Johanne Marie Kiærs optegnelse er fra omkring 1915. Cand.polit. Anders Clausager har nedskrevet dem i Skjern Årbog 1949. Optegnelserne blev fundet i Johanne Marie Kiærs efterladte papirer på Ringkøbing-Skjern Museum.

Bilag

Skjern Birk



Skjern Sogn er tegnet med gul streg. Bebyggelsen omkring år 1800 er angivet med røde firkanter. En gravhøj, der kaldes Galgehøj, ligger på skellet mellem Vester Skjern Birk og Øster Skjern Birk. Kort og tegning: Ringkøbing Fjord Museer.

Den 18. februar 1532 udskilte Frederik 1. et nyt et retsområde i Skjern Sogn, nemlig Skjern Birk med birketeting på Lundenæs Slot, hvor lensmandens opgave var at håndhæve lov og ret som regel med en birkefoged som dommer. Birket omfattede området fra Hedeby i vest til Albæk i øst. Opdelingen beroede primært på indtægter fra laksefiskeriet og tolden fra overfarten over Skjern Bro. Senere blev Skjern Birk opdelt i Vester Birk og Øster Birk ved galgehøjen. Skellet mellem de to birker og Bølling Herreds ret og rettersted fulgte Oldåen, i dag med navnet Kirkeå. Lundenæs Slot med ladegård, laksegård og slotsmøllen i Albæk tilhørte Øster Birk med en galge på en gravhøj. Til Vester Birk hørte blandt andet Skjern Brogaard med told på overfarten over Skjern Å. Her i nærheden af Skjern Brogaard har der ifølge Resens Atlas fra ca. 1677 været en galgehøj og sandsynligvis også allerede et tingsted. I 1796 blev de to birker igen henlagt under Bølling Herred med en herredsfoged, som afholdt ting og fungerede som dommer. Skjern og 16 andre sogne nord for Skjern Å hørte fra ældre tid til Bølling Herred, og 11 sogne syd for åen hørte under Nørre Horne Herred. Den 26. april 1814 blev de to herreder lagt sammen med hver sin herredsskriver, men den 4. december 1829 fik de to herreder under navnet Bølling og Nørre Horne Herreder fælles jurisdiktion for en juridisk uddannet dommer med bolig på Petersminde eller Dommergården, som den firlængede gård ved Skjern Bro efterhånden blev kaldt.

Der var måske allerede på dette tidspunkt et tinghus. Et kort fra 1799/1818 viser en mulig ældre tinghusbygning i nærheden af Skjern Brogaard. Senere blev der bygget et nyt ting- og arresthus. En kilde nævner, at Casper Georg Stilling, Skjern Brogaard, i 1842 solgte et

areal nordvest for gården til et ting- og arresthus (Skjern Årbog 1961). En anden kilde nævner, at et ting- og arresthus ved Brogaard blev opført i 1830. Huset blev dog overflødiggjort, da et nyt og større blev bygget i nærheden af Skjern Station i 1884.

Den 18. februar 1532 oprettede Frederik 1. Skjern Birk. Dommer, Jytte Munkholm Hansen, lukkede og slukkede Skjern Ting- og Arresthus den 31. december 2006.

Retten har været sat i Skjern i næsten fem hundrede år.

En fortælling fra Første Slesvigske Krig

Johanne Marie Kiær, datter af Petrea Bartholine Halskou og Casper Georg Stilling og gift med sagfører kaptajn Kiær, fortæller til sin dagbog en spændende historie om dengang, hun som niårig oplevede tyske soldater ved Lundenæs. Det var i 1850, under den Første Slesvigske Krig 1848-1851. Johanne Marie Stilling boede sammen med sine forældre, fem søskende, en lærerinde, en røgter, tre karle, to hyrdedrenge og fire tjenestepiger, i alt 19 mennesker på Lundenæs. Pludselig en dejlig morgen i august, hvor græsstråene på engene perlede i solen, gik rygtet, at hannoveranere (tyskere) var i stærk fremmarch på vejen syd for Tarm. Rygtet blev yderligere bekræftet af folk, som havde været oppe i kirketårnet, hvor man kunne se en støvsky fra rytterne. Der bredte sig en rædsel og skræk uden lige rundt om på de ensomt liggende gårde og i landsbyen ved Lundenæs. Alle på Lundenæs samledes nede i haven på et stort dige, hvorfra der var god udsigt over engene mod syd og mod den nyanlagte vej til Skjern. Rædslen og afskyen forstærkedes, da folkene så en lang skare af ryttere komme til syne, de blinkende sabler, hestenes hovedtøj og rytternes pikkelhuer. Nogle mente, at der var 1.600 ryttere, andre, at der kun var 800. Rytterne slog lejr ved Skjern Brogaard og spredtes hurtigt ud over sognet for at forsyne sig med mad og foder. På Lundenæs fik man travlt med at gemme sølvtøj og andet i kasser og nedgrave det alt sammen i haven, og forråd af kød, flæsk, pølser og ost blev gemt væk under hedetørv.

Op ad dagen ankom 200-300 mand til Lundenæs, og der gik kun kort tid, inden tyskerne fandt det hengemte flæsk og kød. En ko var blevet slået for panden, havde fået struben skåret over og læsset på en af vognene. Nede på engen havde de stjålet to heste samt to af naboens heste og spændt dem for to af Lundenæs' vogne, som var godt fyldt med smør på dritler og i baljer, øltønder og ankre fra kælderen samt brød og æg. Ved sekstiden om eftermiddagen stod alle vest for gården og så en støvsky forsvinde bag landsbyen Ånum i retningen mod vest. Faderen, Casper Georg Stilling, græd og vred sine hænder, moderen, Petrea Bartholine Halskou, var bleg, for nu havde de intet at spise. De få ord, der blev sagt, drejede sig om at få noget at spise. Avlskarlen blev sendt ud i stalden blot for at opdage, at der kun var æggeskallerne tilbage. Nu var det blevet aften og malketid, så var der da mælk at få. Samtidig kom en lille mand gående over diget. Under hver arm havde han et rugbrød. Moderen løb manden i møde, tog ham om halsen og kyssede ham, idet hun sagde: "Gamle Simon - tak dog, at du kom os til hjælp, jeg tænkte nok, at fra dig ville hjælpen komme. Nu kan vi malke, og så kan vi alle få dejligt mælkebrød og blive mætte." Simon Aanum, kaldtes han, en lille hvidhåret, krumbøjjet mand, en såre god mand og forældrenes trofaste nabo. Et barnebarn bebor endnu Simons gård, slutter fortællingen.

Milesten og vejvisersten

Efter enevældens indførelse i 1660 foretog Ole Rømer opmåling af Danmarks vigtigste veje. Opmålingen fandt sted i perioden 1691-97, og der blev sat milesten for hver 12.000 alen, det vil sige 7.538 meter svarende til fire geografiske bueminutter. Denne standard holdt til indførelsen af metersystemet i Danmark i 1907. I Vestjylland blev ordren om opsætning af milesten ikke taget videre bogstaveligt, så amtmand C.F. Hansen måtte i 1785 give ordre om, at de manglende milesten i Lundenæs og Bøvling amter (omdannelsen til Ringkøbing Amt skete i 1793) skulle opsættes. I de følgende 4-5 år blev de to amters veje opmålt og forsynet med Ole Rømer-sten. Ifølge opgørelsen havde C.F. Hansen fået anlagt 430 broer, 217 milesten og 12 vejvisersten. I dag er de bevarede milesten fredede fortidsminder. Fra Skjern ad den gamle vej mod Kolding er der mellem Skjern og Borris bevaret tre milesten, og videre mod Hoven seks milesten. Ad den gamle Kongevej mod Ringkøbing er der uden for Skjern bevaret to milesten.

Ifølge "Forordning fra Vejvæsenet af 1793" skulle der opstilles vejvisersten, hvor flere veje mødte hinanden. Disse vejvisersten blev anvendt, indtil bilismen i 1920'erne vandt indpas og fordrede mere synlige vejviserskilte af metal.



Milesten ved Ånumvej, ca. 300 m øst for Ringvejen. Milesten, der er fra 35 til 100 cm høje med et rektangulært tværsnit, blev opsat ved hver hele mil, halve, kvarte og trekvarte mil. To huller angiver en halv mil. Foto: Elmo Flaskager, 2022.



Vejvisersten ved Skjern Kirke angiver vejen til Varde og Kolding. Foto: Elmo Flaskager, 2022.