

Det gamle færgersted

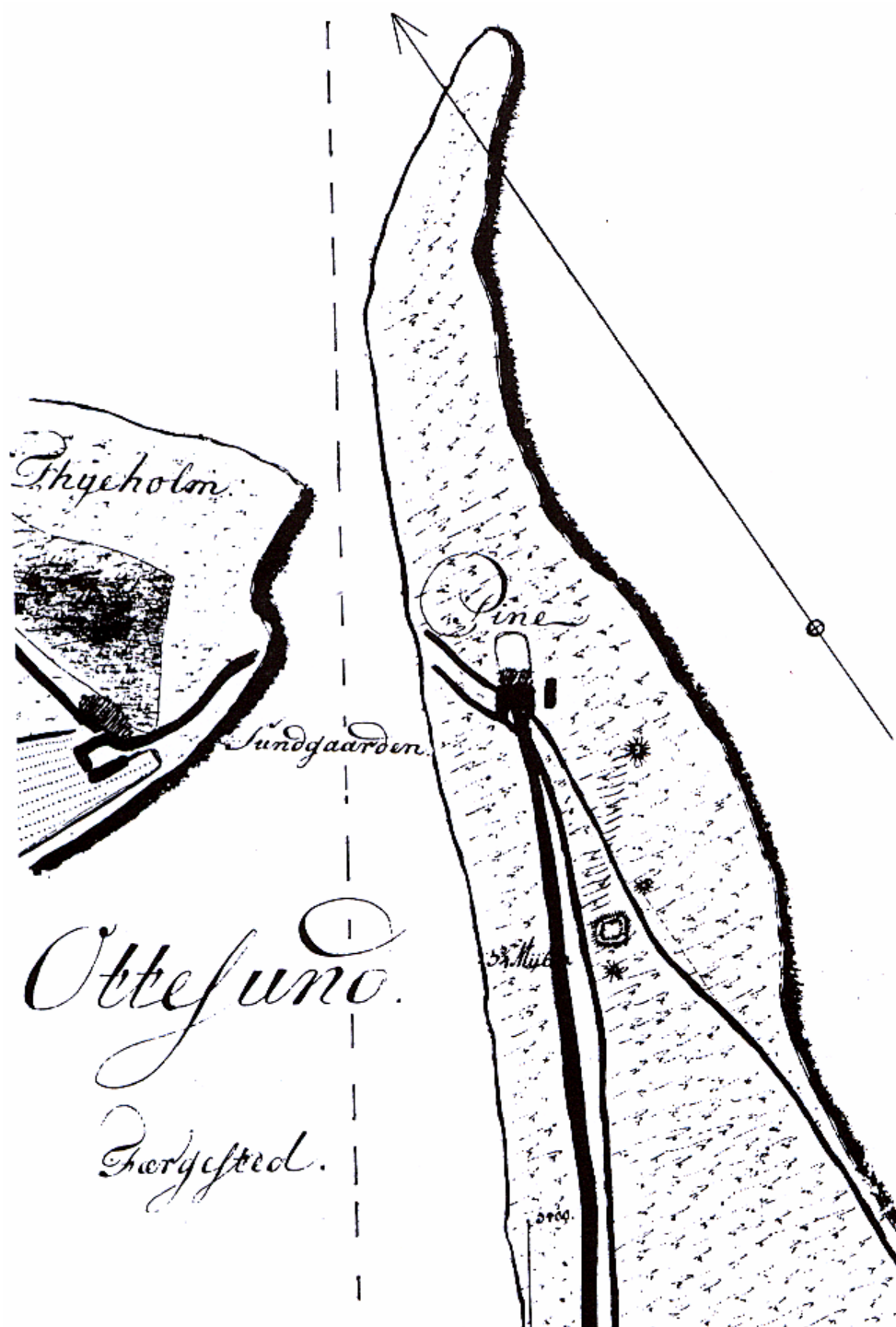
Af museumsinspektør Thomas Bloch Ravn

Der findes kulturhistoriske spor over alt. Ser man godt efter, kan man finde dem i landskabets udformning, bebyggelser, veje, overfartssteder og mange andre steder. Som regel er det kun et eller to lag af de kulturhistoriske spor, der er umiddelbart synlige, men nogle steder kan man med det blotte øje iagttage betydeligt flere lag. Et sådant sted er Oddesund.

Siden Arilds tid har et sagnomspundet færgersted ved Oddesund forbundet Thy med landet syd for fjorden, det såkaldte Hardsyssel. Det var oprindeligt den eneste forbindelse. Men engang i den tidlige middelalder lukkede Vesterhavet tangen ved Agger og gjorde Vestjylland landfast med Thy. I middelalderen var det derfor naturligt for størstedelen af den sydgående handels- og rejsetrafik fra Thy og Mors at tage vejen over Vestervig-Agger-Lemvig og videre sydpå, mens det tidligere så vigtige overfartssted ved Oddesund på grund af den mere besværlige overfart var af mindre betydning.

I 1825 gennembrød en stormflod Aggertangen, og trafikforholdene ændredes radikalt. Færdslen over tangen hørte op, og der kom øget pres på færgefarten over Oddesund. Den vestjyske hovedvej i nord-syd gående retning gik nu fra Thy og Mors over Thyholm-Oddesund-Resen-Kærgårdsmølle til Asp, hvor den forgrenede sig i en vestlig rute over Vemb-Ringkøbing og en mere østlig over Holstebro. Ved broen over Skjern å mødtes de to veje atter i en fælles vej mod syd til Hertugdømmerne, Tyskland og Holland.

Med gennembruddet ved Agger blev passagen over Oddesund med eet en flaskehals på den vestjyske hovedvej. Gennembruddet gav øget strømgang i sundet, og færgemateriellet var ikke indrettet til hovedvejstrafik. I 1800-årene var der derfor mange, der beklagede sig over forholdene. Man klage-



1. Odde Sund 1798. Udsnit af 4 meter langt vejkort over »den mindre Landevej til Ottesund, som afgaaer ved Grunderup fra Hoved Landevejen, som løber fra Holstebro til Lemvig«.

de over rofærgerne, manglen på tidssvarende havneanlæg, dårlig betjening på de to færgekroer, Sundgården på Thyholmsiden og Pinen kro på sydsiden - og meget mere. Og selvom forholdene blev forbedret i flere omgange, løstes problemerne ikke før statsbanernes moderne dampfærger overtog sejladsen i 1883. Nogle vil nok hævde, at problemerne ikke blev endeligt løst før med åbningen af Oddesundbroen 1938.

De mådelige vilkår kunne imidlertid ikke holde trafikstrømmen tilbage. Der var kun vejen over Oddesund, og den sugede alt til sig. Færgestedet var ikke blot en flaskehals, det var også en livsnerve, en navlestreng, som skulle vise sig med tiden at knytte de to landsdele, Thy(holm) og Hardsys-sel, stadig tættere sammen.

Over Oddesund førte thyboerne deres kreaturer, gæs, uld, huder, skind, saltede og røgede ål og andre varer. En del af varerne blev ført mod syd, men en del blev også solgt på de store markeder i Holstebro. Herfra hjembragte thyboerne så skovblade, træsko, stavtøj og andre trævarer, som blev ført til Holstebro fra de skovrige egne i Midtjylland.

Oddesund var således både flaskehals og navlestreng på den vestjyske hovedvej. I dag er man næppe opmærksom på vejens ælde og store betydning. Men den var virkelig en af Danmarks betydeligste hovedfærdselsårer, hvilket antydes af det forhold, at Oddesund var det andet sted overhovedet, hvor statsbanerne indsatte dampfærger. Overfarten over Lillebælt fik dampfærger i 1872. Derefter kom Oddesund i 1883.

I det følgende skal lægges nogle få brikker til Oddesunds historie i rofærgernes epoke.

Sundgården og Pinen

Efterhånden som trafikken ved landets færgesteder tog til, blev det almindeligt, at krohold var et af de privilegier, der knyttedes til færgedriften. På kroerne kunne de rejsende få mad og ophold, mens de ventede på færgelighed. Ventetiden kunne være drøj, og det blev et mundheld om flere af de små færgeoverfarter, at det var en pine at vente på den ene side og en plage at vente på den anden.

På det viste kort fra 1798, illustration nr. 1, ses indtegnet de to færgekroer ved Oddesund, »Sundgården« og »Pinen« kro. I Oddesund syd, på Griseta Odde, ligger i dag cafeteriet, hvor Pinen kro tidligere lå. I nord lå Sundgården, den egentlige færgegård, umiddelbart ned til vandet lidt syd for det sted, hvor broen begynder i dag. Den helt præcise placering af gården kendes ikke længere.

Efter fjordens åbning mod Vesterhavet i 1825 led den yderligt liggende Sundgård flere gange skade ved vandfloder. I 1840 blev den sat helt under vand, og beboerne måtte forlade den. På den baggrund besluttedes det at flytte gården væk fra stranden, og i løbet af sommeren 1840 nyopførtes den på et sted ca. 400 m nord for den gamle Sundgård.

På illustration nr. 2 ses de sidste rester af denne udgave af Sundgården fra 1840. På billedet kaldes den »Odder Sund Nord Gl. Kro«. Endnu i 1940'erne stod gårdens sidste længe, omtrent på det sted, hvor hotel »Færgekroen« ligger i dag.

Oddesunds karakteristiske kamtakke »Sundgård«, som ses på illustration nr. 3, må ikke forveksles med den gamle færgegård. Den har dog forbindelse til færgeriet i den forstand, at den i slutningen af forrige århundrede blev opført af M.P. Kastberg, søn af Dorteia Wilde, den sidste indehaver af koncessionen på færgefarten ved Oddesund.



2. »Sundgården« som den så ud efter nyopførelsen 1840. Foto fra ca. 1900.



3. M.P. Kastbergs »Sundgård«. Foto fra begyndelsen af dette århundrede.

Rofærgerne

Af færgemateriel fandtes ifølge oplysninger fra 1826 en stor færge med to årer, to ankere, to tove, to ladebroer, en mindre færge, en ny, større færge, en gammel færgebåd og en mindre færgebåd.

Desværre er der ikke bevaret billeder af de gamle rofærger ved Oddesund. Men de var utvivlsomt af samme type som den, der anvendtes ved andre større overfartssteder i den vestlige Limfjord. På illustration nr. 4 ses færgen ved Vilsund, fotograferet 1890.

Foruden passagerer og rejsegods fragtede færgerne vogne, heste, kreaturer og mindre dyr. Hestene blev anbragt sådan, at de stod udstrakt med forbenene oppe på den ene ræling og bagbenene hvilende på færgens modsatte ræling. Dyrene var ikke bundet, og det kunne godt være et farligt job for de folk, der holdt i tømme, idet de var nødt til at stå og balancere på færgens øverste kant, en halv meter fra vandspejlet og uden rækværk. Med kreaturerne gik det lettere. Hvis man ikke lod dem svømme over, stod de bundet til nogle ringe, der var anbragt på færgens indvendige side, således at de stod med hovedet nedad, omtrent direkte mod færgens bundplader.

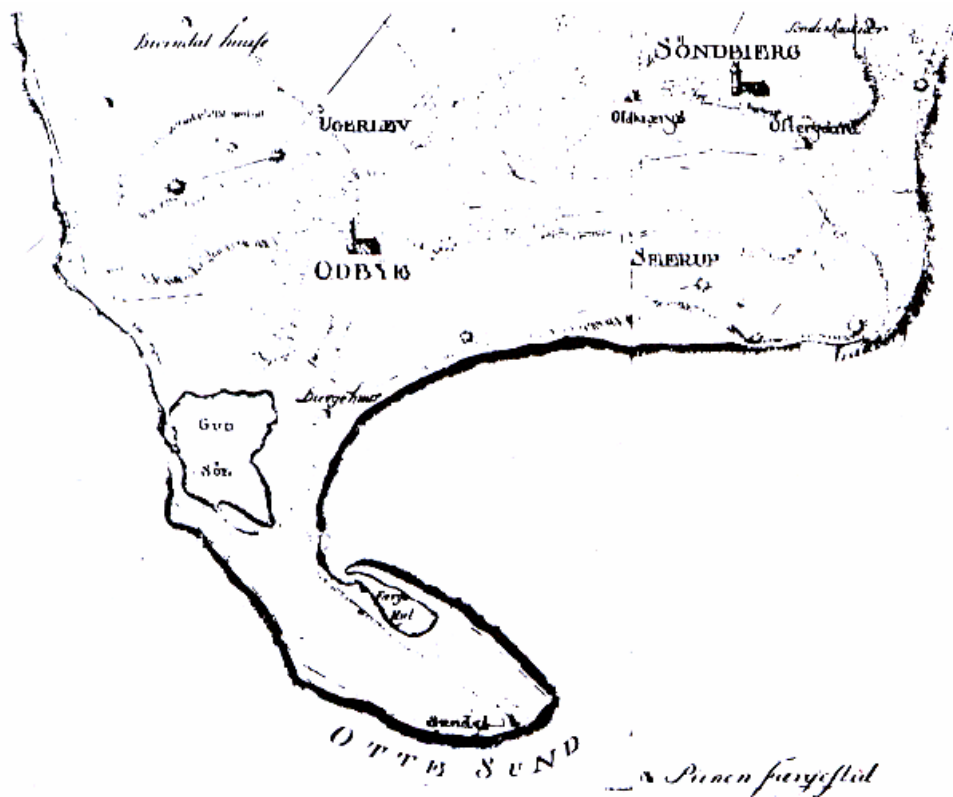


4. Rofærge ved Vilsund 1890.

Færgehul

Om vinteren og i særligt hårdt vejr lagde færgemanden gerne sine både ind i det, der lokalt kaldes »æ Høll«, den karakteristiske indsø på nordsiden af Thyholms »Sunddrag«. Det oplyser bl.a. Knud Aagaard i sin kendte »Beskrivelse over Thy« fra 1802.

Det gamle kort fra 1790erne, der vises som illustration nr. 5, anvender også betegnelsen »Færgehul« om den lille indsø; men betegnelsen ses ikke brugt på senere kort. På kortet ses endvidere den gamle Sundgård og landevejen mod nord. Sine steder kan man også ane den endnu ældre landevej, der fra Thy gik over Hvidbjerg og Uglev ned mod Oddesund.



5. Udsnit af håndtegnet kort fra 1790erne, udført som forarbejde til det store Videnskabernes Selskabs Kort, der blev trykt år 1800.

»Æ Sunddraw Marked«

Vestervig var fra gammel tid hovedbyen for Sydthy og Thyholm. Herigen- nem gik hovedvejen fra nord videre mod syd over Aggertangen, og her blev der afholdt store markeder. Efter stormfloden 1825 og gennembruddet af tangen var Vestervigs rolle som trafikalt knudepunkt imidlertid udspil- let. Den vestjyske hovedvej løb nu fra Thy og Mors ned over Thyholm og Oddesund og videre mod syd.

Det var på den baggrund oplagt at flytte et af Vestervigs markeder til Sunddraget. Illustration nr. 6 viser sidste side af et brev, som den 9. marts 1832 »paa samtlige Thyholms Beboeres Vegne« blev sendt til Danske Kancelli med andragende om at få oprettet et marked på »det saakaldte Sund-Draw, tæt ved Ottesund og den bekendte gode Havn Færgeløbet«. Som begrundelse anførtes bl.a. den omlægning af trafikken, der var en føl- ge af gennembruddet af Aggertangen 1825.

Efter en del skrivelser frem og tilbage fik Thyholm den 28. september lov til at holde et årligt marked på Sunddraget med »Heste og Quæg samt alle Slags Trævarer, Leerkar og hjemmegjorte Alenvarer«.

Havneforhold

I dag er farvandet ved Oddesund ofte uroligt og strømgangen hård. Men før Aggertangens gennembrud 1825, da fjorden var lukket mod vest, var farvandet betydeligt mildere. Dengang kunne rofærgerne uden større besvær lande direkte på stranden, og ind- og udskibning foregik ved hjælp af kastebroer på forskellige steder efter vindens og strømmens beskaffenhed.

*Vi, de underskrevne, som, at alle for vor, som alle andre i det land og
for at gøre det for udelukkende belysning, som i det land og
i det land og i det land og i det land, som i det land og i det land
som i det land og i det land, som i det land og i det land.*
Thyholm d. 9. Marts 1832 *Indsendt*

Winther
Præst i Hvidbjerg-Lyngs
Thyholm d. 9. Marts 1832

Fr. Haugaard
Præst i Søndbjerg-Odby
Thyholm d. 9. Marts 1832

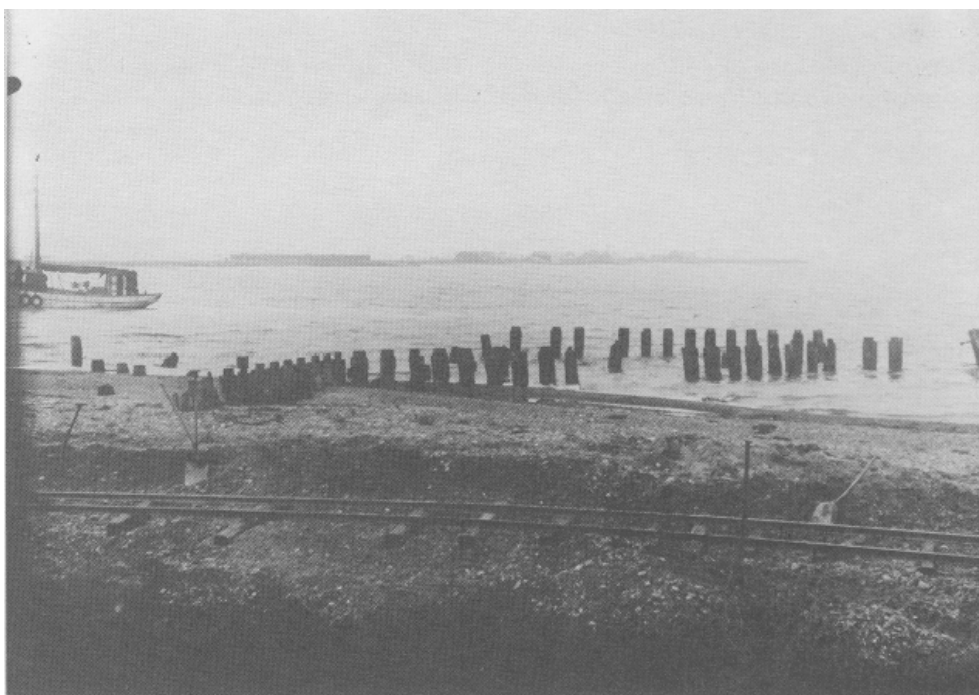
Niels Overgaard
Ejer af hovedgården
Hindsels

6. Sidste side af ansøgning af 9. marts 1832 til Danske Kancelli om tilladelse til at afholde marked på Sunddraget. Ansøgningen var sendt »paa samtlige Thyholms Beboeres Vegne« og underskrevet af Thyholms to sognepræster, Fr. Haugaard (præst i Søndbjerg-Odby 1822-39, tillige Jegindø fra 1827) og Chr. H. Winther (præst i Hvidbjerg-Lyngs 1822-51) samt af sognefogederne og af Niels Overgaard som ejer af hovedgården Hindsels, den største ejendom på Thyholm.

Med de ændrede vilkår efter 1825 opstod der imidlertid et behov for bedre anløbsforhold. Allerede i 1833 foreslog statens havne- og fyrinspektør, at der blev anlagt anløbsbroer på begge sider af sundet. Men først i 1861 blev der bevilget midler til en forbedring af forholdene. På Thyholmsiden blev der anlagt en lille havn og på Griseta Odde en færgebro, der forgrenede sig i to særskilt skråt udgående moler. Rester af disse anlæg kan ses den dag i dag ved det gamle overfartssted. Illustration nr. 7 viser færgehavnen på Thyholmsiden, som den ser ud i dag. Illustration nr. 8 viser anløbsbroen på Griseta Odde, som den tog sig ud for fotograf Johan A. Poulsens kamera i 1930'erne, før broen blev opført.



7. Færgehavn i Oddesund N., opført 1861-64.



8. Rester af anløbsbro i Odde Sund S., opført 1861-64. Foto fra ca. 1930.

Kilder og illustrationsmateriale til denne artikel stammer fra mange forskellige institutioner. Størstedelen har været anvendt i Struer museums sommerudstilling 1988 »et trajectus mellem Thye og Harsyssel« om farten over Odde Sund gennem tiden - og findes derfor i kopi på Struer museum.

