

Dette værk er downloadet fra Slægtsforskernes Bibliotek



Slægtsforskernes Bibliotek er en del af foreningen DIS-Danmark, Slægt & Data. Det er et special-bibliotek med værker, der er en del af vores fælles kulturarv, blandt andet omfattende slægts-, lokal- og personalhistorie.

Slægtsforskernes Bibliotek:

<http://bibliotek.dis-danmark.dk>

Foreningen DIS-Danmark, Slægt & Data:

www.slaegtogdata.dk

Bemærk, at biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. Når det drejer sig om ældre værker, hvor ophavs-retten er udløbet, kan du frit downloade og anvende PDF-filen.

Når det drejer sig om værker, som er omfattet af ophavsret, er det vigtigt at være opmærksom på, at PDF-filen kun er til rent personlig, privat brug.

Hardsyssels Årbog

1985

ANDEN RÆKKE - BIND 19

UDGIVET AF

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt



Hardsyssels Årbog

1985

ANDEN RÆKKE - BIND 19

UDGIVET AF

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt

ROUNBORGS GRAFISKE HUS
HOLSTEBRO

OMSLAGSBILLEDE:
Lemvig-Bowling-Vemb-rutebilen

INDHOLD

<i>Chr. Ramsgaard</i> : Landevejsskærmydsler på en oplandsrute	5
<i>Jens Kongsted Lampe</i> : Forbindelsen Ringkøbing-Århus	43
<i>Ejner G. Pedersen</i> : Nye gadenavne i Holstebro 1944	65
<i>Peter Hansen</i> : Flygtningelejren i Rom	83
Meddelelser fra Historisk Samfund for Ringkøbing Amt	115
Udvalg af litteratur om Ringkøbing Amt	117
Regnskab og oversigt over bidragydere	152
Vedtægter for Historisk Samfund for Ringkøbing Amt	154
Register	157

Hardsyssels Årbog 1985, under redaktion af:
Knud Erik Nielsen, Rigmor Lillelund, Jørgen Østergaard
og Kr. Bjerregård.

Landevejskærmydsler på en oplandsrute

Af Chr. Ramsgaard

Fra 1922 til 1936 drev den nu 88-årige børnebogsforfatter Chr. Ramsgaard, Holstebro, personruten Lemvig-Bøvling-Vemb. Mange år senere nedskrev han sine erindringer fra denne periode, der kan kaldes rutebilens barndom og ungdom. De var hans bud i Historisk Samsfund for Ringkøbing Amts prisopgave om trafik og særdselsforhold i amtet, udskrevet i anledning af selskabets 75 års jubilæum i 1981. Med »Landevejskærmydsler på en landevejsrute« vandt han førsteprisen.

Personruten Lemvig-Bøvling-Vemb var en udpræget oplandsrute af den slags, der kørte beboerne fra landsbyerne ind til nærmeste købstad, i modsætning til de rutebiler, der kørte fra by til by og i mange tilfælde var en hård konkurrent til stats- og privatbanerne, der før rutebilernes tid nærmest havde monopol på transport af passagerer. Denne konkurrence medførte selvfølgelig en vis bitterhed mellem de offentlige instanser og den private rutebilejer, en bitterhed, der gav sig udslag i en skarp konkurrence og jernbanernes forsøg på at erhverve den private rutebilejers koncession, når den efter en femårsperiode skulle fornyes, forsøg, der, såvidt jeg har fået bekræfter, altid lykkedes. Jeg skal senere fortælle mere herom.

Lemvig-Bøvling-Vemb-ruten startede i 1922 med en 9-personers Fordvogn, en T-model med pedalgear og elektrisk strøm fra en svinghjulsdynamo, der sendte den producerede elektricitet direkte til de fire induktionsruller, som havde til opgave at forstærke strømmen til tændrørene gennem nogle tynde kabledninger. Disse ledninger og induktionsruller kunne være meget drilagtige. Var ventilatorremmen slap, hvilket den ofte var, kunne det hænde, at der blev slidt hul på ledningerne, så der blev overgang fra motoren til induktionsrullerne.

Det kunne også hænde, at fugt og regnvand trængte ind i rullerne og dannede overgang. Skete det, tog man rullerne med ind og tørrede dem ved kakkelloven eller komfuret. Det kunne også ske, at en eller to af rullerne ved den ujævne kørsel kunne rystes ud af sin plads foran instrumentbrættet. Så »haltede« motoren på tre eller to cylindre.

Også forlygter, baglygter og signalhorn fik elektriciteten direkte fra dynamoen,

fordi der ingen akkumulator var dengang. Det bevirkede, at den producerede strøm gik direkte fra dynamoen til de steder, hvor strømmen skulle bruges, og varierede i styrke efter den fart, vognen kørte med. Det var meget uheldigt, f.eks. når rutebilen skulle dreje i et af de mange og ofte skarpe vejsving på en bakketop, eller køre på en ujævn grusvej med de dengang velkendte »vaskebrætprofiler«. Skulle man dreje i sådan et sving og derfor tog farten af vognen, gik lyset uvægerligt ned i styrke, ofte næsten helt ud. Det kunne i nogen grad forhindres ved, at man trådte på lavgearpedalen og speedede motoren op i flere omdrejninger, men dels blev det en usikker kørsel med skiftende lysstyrke, dels var der risiko for, at motoren fik så stor fart på, at lysstyrken blev overbelastet, så ledningerne brændte over. Hændte det, stod man pludselig i fuldstændigt mørke. Enhver kan forestille sig, hvordan det føltes en mørk efterårs- eller vinteraften at skulle svinge på en smal kommunevej med en grøft på hver side uden mulighed for at se noget som helst.

Der var også en anden udvej. Man kunne sætte bilen i frigear og så give mere benzin. På den måde kunne motoren lettere reguleres, så den fik en passende omdrejningsfart, men det ville jo bevirke, at vognen i frigear hurtigt ville gå i stå, særlig når det gik op ad en bakke, eller når vognen kørte på særligt ujævne grusveje. Men det var en udmærket metode, når det gik ned ad bakke.

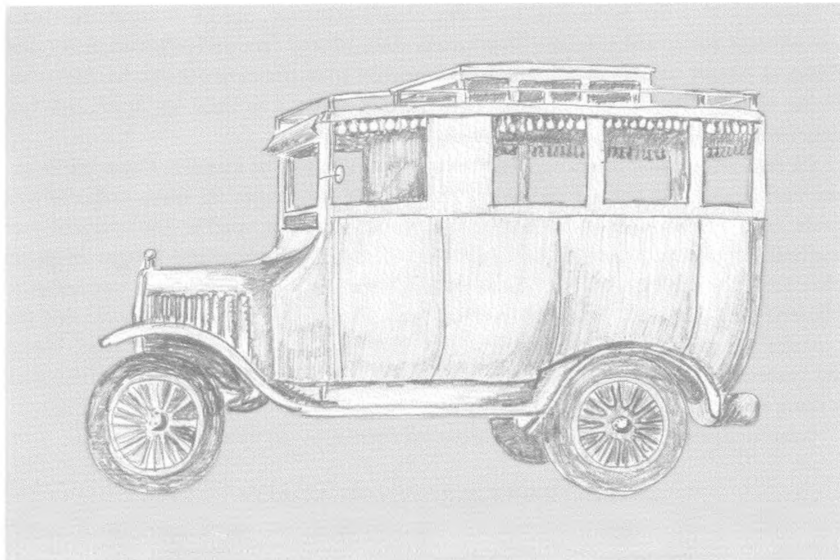
Man startede sådan en Ford-motor ved først at sætte strøm til induktionsrullerne, så gik man om foran bilen, rykkede i et stykke ståltråd, der stak ud forneden ved køleren, hvorpå man drejede et håndsving. Da skulle man passe på, at motoren ikke stod for højt i tændingen, der skulle håndreguleres. Var den for høj, kunne der ske meget alvorlige ulykker, idet motoren havde tilbøjeligheder til at slå bak, særlig når den var varm. Ikke så få chauffører fik dengang brækket armen. Jeg har selv fået et stykke hud på højre arm revet af, fordi jeg glemte, at en varm Ford-motor ikke var til at spøge med.

Når en Ford-vogn skulle køre, startede man ved at flytte håndbremsestangen fra lodret til skrå, ja, næsten vandret, stilling. Derved udløstes en anordning, en mekanisme med en jernknast, der, når bremsestangen stod lodret, holdt en fodpedal i neutral stilling. Når man nu, efter at bremsestangen var stillet i vandret stilling, trådte på den venstre af de tre pedaler under ratstammen og samtidig gav mere benzin med håndspeederen (der var ingen fodspeeder i en Ford-vogn dengang), begyndte vognen at bevæge sig fremad. Det kaldtes at køre i lavgear. Lod man så fodpedalen glide i topstilling, var det højgear.

Det var let og praktisk, simpelthen genialt, men havde den ulempe, at vognen aldrig kunne køre med mere end højst 30 km i timen. Det var nu heller ikke så ringe en fart dengang på de dårlige veje.

Til sammenligning kørte den første rutebil her i landet kun med en fart af 8 km i timen. Det var i 1903 mellem Nykøbing F. og Nysted.

Skulle min rutebil køre baglæns, stillede man bremsestangen i lodret stilling og trådte på den midterste af de tre pedaler. Den tredie pedal var fodbremse, og skulle det hændte, at den svigtede, var det så praktisk indrettet, at så kunne bakgear bru-



Den første rutebil på Lemvig-Bøvling-Vemb-ruten var denne 9 persons Fordvogn, en T-model med pedalgear og elektrisk strøm fra en svinghjulsdynamo. Tegning: Finn Ramsgaard.

ges som bremse, idet motoren, når vognen kørte i højgear og man trådte på baggepedalen, virkede i to forskellige retninger.

Det var meget fordelagtigt, men havde den store ulempe, at det forholdsvis bløde gearbånd, der var monteret omkring bremsetromlen, hurtigt blev slidt op.

Karrosseriet på rutebilen, altså afstanden fra forrude til bagudgang, var kun godt et par meter. Der var to læderbetrukne langsæder, og ind- og udstigning foregik gennem en smal dør i bagenden.

En kahysagtig udbygning i taget bevirkede, at passagererne kunne stå oprejst i den forholdsvis lave rutebil. Det var praktisk for passagererne, men meget ubekvemt og upraktisk for chaufføren, når cykler, store pakker og andet gods skulle anbringes på taget. Særlig cykler kunne være vanskelige at få op ad den smalle jernstige foran på karrosseriet. Cyklerne blev anbragt i skrå stilling med baghjulet klemt ind mellem jerngelænderet og fastgjort med et stykke reb.

I 1923 blev det forbudt, at rutebiler havde udgang i bagenden. Det var livsfarligt for passagererne, hvis bilen ved et uheld væltede ned i en grøft, og bagdøren, der var eneste udgang, blev spærret. Gik der ild i vognen, var alle redningsforsøg forgæves.

Min rutebil var simpelthen en uhyre farlig brandfælde, men det var der ingen, der skænkede en tanke dengang. I 1923 blev det påbudt, at der skulle være to døre, en foran i højre side og en reservedør i venstre side ved bageste siddeplads, og den dør måtte ikke være låst, når rutebilen kørte på landevejene.

Samtidig blev det forbudt at have den smalle jernstige, der på de første rutebiler var anbragt foran ved vinduet. Den kunne være til stor fare ved påkørsel, fordi den fyldte så meget, at den ragede nogle centimeter uden for karrosseriet. Nu blev den flyttet til bagenden, hvor der også blev anbragt en ca. 1 m bred og 70 cm dyb bagebærer. På den kunne cykler og andet gods anbringes.

På min første rutebil var der et trinbræt på hver side af vognen. Disse trinbrætter var meget praktiske. Her kunne man fragte det tunge og mest uhåndterlige gods, f.eks. fiskekasser og kartoffelsække, ja, selv en kasse med et par smågrise har jeg haft anbragt på trinbrættet. Kassen, en af den slags, gartnerne bruger til æbler eller kartofler, blev fastsurret til det beslag, hvor reservehjulene ellers var anbragt. Hjulene kunne jo ikke være på taget, som det senere blev almindeligt, fordi den før omtalte kahytsudbygning fyldte så meget. Den dag, jeg havde grisene med, bandt jeg reservehjulene fast til den smalle jernstige, så hjulene kunne hænge i en skrå stilling mellem forskærm og motorhjul.

Gummistørrelsen var $30 \times 3 \frac{1}{2}$ tomme på forhjul og 30×5 på baghjul.

RUTEBILEJERNES GRUNDLOV

Før 1923 var der ingen bestemmelser om antallet af passagerer i en rutebil, men i 1923 kom det første varsel om noget ubehageligt, idet der i Folketinget fremsattes og vedtoges et lovforslag, en paragraf 19, om befordring af personer, og i 1927 vedtog man så loven om omnibus- og fragtmandskørsel, en slags rutebilgrundlov.

Når en rutebil før 1923 skulle indregistreres, kørte man bare til politistationen, hvor en politibetjent skulle kontrollere, hvor mange personer der kunne sidde på sæderne, der dengang gik på langs i vognen. Rutebiler med fremadvendte tomandssæder var endnu ikke konstrueret. Langsæder var mere praktiske, fordi der kunne staves flere personer sammen på dem, og da skolebørn jo også er personer, var det ikke usædvanligt, at rutebilejeren fyldte vognen med så stort et antal børn, der kunne presses ned på langsæderne, og var det en venlig politibetjent, der kontrollerede, og det var det altid i Lemvig, kunne en 10-personers vogn godt indregistreres til 12 eller 14 personer.

Da loven om omnibuskørsel blev vedtaget i 1927, gik den slags ikke. Nu skulle der være 65 cm plads til hver person. Det bevirkede, at min rutebil mange gange blev overfyldt på de store lørdage.

Mærkværdigvis var der i min første rutebil indlagt et så moderne apparat som centralvarmeanlæg, der ganske vist kun bestod af en 20 cm bred og 30 cm lang jernplade af støbegods. Pladen var anbragt i bunden af vognen, lige ved siden af chaufførsædet, og den blev opvarmet ved at udstødningsrøret fra motoren var fastsvejet til pladen. Den kunne, når der var stærk modvind eller vognen var overfyldt, godt lave ulykker, idet den da kunne blive meget varm, ofte så rødglødende, at den kunne svide passagerernes fodtøj.

Dengang var det almindeligt, at man gik i gummigalocher. Når nu en passager med dette praktiske fodtøj havde fået sig anbragt på sædet med fødderne på den

varme plade, var det så heldigt, at lugten af brændt gummi advarede os i god tid, så galocherne eller andet fodtøj ikke blev helt ødelagt.

Det blev derimod et sæt bryllupstøj, jeg havde fået udleveret af skrædderen på Bøvlingbjerg. Tøjet skulle afleveres i Ramme, en stationsby nogle kilometer nord for Bøvling, hvor en ungkarl skulle giftes.

Tøjet, der var pakket ind i et stykke groft indpakningspapir, havde jeg anbragt foran ved siden af fodpedalerne. Det var næsten stormvejrdag den dag med vinden lige imod, så motoren havde alt det, den kunne gøre. Pladen blev hurtigt meget varm, særlig på midten, hvor udstødningsrøret var fastgjort, og da pakken med bryllupstøjet, på grund af vognens stærke rysten, var gledet ud på gulvet, var katastrofen uundgåelig. Der gik simpelthen ild i pakken med det resultat, at tøjet blev totalt ødelagt.

Jeg husker ikke i dag, efter mere end 50 års forløb, hvordan det gik manden, der skulle giftes, men da klæder nu engang ikke er det vigtigste, håber jeg, at det gik brudeparret godt. Erstatning for det ødelagte tøj ordnede ansvarsforsikringen. Det var der ingen problemer med.

Varmepladen og udstødningsrøret kunne også virke uheldige på andre måder. Når pladen blev varm, næsten rødglødende, blev luften i vognen meget ubehagelig, idet den tørre, »brændte« luft kunne give passagererne hovedpine, svimmelhed og forværre den dengang velkendte køresyge. Dertil kom den stærke støj, den ubehagelige rysten på de dårlige grusveje med de mange huller og »vaskebrætprofil«, der, selv om farten var ringe, godt kunne bevirke, at vognen kom i en vippende bevægelse, en landevejens »søgang«.

Køresygen med kvalme og opkast, med stank af halvfordøjet mad, spiritus, kaffe



Struer-Nr. Nissum-Lemvig-rutebilen var – sammenlignet med Chr. Ramsgaards lille bus – en imponerende fremtoning, her fotograferet i 1920'erne foran Ydes Hotel på Lemvig Torus nordside. Foto: Lemvig Museum.

og andre madvarer, forekom om ikke hver dag, så dog ret ofte. Dertil kom en ret generende stank af brændt motorolie og benzinlugt, der fra en ofte snavset, olietil-sølet motor kunne blive suget op gennem utæthederne i vognbunden, f.eks. de tre aflange huller, hvor fodpedaler, bremse, bak-, høj- og lavgear var anbragt. De huller var så store og uden mindste tildækning, at chaufføren kunne se lige ned på vejbanen, når han sad ved rattet.

At passagererne ikke blev kulilteforgiftet, men »kun« køresyge i en ikke særlig stabil rutebil, skyldtes sikkert den omstændighed, at bildøren, vinduerne, gulvbrædderne, ja, hele karrosseriet i en gammel rutebil, særlig de første, der blev fremstillet, kunne være så utætte, at luften i bilen blev fornyet så hurtigt, at der ingen alvorlige ulykker skete.

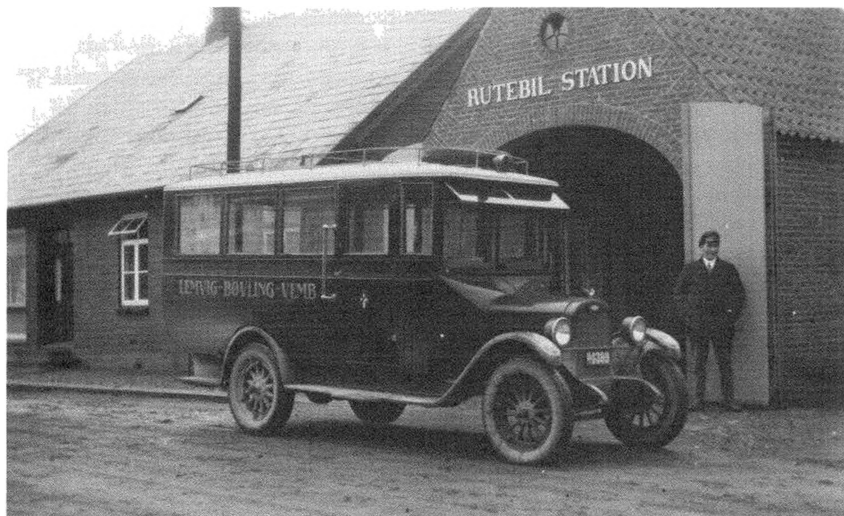
Når der i den første tid kørte ældre og temmeligt slidte rutebiler på vore landeveje, skyldtes det, at der ikke var lovbestemmelser om rutebiltrafik og derfor hverken kontrol eller eftersyn. Enhver kunne køre, som det passede ham. Derfor de utætte vogne og den dårlige luft i rutebilerne med ubehagelig køresyge til følge.

På et meget vigtigt område skilte Bøvlingbilen sig ud fra andre rutebiler. Det var, når passagererne skulle betale for turen en lørdag. Billetter var der ikke noget, der hed. Derfor betalte man ikke, når man stod på rutebilen og i de fleste tilfælde heller ikke, når man var nået til Lemvig og gik ud af bilen. Mine gamle kunder betalte, når turen var forbi, når de var nået hjem, eller hvor de stod af rutebilen. Og hændte det, at de ikke kom med min rutebil hjem den lørdag, betalte de en anden gang, en måned eller to efter, når de traf mig. Det er det, man kan kalde gensidig tillid. Det kunne aldrig falde mig ind at kræve en mand. Han betalte, når det passede ham. »Jeg skylder da forresten for den dag, jeg var med til Lemvig«, kunne vedkommende sige, når jeg tilfældigt mødte ham, og så fik jeg mit tilgodehavende.

KLEINGODS OG BALKJOLE

Chauffører, der kører sådan en oplandsrute, som jeg havde, kan selvfølgelig ikke undgå at komme tæt ind på livet af de mennesker, de har som kunder. Man skal besøge deres mange forskellige ærinder: Hente medicin på apoteket, købe varer hos de handlende, hos isenkræmmeren, boghandleren og radioteknikeren. Dengang var alle radioer jo akkumulatordrevne, og der var ikke nogen egentlig radioforhandler i Lemvig. Det var nærmest fingernemme amatører, der dengang byggede radioapparater. Man skulle betale renter og afdrag i banken og ofte lægge pengene ud til en dag, når landmanden havde fået sin betaling fra mejeriet. Jo, der var et stort og for nutiden ganske uforståeligt tillidsforhold mellem rutebilmanden og egnens beboere. Jeg har været ude for at skulle købe en balkjole til en kone her fra egnen. Hun havde nogle dage i forvejen været i Lemvig og set på kjoler, men kunne ikke bestemme sig. Nu skulle hun bruge kjolen, og jeg fik besked på, at jeg skulle vælge den, jeg syntes bedst om.

Da en lille pige skulle have en tand behandlet hos en tandlæge i Lemvig, måtte jeg love hende at følge med og stå ved siden af hende. Hun var bange for »den



Rutebilstationen, hvor artiklens forfatter og hans kone boede. Den første rutebil har nu fået en mere moderne og mere rummelig afløser. Chr. Ramsgaard ses ved porten. Foto: Chr. Ramsgaard.

fremmede mand», som hun kaldte tandlægen. Mig kendte hun, og når bare jeg var der, ville hun ikke græde, i hvert fald ikke ret meget.

Der er måske en eller anden, der synes, at det var mærkeligt, at ikke en af forældrene fulgte med den lille pige i stedet for at sende hende med en fremmed. Ja, i dag ville det være utænkeligt, men dengang, da hver arbejdstime i et lille husmandshjem var besat, da manden gik på dagleje og konen dårligt kunne være hjemmefra en halv dag, var der intet mærkeligt i, at de sendte deres lille pige alene med mig. Jeg var heller ikke en »fremmed person« for dem. Jeg var deres rutebilmand.

For en oplandsrute, hvor rutebilen kører fra en landsby til en købstad, kan det være alt afgørende for rutens økonomi, at der er mange pakker og en del fragtgods, der dog helst ikke måtte være alt for tungt og uhåndterligt. Den slags gods kaldte jeg for »kleingods«, når nogen søgte oplysninger om, hvad jeg kunne og ville fragte.

Kleingods kunne være mange ting, f.eks. en halv tønde kartofler, tynde jernrør til installatøren, jernplader og reservedele til landbrugsmaskiner, som landsbysmedene brugte en del af. Disse jernstænger, der ofte kunne være et par meter længere end rutebilen, blev anbragt på bilens zinkbeklædte tag, stukket ind mellem jerngælenderet, der på Chevroletten og Bedforden gik rundt om det svagt hvælvede zinktag. Her blev de snørret fast med et stykke reb, for at de ikke skulle glide ned fra taget, når jeg en regnvejrsdag skulle køre ned ad en stejl bakke eller måtte bremse hårdt op for en kat, hund eller et andet dyr, der letsindigt satte livet på spil for at komme over vejen.

Det kunne ikke undgås, at jernstængerne lavede en ret generende støj, når rutebilen kørte på veje med »vaskebrætprofil«. De tynde stænger og jernrør (dengang var alle elrør af jern) kom da i en vippende bevægelse, der kunne lave en infernalsk støj, som var det en person, der sad og hamrede på det svære zinktag. Men det tog passagererne meget roligt. Ingen lavede vrøvl. Det var et nødvendigt onde, som man måtte acceptere.

Når en karl eller pige på landet skulle skifte tjeneste, kunne det hænde, at jeg fik et klædeskab, en kommode eller stor trækuffert med. Det var gerne 1. maj eller 1. november. Dengang var tyende fæstet for et halvt eller et helt år. Kommoden og trækufferten blev anbragt på bagagebæreren og skabet hejst op på taget og snørret forsvarligt fast til jerngelænderet. Jeg har en novemberaften haft tre store klædeskabe anbragt på taget. Det er klart, at det gav en meget ubehagelig overstyring. Et stort og uhåndterligt klædeskab kunne ofte volde meget besvær, ikke mindst når det skulle ned fra rutebilens tag, og var jeg alene i bilen, eller passagererne var ældre mennesker, der måske havde vrøvl med helbredet eller havde andre svagheder, så måtte jeg hejse skabet ned ved egen hjælp. Det foregik på følgende måde: Jeg slog et stykke reb, knyttet med et halvstik, om det ret tunge skabs overende og strammede det så fast, at det ikke kunne glide af skabet, stak så rebets anden ende ind under jerngelænderets forende og slæbte skabet hen til bagenden af bilen, hvor den smalle jernstige var anbragt, og lod derefter skabet glide ned ad stigen ved at give los på rebet.

Det er klart, at en sådan hårdhændet behandling ikke kunne undgå at lave skrammer og ridser på det måske smukt malede skab, men det var, som så meget andet ubehageligt, betingelserne for at køre og fragte gods med en rutebil på en oplandsrute.

Jeg havde mange småpakker med fra Bøvling Apotek til beboerne langs ruten. Det var jeg meget glad for, da det var en økonomisk fordel. Det bevirkede desuden, at jeg fik et godt forhold til apotekeren, der var en god ven af politimester Kyhse i Lemvig, og da jeg ofte havde brug for politimesterens velvilje, når jeg havde haft for mange passagerer i vognen, var jeg interesseret i en fordelagtig omtale, såfremt politimesteren skulle søge oplysninger om mig hos sin gode ven apotekeren.

Der foregår jo mange ting på sådan en rute, hvor så mange mennesker mødes. Det var ikke ligegyldigt, hvordan en rutebilejer behandlede sine kunder, hvordan vognmateriellet er beskaffet, og om man kunne stole på chaufføren. Kørte han forsvarligt? Var han vellidt blandt befolkningen og mange andre spørgsmål. Var der noget at kritisere, skulle apotekeren selvsagt nok få det at vide. I sådan en landsby går snakken livligt. Alle kender alle og ved alt om naboerne.

Småpakker med medicin blev næsten altid sendt som opkrævningspakke. Når jeg så afleverede medicinen, skulle jeg have pengene for pakken, og her havde jeg sat grænsen for kreditgivning. Her ville jeg ikke lægge penge ud. Det var jo ikke mig, men apotekeren, der havde penge tilgode. Derfor ingen kredit. Man kan måske



På Lemvig Afholdsrestaurant og Spisehus havde Chr. Ramsgaard indleveringssted for pakker. Her poserer ansatte og gæster for fotografen. Foto: Chr. Ramsgaard.

sige, at det var ulogisk, da jeg ofte lagde penge ud til så meget andet, men her havde jeg nu sat grænsen. Det var jo næsten hver dag, jeg havde opkrævning, og ofte af store beløb.

Var der ingen til at modtage medicinen ved landevejen, når jeg kom, afleverede jeg pakken hos købmanden eller i brugsforeningen, og så måtte købmanden eller uddeleren opkræve beløbet.

Det system med kontant betaling for medicin kunne dog godt give anledning til ubehageligheder.

En dag havde jeg således en pakke med til en gårdmand i Nees, en meget velstillet gårdmand. Man fortalte, at han havde flere kroner, end der var kartofler i Nees, og da Nees var en udpræget kartoffelegn, hvor der avledes mange tusinde tønder kartofler, måtte han jo være hovedrig.

Opkrævningen på medicinen lød på 18 kr., en temmelig stor sum dengang. Da jeg kom til Ness, stod der en dreng ved landevejen, og han havde ingen penge med.

Nu har jeg det ubrydelige princip altid at behandle folk ens, enten de er rige eller fattige. Jeg sagde derfor til drengen, at jeg ikke ville aflevere medicinen uden betaling. Derfor tog jeg pakken med til Vemb. Så kunne de hente medicinen, når jeg kom tilbage om to timer.

Da jeg kom tilbage fra Vemb, stod gårdejereren ved vejen, og han var meget vred og skældte ud. Det var første gang, han var ude for ikke at kunne få kredit for 18 kr. Så trak han en 500-kroneseddel op af lommen. Den kunne jeg ikke give tilbage

på. Jeg var klar over, at det kun var en demonstration for at vise, at han var manden med penge.

»Jeg kan ikke give tilbage på så stor en seddel, og har du ikke mindre, så må du enten lade mig få sedlen, så jeg kan få den vekslet på Bøvlingbjerg, eller også må jeg tage medicinen med tilbage.«

Manden var så vred, at hans mørke overskæg ligefrem dirrede af indeklemt harme. Så tog han en gammel, fedtet tegnebog op af vestens inderlomme. Tegnebogen var stor og rummelig, af den slags man kalder en harmonikategnebog, fordi den kan trækkes ud som en harmonika og helt udtrukket har en anselig længde. Man kalder også den slags tegnebøger for prangertegnabøger, fordi en pranger skal have mange penge med, når han på markedet køber heste og betaler kontant. I den tegnebog, som den velstående gårdmand havde, var der 8 rum, altså plads til mange penge.

Gårdmanden tog brummende to tikronesedler op af tegnebogen, og jeg gav tilbage. Så var den historie ude. Der var ingen, der bar nag. Det er ikke skik og brug på landet i Vestjylland.

SKÆRMYDSLER PÅ LANDEVEJEN

Jeg vil nu fortælle om de sammenstød, jeg havde med færdselspolitiet, når jeg havde flere passagerer i rutebilen, end den var indregistreret til, sammenstød, som jeg har kaldt »landevejens skærmysler«.

Færdselspolitiet var dengang lokale politifolk fra Lemvig politikreds, der i samarbejde med den motorsagkyndige fra Holstebro skulle sørge for, at de biler, der kørte på landevejene i deres distrikt, var i orden og kørte lovligt, ellers faldt der bøder.

Færdselspolitiet var overbetjent N.P. Frandsen, Lemvig, landbetjent N. Dam, Bækmarksbro, og den motorsagkyndige Laurits Høj, Holstebro.

Hvor kommunevejen fra Ramme stationsby og Lønborg mejeri støder til amtsvejen Lemvig-Ringkøbing, ligger Rom kirke, en ældgammel oldtidskirke, hvorom der fortælles, at en norsk bjergtroll, der frygtede kristendommens indtrængen i Norden, blev så arrig på den dengang nyopførte kirke, at han tog en kæmpesten og slyngede den mod kirkens hvide tårn, dog uden at ramme. Det var jo også en temmelig stor afstand. En kæmpestor granitsten, der for år tilbage lå vest for kirken, har givet anledning til den ældgamle fortælling.

Her i krydset ved Rom kirke lå, dengang vor historie foregik, et gammelt husmandshjem, en stråtekt, lavloftet ejendom, hvor der i længst forsvundne dage havde været krosted. Her var holdeplads for dagvognen, der kørte mellem Lemvig og Ringkøbing. Her kunne de vejfarende, der kom kørende med deres hestetrukne køretøjer, holde ind for at vederkvæge sig med øl og brændevin og et godt måltid mad, og deres heste kunne få et velfortjent hvil og et nødvendigt foder.

I den gamle krobygning boede husmand Kristian Kamstrup, en vennesæl og

glad mand, altid fornøjet med tilværelsen, for som han sagde: »Jeg tager en dag ad gangen og livet som en gave. Hvorfor skulle jeg så ikke være glad og tilfreds?«

Kamstrup var en slags medarbejder ved Bøvling rutebil. Jeg havde nemlig en aftale med ham om, at han skulle advare mig, når færdselspolitiet var på færde. Politiet havde fået for skik at holde ind på den temmeligt store plads foran Kamstrups fordør, dér hvor hestekøretøjerne i gamle dage holdt. Det var en udmærket plads for politiet, fordi her kom færdsel fra to efter datidens forhold meget befærdede veje. Det var den kommunale Lomborgvej og amtsvejen fra Ringkøbing.

Det var særlig om lørdagen, jeg havde brug for Kamstrups hjælp, da jeg den dag næsten altid havde flere passagerer i rutebilen, end den var indregistreret til.

Forholdet var det, at lørdagen i Lemvig havde udviklet sig til at være en festlig markedsdag, en dag, hvor alle fra oplandet, der på nogen måde kunne komme af sted, skulle til byen. Her udfoldede der sig et liv af usædvanlig karakter med et broget mylder af mennesker i gaderne og på torvet. Torvet domineredes af kramboder, frugt- og grønsagsboder og de store slagterboder med oksekroppe, kalve- og grisekroppe hængende til fri beskuelse på jernkroge i solskin og regn, i blæst og støv, kun beskyttet af en stump sejldug, ophængt over et træstillads, fastgjort til slagterbordet, der som oftest bestod af nogle høvlede brædder, lagt over et par træbukke, primitivt og uhygiejnisk.

Når torvedagen var forbi, blev materialet til disse borde pillet ned og stuvet til side forskellige steder nær torvet, hos en gæstgiver, der havde staldplads og derfor ofte en tom bås, eller hos en købmand i hans lagerbygning, ja, selv et utæt torveskur kunne bruges. Hygiejnen så man stort på. Var brædderne og sejlduget blevet snavset af det uundgåelige støv, der en blæssejrsdag kunne fyge ind af en utæt eller åbentstående dør, smed man bare en spand vand på bordbrædderne og bankede støvet af sejlduget. Så var den sag klaret.

På sådan en torvedag med højroset snak, støj og spektakel var der en stemning, en atmosfære, der ledte tanken hen på de sydlandske markeder, hvor der handles efter princippet: »Den, der råber højest, sælger mest«.

En sådan stemning med et købelystent publikum i de smalle gader var der i Lemvig på de store lørdagsmarkeder. Det var derfor naturligt, at oplandsbeboerne den dag tog til byen, hvor man mødtes med slægt og venner.

Det var selvfølgelig udmærket for en rutebilejer at have mange passagerer, men en overfyldt rutebil gav risiko for problemer med politiet.

En sen eftermiddag sidst i november kom jeg kørende på landevejen mellem Lomborg og Rom og var nået op i nærheden af Rom kirke. Jeg havde vel en halv snes passagerer for mange i rutebilen. Pludselig ser jeg Kristian Kamstrup komme kørende på cykel, og han havde fart på. Der måtte være noget meget alvorligt på færde, sådan som han trådte på pedalerne.

Kamstrup rakte hånden i vejret for at standse mig, og da jeg holdt stille og havde åbnet døren, tog han et par dybe indåndinger og sagde med sit sædvanlige forsorne smil og et ekstrapust i det stride overskæg: »Den er lynende gal. Politiet står

på vagt uden for min dør. De har allerede standset en lastbil og vil vist nok gerne hilse på dig, så det er nok klogt, om du fik nogle af passagererne ud, om du ellers har for mange, og det har du, det er jeg sikker på.

Nu var gode råd dyre. Nu gjaldt det om at tænke sig godt om. Jeg rejste mig op fra chaufførsædet for at tage et overblik over situationen. Så begyndte jeg at tælle de passagerer, der stod op, fordi der ingen siddepladser var, altså dem, der efter lovens bogstav var for mange. Der var ni for mange, og det ville selvfølgelig være tåbeligt at køre forbi politiet med så mange passagerer i vognen. Politiet var simpelthen tvunget til at notere mig for overlæs. Jeg måtte finde på noget, men hvad skulle det være?

Jeg vendte mig om, stod et øjeblik og så ud af vinduet over mod kirken, der med sit hvidkalkede tårn og de røde tagsten virkede så indbydende, som ville den sige: »Kom herover. Her er fred og ro«. (Den nuværende Rom landevej er flyttet en halv kilometer mod syd, siden denne begivenhed foregik på pladsen foran kirken.)

Og pludselig fik jeg en strålende idé. Det var måske ikke helt umuligt at slippe helskindet ud af den klemhærk, jeg var kommet i.

Jeg rømmede mig, sendte mine passagerer et beklagende smil og sagde: »Vi må se, om vi kan komme uden om de politifolk, og det tror jeg kan lade sig gøre. Nu kører jeg helt hen til kirken og holder lige ud for den lille låge her på sydsiden af kirkegårdsdiget. Vil I, der nu står op, være flinke at gå ud af vognen og over til lågen og videre rundt om kirken og ud af den store udgangslåge på den anden side af kirkegården. Så er I et godt stykke forbi Kamstrups hus, og skulle politiet se, at I går ud derfra i så stort et antal, tror de vel, at I har været til begravelse og fatter næppe mistanke. Politiet har jo heller ikke noget med jer at gøre, så det skulle ikke være helt umuligt at slippe helskindet ud af den klemme, vi er kommet i.«

Det forslag var de alle med på, og de morede sig højlydt over at være med til sådan en spøg. Ni passagerer stod ud af bilen og begyndte at gå over til kirkegårdsdiget. Jeg tøvede et øjeblik, indtil jeg hørte den gamle låge pibe på sine rustne hængsler og falde i med et tydeligt smæld, efter at den sidste mand var forsvundet ind på kirkegården.

Så begyndte jeg langsomt at køre mod vejkrydset, hvor jeg drejede til venstre mod Lemvig.

Jo, ganske rigtigt. På pladsen foran Kamstrups hus holdt politibilen, og ved siden af den stod overbetjent Frandsen, landbetjent N. Dam og den motorsagkyndige Laurits Høj. Overbetjent Frandsen trådte nu ud på landevejen og gjorde tegn til mig om at standse.

Jeg åbnede døren, og Frandsen trådte op på trinbrættet og ind i vognen. Han hilste høfligt og sagde, at han gerne ville kontrollere passagerantallet, og da der ikke var for mange i vognen, var sagen hurtigt overstået. Overbetjent Frandsen bød farvel, trådte ned på vejen, og jeg kunne køre uden andre fortrædeligheder.

I samme øjeblik, jeg skulle til at starte, kom en lastbil kørende, tungt læsset med grus. Her var sikkert noget for politiet at gøre. Det var en vognmand fra Lemvig.

Jeg kendte ham godt. Vi kaldte ham »den lange gartner«, fordi han målte 2 meter, og hans far var handelsgartner.

Jeg startede rutebilen og fortsatte min kørsel mod Lemvig, medens politiet begyndte at anbringe en kontrolvægt under lastbilens baghjul.

Da jeg nåede frem til de ni passagerer, der nu gik på amtsvejen mod Lemvig (det havde jo ikke taget mange minutter at gå bag om kirken og ud af den store låge), var jeg klar over, at jeg var alt for nær ved Kamstrups hus, så nær, at politiet næsten ikke kunne undgå at opdage, at jeg nu tog flere passagerer op.

Det var ikke så heldigt, men jeg vovede det, fordi der simpelthen ikke var andet at gøre. Jeg tog farten af vognen, holdt stille og fik dem alle med i vognen, og så fortsatte jeg til Lemvig, glad og veltilfreds med at slippe så heldigt fra en vanskelig situation, uden at politiet opdagede noget. Troede jeg da, men så godt var jeg nu heller ikke sluppet, skulle det senere vise sig.

Kristian Kamstrup har fortalt mig, hvad der skete, efter at jeg var kørt. »Den lange gartner« havde overlæs, endda ret betydeligt overlæs, og han stod til en temmelig stor bøde, fordi det langt fra var første gang, han havde overtrådt loven. Det var manden selvfølgelig irriteret over og beklagede sig højlydt over sit uheld. »Jeg er en fattig mand«, bedyrede han, »og altid uheldig, mere uheldig end andre vognmænd. Se nu til Ramsgaard, der holder der henne på landevejen og tager passagerer op. Det skulle være mærkeligt, om han ikke har for mange i vognen nu, men det ser I ikke, skønt det foregår lige for næsen af jer. Men en fattig lastbilvognmand, ham kan I tage, ham er der noget at skrive rapport om, for der er næsten al-



Kirkeågen, som blev genvej for de overtallige passagerer. Tegning: Finn Ramsgaard.

tid et eller andet i vejen, i hvert fald en smule overlæs. Ja, I ved nok, hvor I skal hente bøderne.»

»Du tager fejl, om du tror, at vi lader rutebilfolkene slippe billigere end andre bilister, og Ramsgaard har da også betalt en bøde for at køre med for mange passagerer«, sagde overbetjent Frandsen, der havde vendt sig om for at se, hvad der foregik på landevejen, hvor jeg nu havde fået mine passagerer ind i bilen og startede mod Lemvig.

Samme dag, hen på eftermiddagen, mødte jeg i Lemvig den motorsagkyndige Laurits Høj, og han var meget fortørnet over, at han og politiet ikke havde fået fat i mig, da jeg havde for mange i vognen, for, som han sagde: »Vi er ikke så glade for at få stukket i næsen, at vi holder hånden over dig.« »Hvor meget betaler du forresten Kamstrup for at advare dig, når vi er i farvandet?« lagde han spydigt til.

»Jeg betaler ham ikke noget. Det er en vennetjeneste, han har ydet mig, og det sker sikkert ikke mere«, svarede jeg i en forsonlig tone for at dæmpe noget på hans dårlige humør.

Laurits Høj sendte mig et skarpt øjekast og sagde: »Ja, vi kunne jo så udmærket have stoppet dig, da vi så, at du tog alle disse folk op i vognen. Vi vidste jo, at du havde det antal personer, din bil er indregistreret til. De 15 passagerer, du må have i vognen, havde du allerede, da vi stoppede dig ved Rom kirke, og jeg finder det meget dristigt af dig at samle en halv snes personer mere op, og det lige for næsen af politiet. Vi lod nåde gå for ret, for vi havde travlt, men tro nu ikke, at du kan gøre det kunststykke igen. Næste gang standser vi dig et andet sted. Det kan du roligt regne med.«

Laurits Høj havde talt sig op i en hidsig tone. Nu var han alvorligt vred, og han sluttede: »Vi skal nok få fat i dig en anden gang«

NYT KNEB I MØRKE

Lørdagene var altid spændende dage på ruten Lemvig-Bøvling-Vemb, fordi man aldrig vidste, hvor mange passagerer der ville med fra Bøvling, Ramme, Dybe og Lomborg til Lemvig. En overfyldt rutebil var ensbetydende med risiko for en bøde, hvis man var så uheldig at møde politiet. Den risiko opstod praktisk taget hver eneste lørdag. Det slog nemlig i reglen til, at der var flere passagerer, end der var plads til i min 15-personers rutebil.

Risikoen for at blive standset var størst om aftenen, når færdselspolitiet var ude for at kontrollere billygter. Med henblik på den slags situationer havde jeg den aftale med mine passagerer, der så godt som alle var gamle kunder, at jeg ville standse længst muligt fra politiet, så de overskydende passagerer kunne hoppe ud af bagdøren og gøre sig usynlige i mørket.

En mørk aften i november kom jeg ved 18-tiden kørende fra Lemvig mod Rom. Jeg havde haft usædvanligt mange passagerer med til Lemvig den dag, og da rutebilen kørte i pendulfart – en time fra Bøvling til Lemvig, en time tilbage igen og så fremdeles flere gange i løbet af eftermiddagen – var det naturligt, at jeg på første

aftentur klokken 18 havde mange passagerer, der ville med hjem. Jeg har en vinterlørdag oplevet, at jeg måtte leje seks taxavogne, hver med plads til seks personer. Det var selvfølgelig dem, der boede nærmest Lemvig, der blev befordret i de lejede biler.

Den lørdag aften i november, jeg her vil berette om, havde jeg så mange passagerer, der kunne proppes i vognen. Alle ståpladser var optaget, og jeg sad i stor spænding: Var politiet ude? Ville jeg blive standset og kontrolleret?

Da jeg nærmede mig Rom, kunne jeg i lygteskæret se, at overbetjent Frandsen, landbetjent Dam og motorsagkyndig Høj, altså mine gamle venner fra »skærmydser på landevejen«, stod uden for Kristian Kamstrups hus. De var travlt beskæftiget med et eller andet, vel sagtens en bil, der skulle kontrolleres, måske en lastbil.

Overbetjent Frandsen gav tegn til, at jeg skulle standse, og jeg holdt et godt stykke fra dem og ventede på, at de skulle blive færdige med lastbilen, eller hvad det var, de arbejdede med.

Lige netop i det øjeblik, jeg standsede vognen, fik jeg en, syntes jeg selv, strålende idé. Jeg ville prøve noget helt nyt, noget der ganske vist skulle held og dristighed til for at lykkes.

Jeg råbte til passagererne, der allerede havde bagdøren åben for at springe ud, at de bare skulle blive i vognen.

Efter nogle minutters ventetid kørte den formodede lastbil, og overbetjent Frandsen gav tegn til mig, at jeg skulle køre frem. Jeg startede og begyndte meget, meget langsomt at køre. Det skulle se ud, som om jeg meget nødig ville hen til politiet. Nu nærmede jeg mig Frandsen, der stod ved siden af vejen foran de andre to. Nu var jeg ganske tæt ved dem. Det var spændende. Hvad ville der ske? Ville Frandsen stoppe mig, eller ville han antage som en selvfølge, at jeg holdt, når jeg nåede helt hen til dem? Det var virkelig spændende, så spændende, at jeg ligefrem fik sved på panden.

Der skete ingenting. Overbetjent Frandsen stod ganske roligt afventende på landevejen. Han havde stukket begge hænder i uniformsjakkens dybe lommer, som ville han dermed markere, at havde jeg tid til at køre langsomt, så havde han også tid til at vente.

Nu var jeg lige foran ham. Der skete intet, og nu var jeg så nær, at jeg kunne have rørt ved ham, om jeg havde strakt hånden ud af vinduet ved den ekstra dør i venstre side, jeg benyttede, når der var overfyldt og jeg skulle aflevere en pakke, modtage gods, eller når en ny passager havde en cykel med, der skulle op på taget. Jo, den dør havde jeg megen gavn af.

Der skete stadig intet. Frandsen stod roligt, ventende på, at jeg skulle holde. Nu gled jeg forbi ham, støt og roligt, som var det en selvfølge, at jeg kørte nu, da vejen var fri.

Der skete intet, og så gav jeg motoren gas, fortsatte ud ad landevejen, ud i mørket, bort fra politiet, der glemte at give tegn til, at jeg skulle stoppe.

Jeg hørte et råb, men det tog jeg intet hensyn til. Jeg fortsatte, som om jeg intet



Lemvig-Bøvling-Vemb-rutebilen på værksted. Foto: Chr. Ramsgaard.

havde hørt, og nu var jeg ved krydset og drejede til højre, hvor landevejen fører til Lomborg.

Jeg var meget spændt. Ville politiet sætte efter mig? Ville de forsøge at standse mig, f.eks. ved Lomborg mejeri, eller ville de lade mig køre og så senere sende mig en hilsen, en tak for sidst, for de »grove løjer« ved Rom kirke.

Jeg troede at være sluppet med skrækken. Men så godt var det nu heller ikke.

Et par dage efter fik jeg fra politimester Kyhse, Lemvig, et brev med en tilsigelse om at møde på Lemvig politikontor hos politimesteren angående »ikke efterkommen ordre fra politiets«, som der stod i tilsigelsen. Det var et maskinskrevet brev med et blå stempel med politiets mærke: Den åbne håndflade med det årvågne øje. Et dengang velkendt symbol.

Næste dag gav jeg så møde på politikontoret og blev straks vist ind til politimesteren, hvor også overbetjent Frandsen og landbetjent N. Dam samt en kontordame, antagelig politimesterens sekretær, var til stede.

Politimester Kyhse, der sad bag et meget stort egetræsskrivebord, nikkede venligt til mig, bad mig tage plads på en stol lige foran skrivebordet. Så tog han et hvidt folieark frem fra en bunke papir, læste det hurtigt igennem, så over på mig med en streng embedsmandsmine og sagde:

»Jeg har her en rapport fra overbetjent Frandsen, der skriver, at forrige lørdag, den 18. november 1928, da politiet havde færdselskontrol ved Rom kirke og klokken ca. 18.15 var beskæftiget med at kontrollere en lastbil, efterkom De ikke politiets ordre om at standse. Overbetjent Frandsen skriver, at det var meget mørkt den

aften, hvorfor han stod midt på landevejen med en meget kraftig signallampe i hånden, hvormed han gav nogle meget tydelige glimt og samtidig svingede med lampen fra side til side, altså signaler, der ikke kunne misforstås. Overbetjent Frandsen skriver videre, at han stod fuldt belyst af Deres billygter, således at der ikke kunne være mindste tvivl om, at han ønskede at tale med Dem, og at De skulle standse, men at De ikke efterkom givet ordre.»

»Vil De fortælle mig, hvorfor De ikke holdt stille, som der var givet tegn til, og forklare, hvorfor De ikke efterkom politiets ordre?»

»Ja, det vil jeg meget gerne, men først må jeg protestere mod, at jeg ikke efterkom politiets ordre til standsning. Overbetjent Frandsen må indrømme, at jeg holdt stille straks, hr. Frandsen gav tegn. Jeg standsede vel en 50 meter fra ham og kørte frem igen, da der blev givet tegn til det. Det må overbetjenten give mig ret i.

Der er også nogle andre små unøjagtigheder, et par »skønhedsfejl«, vil jeg kalde dem, som jeg nødvendigvis må have rettet, et par fejl, overbetjenten må erkende er meget afgørende.

Må jeg have lov til at forklare, hvordan det virkelig gik til?

Det var meget mørkt den lørdag aften, så mørkt, at jeg havde nok at gøre med at styre den store rutebil, der var fyldt med passagerer. Man skal jo være årvågen, for at der ikke skal ske ulykker. Da jeg nåede Rom kirke 4 km fra Lemvig, kunne jeg i lysskæret fra rutebilens lygter se nogle mennesker bevæge sig et stykke borte. Hvad de lavede, var ikke muligt at afgøre på den afstand, men jeg kunne se et rødt lys, som jeg antog for baglygten af en lastbil eller et andet stort køretøj, f.eks. en ambulance. Det var i hvert fald et meget kraftigt lys. (Dengang skulle der kun være én baglygte på bilerne). Jeg fik straks den tanke, at der var sket en færdselsulykke, en tanke, der bestyrkedes, da jeg så en person i polituniform stå midt på vejen med en signallampe, som han svingede frem og tilbage fra den ene side til den anden, et tegn, jeg umuligt kunne tage fejl af. Det betød, at jeg skulle standse, hvad jeg selvfølgelig også gjorde. Jeg standsede i så stor afstand fra den formodede ulykke, at jeg ikke spærrede vejen for den fri passage, om der skulle komme ambulance, kravnogn eller mere politi. Det kunne jo være en meget alvorlig ulykke.

Pludselig forsvandt det røde lys. Jeg fik senere at vide, at det var en lastbil, politiet havde noteret. Nu så jeg overbetjent Frandsen stå midt på landevejen og vinke til mig. Det var tydeligt, at jeg skulle komme nærmere.

Jeg har været soldat, og der lærte jeg en del tegn, når vi var på øvelse, f.eks. at en vinkende bevægelse med armen betød, at man skulle komme nærmere og en oprakt arm med håndfladen vendt fremad betyder, at der skal standses. Det er tegn, der ikke kan misforstås.

Overbetjent Frandsen gjorde tegn til mig, at jeg skulle køre frem, men ikke tegn til, at jeg skulle standse. Derfor fortsatte jeg selvfølgelig. Jeg vidste jo ikke, hvad der var hændt på landevejen. Jeg vidste bare, at jeg havde fået tegn af politiet til at køre frem, men ikke til at standse igen.»

Jeg så over på politimesteren, der havde lagt begge albuer op på skrivebordet og

med foldede hænder under hagen havde hørt på min forklaring med stor interesse og et ansigtsudtryk, som morede han sig over min måde at fremstille sagen på og min opfattelse af en »ulykke«.

»Selvfølgelig vil jeg da efterkomme politiets ordre«, fortsatte jeg, »og det mener jeg også, at jeg har«.

Der blev en pause og et øjeblik stilhed i kontoret. Jeg så fra politimesteren over mod kontorets store, sydvendte vindue med de tunge fløjlsgardiner. Vinduet var inddelt i små, aflange ruder, hvorigennem solen skinnede og kastede et langt, bredt solstrejf hen over kontorets brune linoleumsgulv. Jeg greb mig selv i at sidde og tænke på, hvor mange hjørner der dog var i disse små ruder, og hvor meget unyttigt arbejde, den, der skulle pudse disse vindueskroge, måtte udføre.

Hvad ville politimesteren gøre? Ville han tro på min forklaring, eller ville han sige: »Den tror jeg ikke på«.

Politimesteren tøvede et øjeblik. Så sagde han: »Sig mig en gang, Ramsgaard, var der flere passagerer i vognen, end den er indregistreret til, da De kørte forbi politiet ved Rom kirke, og er det tilfældet, hvor mange var der da i vognen? Det vil jeg gerne vide, for efter Deres fremstilling af begivenhederne den aften kan der være noget, der taler for, at jeg lader sagen falde og ikke rejser tiltale imod dem.

Er det rigtigt, hvad De siger, har min overbetjent begået en fejl ved ikke tilstrækkelig tydeligt at tilkendegive, at De skulle stoppe, en fejl, der selvfølgelig kommer Dem tilgode«.

Jeg var noget i tvivl om, hvorvidt jeg skulle sige sandheden eller påstå, at der så sandelig ikke var for mange i rutebilen, en påstand, de to politifolk, Frandsen og Dam, ikke ville tro på. Heller ikke den motorsagkyndige Laurits Høj, der selvfølgelig ville blive ført som vidne, om der blev rejst tiltale mod mig, ville tro mig.

Overbetjent Frandsen så hen på mig med et blik, jeg ikke kunne tage fejl af. Hans ansigt var som en »tordensky«, og jeg lagde mærke til, at den næstøverste knap i hans uniform enten ikke var knappet eller helt manglede. Det var en fejl ved overbetjentens uniform, en fejl, der kunne skaffe ham en påtale fra politimesteren. Det gav mig en idé. Jeg ville sige sandheden. Jeg ville ikke udsætte mig for en anklage fra politimesteren for at have givet urigtige oplysninger.

»Selvfølgelig vil jeg være politimesteren taknemmelig, om De vil lade sagen falde«, sagde jeg med mit mest vindende smil, »for jeg synes ikke, jeg har gjort mig skyldig i nogen særlig stor forseelse. Hvor mange passagerer, der var i vognen, ved jeg ikke så nøje, for jeg talte dem ikke, men når sandheden skal frem, og det skal den, må jeg erkende, at der var nogle passagerer, der stod op i midtergangen, og når der i en rutebil er passagerer, der står op, må det vel være, fordi der ingen siddepladser er. Jeg vil tro, at der har været 6-8 personer for mange i vognen, men så må man også tænke på, at det kun drejede sig om ganske få kilometer, disse passagerer skulle med, idet de fleste, ja, måske dem alle, ville stå af, når vi nåede Lomborg mejeri, der er sådan en slags knudepunkt, hvor sognevejene mødes«.

»Jeg vil også gerne gøre opmærksom på, at rutebilen på intet tidspunkt havde

været overbelastet, idet vognens bæreevne oversteg de overtallige passagerers vægt. Det er ikke den samlede vægt af passagererne, der er for stor, når en rutebil er overfyldt. Det er siddepladserne, det kniber med, idet loven kræver 65 cm siddeplads til hver person, og min vogn svarer til 15 personer foruden chaufføren. Det er vognen indregistreret til.

»Udmærket«, sagde politimesteren, idet han lagde overbetjent Frandsens rapport ned i en flettet stråkurv, beregnet til disse store folieark.

»Udmærket, vi lader sagen falde, men tro nu ikke, at det altid vil gå sådan. Næste gang står De til en bøde.«

»Tak, hr. politimester, jeg skal huske Deres henstilling og ikke tage flere op, end der er siddepladser til.«

Jeg åbnede døren til forgangen, vendte mig om og bød farvel, idet jeg efter at have lukket døren sagde til mig selv: Ikke flere end der er siddepladser til. I hvert fald ikke før næste lørdag.

PÅ TVILLINGEHJUL OG BALLONDÆK

Det var en travl lørdag i maj 1930, jeg ved 18-tiden kom kørende op ad den stejle Vesterbjerg, der med sine tre skarpe sving godt kunne være en drøj omgang at klare for en rutebil, der var tungt lastet med otte passagerer for mange, hvilket ud fra et økonomisk synspunkt var ganske udmærket, men langt fra lovligt og ville koste bøde, om jeg var så uheldig at møde færdselspolitiet. Men de plejede ikke at være på de kanter så nær Lemvig og slet ikke på den tid af dagen. Der var fred og ingen fare.

Dog kun tilsyneladende, for netop, som jeg når det skarpe sving på toppen af Vesterbjerg og drejer til venstre, ser jeg til min store forskrækkelse overbetjent Frandsen, landbetjent N. Dam og motorsagkyndig Laurits Høj stå midt på landevejen i færd med at kontrollere en lastvogn, der var kørt op på den lille, flade vægt, politiet bruger, når det skal kontrolleres, om bilerne har overlæs.

Netop som jeg når hen til »mine tre venner«, er de færdige med at kontrollere lastbilen, der nu kører ned fra vægten og forsvinder ud ad landevejen med en fart, som gjaldt det livet. Chaufføren syntes sikkert ikke om at være i færdselspolitiets nærhed.

Den aftale, jeg havde med mine gamle kunder om, at de skulle springe ud af bagdøren, når jeg blev standset af færdselspolitiet, var ganske udmærket en mørk efterårs- eller vinteraften, men en majdag med solen højt på himlen, hvad skulle vi da gøre?

Overbetjent Frandsen var trådt ud midt på vejen og gav tegn til, at jeg skulle standse.

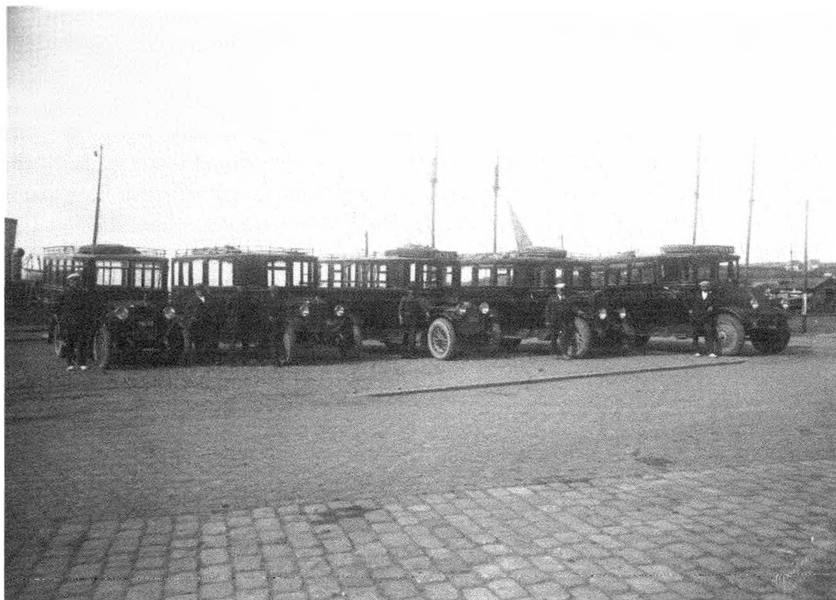
Mine passagerer var alle »gamle kunder« og mine gode venner, der alle ville gøre, hvad de kunne for at hjælpe mig, når jeg kom i vanskeligheder. De betragtede rutebilen som deres egen, som noget, de selv havde part i, og som de skulle hjælpe på alle måder.

Da jeg holdt stille foran politiet, stod overbetjent Frandsen på højre side af rutebilen, den motorsagkyndige Laurits Høj på venstre side og landbetjent N. Dam lige foran vognen.

Nu blev bagdøren åbnet, og tre-fire mand hoppede ud. Laurits Høj råbte til dem, at de skulle blive i vognen, men det tog de intet hensyn til, for som lille Peter Hønslagter fra Lomborg sagde: »Du er ikke politimand og har ingen ret til at befale over mig, og jeg står ud af den rutebil, når det passer mig, altså her og nu. Vær forvisset om det.«

Hønslagteren kaldte vi ham, fordi han havde en mindre hønsefarm. Da der i Lomborg var en anden fjerkræavler, der også hed Peter, og da alle i sådan en landsby er på fornavn, var det naturligt at kalde ham »Æ Hønslagter«, et navn, det var ret betegnende for ham, fordi han selv slagtede sine høns og solgte dem som »grydeklart« fjerkræ til husmødrene i Lemvig. Han var en lille korpulent, korthalset mand i 40-års alderen med kulsort hår og skæg, der groede så kraftigt, at det næsten dækkede hele ansigtet, så man kun så en rød næse og et par farveløse øjne i det buskede vildnis. En mand, der kunne have stået model til en Storm P. figur.

Lille Peter Hønslagter var med rutebilen hver lørdag, og da han langt fra var afholdsmand, var det sikkert, at han også var temmelig beruset, når han tog med rutebil hjem til Lomborg. Da han var et muntert menneske af den slags, der, når de



Der var megen rutebiltrafik fra Lemvig i mellemkrigsårene. Her er hele fem rutebiler, deriblandt Lemvig-Bovling-Vemb-rutebilen, opmarcheret på havnepladsen. Foto: Lemvig Museum.

får for meget at drikke, bliver endnu mere munter, var der ingen i rutebilen, der tog anstød af hans måske noget grove fuldmandssnak.

Lille Peter Hønslagters vilje til at hjælpe mig hin dag, da autoriteterne overraskede mig ved Vesterbjerg, har sin forklaring i en hændelse en lørdag nogen tid forinden.

Hønslagteren havde solgt et par aldrende køer på Lemvig Eksportslagteri for 4000 kroner og havde fejret besiddelsen af de mange penge med et antageligt antal kaffepunche. Det var således en meget munter og overstadig lille Peter, der efter handel og kaffepunche tog rutebilen hjem til Lomborg.

Han havde taget plads på bageste sæde, hvor han sad og viftede med en gammel slidt tegnebog og på fuldmandsvis vrøvlede om, hvordan han havde fået pengene udbetalt i banken.

Når jeg var færdig om aftenen, og før jeg kørte rutebilen i garage, gik jeg altid en tur ned gennem midtergangen for at se, om der var glemt noget, eller om sæderne var blevet snavsede, og jeg fejede gulvet for papirstumper og snavs fra passagerernes fodtøj. Den aften, jeg her fortæller om, fandt jeg noget.

På bageste sæde, hvor lille Peter Hønslagter havde siddet og viftet med sin tegnebog, så jeg den nu stikke frem, fastklemt mellem det læderbetrukne ryglæn og langsædet, og da jeg undersøgte tegnebogen, viste det sig, at der var mange penge i den, de penge han havde fået for de to køer.

Det var en næsten ædru lille Peter Hønslagter, der en halv time senere ringede til mig og med grødet stemme spurgte, om jeg havde fundet hans tegnebog, og en glad og lykkelig mand, da han fik at vide, at tegnebogen og pengene var i god behold.

»Det skal jeg aldrig glemme«, sagde han, »og kan jeg nogensinde hjælpe dig, så er jeg din ven for livet«.

Nu var jeg altså i knibe, og lille Peter Hønslagter glemte ikke sit løfte. Her kunne han hjælpe mig, troede han, ved at gøre så meget fuldmandsvrøvl som muligt og derved sinke politiet i arbejdet. Men det var jeg absolut ikke glad for, fordi jeg ikke var interesseret i at irritere politiet eller den motorsagkyndige mere end nødvendigt. Jeg gik derfor ud af rutebilens reservedør og fik fat i den stadig mere aggressive Hønslagter, skubbede ham til side og sagde henvendt til den motorsagkyndige Laurits Høj: »Du må undskyldte lille Peter. Han er lidt overstadig, for ikke at sige godt pløret. Det kan jo hænde for den bedste«.

Overbetjent Frandsen havde under Hønslagterens ordveksling med den motorsagkyndige været inde i rutebilen og kontrolleret, at ingen stod op. Han ræsonnerede derfor, at der ikke var for mange passagerer. Ved synet af de mange, der havde samlet sig om Hønslagteren og den motorsagkyndige uden for, kneb det imidlertid med at få regnestykket til at gå op. »Hvor mange var der i vognen, da den blev standset – det vil jeg gerne vide«, sagde han til den motorsagkyndige.

»Ja, det vil jeg også«, sagde den motorsagkyndige. Han tilføjede så komplet ulogisk: »Da vi ikke med sikkerhed kan fastslå, hvor mange af dem, der står her om-

kring os, der var med rutebilen, må vi veje vognen og de passagerer, der nu er i den, og så regne ud om den har været overbelastet. Måske er vognens bæreevne så stor, at passagererne ikke på noget tidspunkt har været i fare, og det er jo egentlig det, politikontrollen skal kontrollere.»

Overbetjent Frandsen nikkede og pegede hen mod den lille, flade kontrolvægt. »Vi vil gerne vide, hvor meget din rutebil vejer. Vil du være venlig at køre op på vægten?«

Jeg startede rutebilen og kørte hen mod vægten, der så af den motorsagkyndige blev anbragt under det yderste af baghjulets tvillingedæk.

Nu viste det sig, at vægten, der var lille og temmelig smal, var så lav, at den ikke kunne løfte rutebilen så højt, at begge de blødt oppumpede ballondæk kunne frigøres fra vejbanen.

Vi prøvede flere forskellige stillinger, flyttede vægten fra yderste til inderste dæk, så midt på dækkene, men der var intet at gøre. Lige meget hvor vi anbragte vægten, var der altid et eller noget af de to dæk, der røgte ved vejbanen, så resultatet blev forkert. Rutebilen kunne ikke vejes på den lille flade vægt.

Nu begyndte tilskuerne at komme med spydige bemærkninger. Også de, der ikke havde været med rutebilen, blandede sig i den ret livlige diskussion. Særlig lille Peter Hønslagter kom med en rammende bemærkning, idet han brugte det bibelske ord fra »Daniels bog«: »Du er vejjet og fundet for let«.

Lille Peter Hønslagter var meget bibelstærk, for som han fortalte mig: »Bibelen er den eneste bog, jeg nogensinde har læst. Til gengæld har jeg læst den flere gange, for den er jo mere spændende end selv den skrappeste kriminalroman fra avisens føljeton«.

Tilskuerne havde alle som én taget mit parti. De syntes, at det var noget pjat at genere en rutebil, der kørte i fast rute. Det fremgik tydeligt af deres bemærkninger, at selv om politifolkene kun gjorde deres pligt, var stemningen alligevel imod dem.

Så populære var rutebiler allerede dengang.

Laurits Høj var ærgerlig, for ikke at sige meget vred, og de to politifolk var heller ikke tilfredse, men der var intet at gøre. Rutebilen *kunne* ikke vejes på politiets vægt.

Der var nu gået tyve minutter, og stemningen inde i rutebilen blev mere irriteret, så der faldt mange drøje og drillende bemærkninger, og jeg var selv ved at blive noget fortrydelig, men var klar over, at politifolkene udmærket kunne notere mig for overlæs, om de ønskede det, fordi der selvfølgelig havde været for mange i bilen. Politiet kunne bare ikke med sikkerhed fastslå, hvor mange det drejede sig om, fordi passagererne var stået ud af vognen og nu stod blandt tilfældige tilskuer, der i de sidste tyve minutter havde samlet sig omkring rutebilen.

Jeg gik hen til overbetjent Frandsen og sagde med mit allermest elskværdige smil, skønt jeg inderst inde var godt gal i hovedet: »Nu har I sinket mig næsten en halv time. Lad så det være nok. I har gjort jeres pligt og er blevet en erfaring rigere, en erfaring, der måske kan komme jer tilgode en anden gang.«

Overbetjent Frandsen tøvede et øjeblik, så hen på landbetjent N. Dam, der nikkede samtykkende og derefter gjorde tegn til mig om, at jeg kunne køre. Der faldt ingen bøder den dag.

Lille Peter Hønslagter og de andre, der var stået ud af vognen, begyndte nu at gå fremad og drejede et øjeblik efter om hjørnet ved godsbanegården. Der samlede jeg dem op, da politiet var kørt den anden vej ad Vesterbjerg til byen.

MED POLITIMESTEREN SOM PASSAGER

Jeg vil nu fortælle om en lørdag med silende regn, da jeg havde politimester Kyhse, Lemvig, med som passager. Det var en dag, jeg sent vil glemme.

Jeg tror ganske bestemt, at havde vi ikke haft et velvilligt færdselspoliti og en meget forstående politimester i Lemvig, ville Lemvig-Bøvling-Vemb rutebil næppe have klaret sig økonomisk, for så ville jeg have fået så mange og så store færdselsbøder, at jeg næppe kunne betale dem.

I disse år var det almindeligt, at en dommer idømte en vognmand, der havde kørt med overlæs, en bøde på 100 kr. for første gangs-forseelsen og siden fordoblede bøden. Jeg antager, det samme var tilfældet for rutebilernes vedkommende. Jeg ved det ikke, for i de ti år, jeg kørte rutebil, blev jeg kun noteret én gang og fik 100 kr. i bøde.

Man kan med god grund spørge, hvorfor jeg tog så mange passagerer med, at vognen blev overfyldt. Det er rigtigt, at jeg kunne sige stop, når jeg havde det antal i vognen, den var godkendt til, men det er nu ikke så let for en rutebilejer at sige nej til sine gamle kunder, når de en regnvejrsdag står ved landevejen og gerne vil med. Det var politimester Kyhse da også indforstået med, hvad der ganske tydeligt fremgår af følgende hændelse:

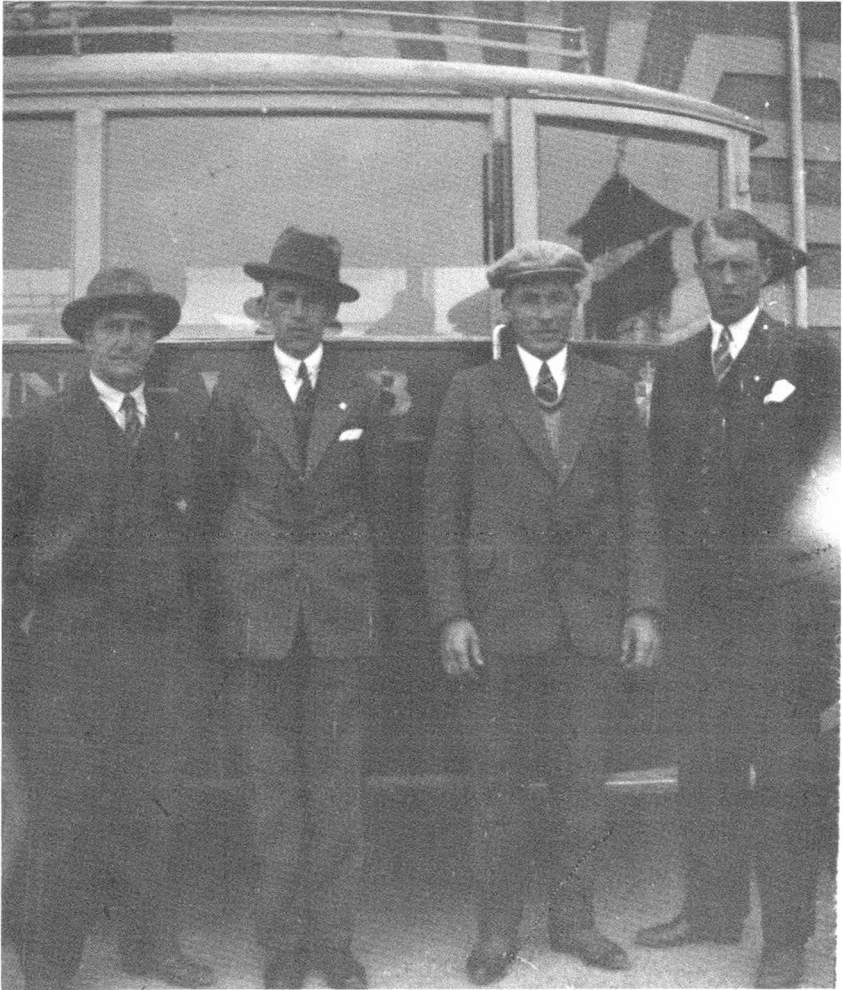
Grå, trist, med regn og slud, var dagen begyndt, da jeg startede fra Bøvling kl. 8 for at køre til Vemb, hvor jeg skulle nå københavnertoget kl. 9. Det tog en time at køre de 21 km mellem de to byer.

Turen gik fra Bøvling til Nees mejeri. Derfra over Skalstrup med holdeplads ved brugsforeningen. Videre til Gørding, hvor der var en lille købmandsbutik, nærmest en høkerforretning, en blandet landhandel, så til Vemb, hvor jeg skulle være kl. 9.

I Vemb havde jeg holdeplads ud for statsbanernes ventesal med privatbanestationen på den modsatte side af vejen. Dengang var vejene i Vemb ikke asfalterede eller brolagte. Pladsen foran banegården var kun grusbelagt. Det medførte selvfølgelig en generende støvplage, når biler og motorcykler kørte gennem Vemb, selv om farten dengang var meget beskedent.

Den lørdag, jeg her fortæller om, var der dog ingen støvplage i Vemb eller de andre landsbyer, for det øsregnede lige fra tidlig morgen, og at dømme efter de tunge, blågrå skyer var der heller ikke udsigt til andet end regn den dag.

Jeg skulle efter køreplanen vente på toget, der ankom ved 11-tiden til Vemb. Det var den såkaldte københavnerforbindelse over Esbjerg.



Habit og slips var påklædningen, når Chr. Ramsgaard kørte med Lemvigs fodboldspillere. Her ses han som nr. 2 fra højre. I en halv snes år befordrede Ramsgaard byens fodboldspillere til turneringskampe rundt om i landet. Lemvig-Bøvling-Vemb-rutebilen var næsten aldrig i ro. Foto: Chr. Ramsgaard.

Det regnede stærkt, da jeg startede fra Vemb, og det regnede stadig, da jeg en time senere nåede til Bøvlingbjerg, hvor jeg havde et ophold på en halv time.

Der var fem passagerer i rutebilen, da jeg startede fra Bøvling. En af dem var politimester Kyhse, Lemvig, et udmærket menneske, en embedsmand, der nødtigt ville gøre andre mennesker fortræd.

Politimesteren havde fået plads lige inden for døren, hvor der, for at lette ind- og udstigning, var anbragt et énmandssæde med forniklet jernbøjle foran, således at passageren på sædet ikke skulle falde ud af døren, når der blev bremset hårdt op.

Jeg var egentlig ikke særlig glad for at have politimesteren som passager, selv om betalingen (det var dengang 2 kr.) for turen på de 21 km mellem Bøvlingbjerg og Lemvig jo var en kærkommen indtægt.

Nej, min betænkelighed var, hvordan politimesteren ville stille sig, når der blev overfyldt, når der var flere end de 15 passagerer, vognen var indregistreret til. Jeg vidste med sikkerhed, at der ville blive overfyldt.

Det var som sagt lørdag, og de fleste, der boede langs ruten, skulle til Lemvig. Det var jo skik og brug, og da det var regnvej, valgte mange, der ellers ville have cyklet til Lemvig, i stedet at tage med rutebilen.

Jeg stod op i vognen, sagde goddag og velkommen, satte mig ved rattet og lod, som om jeg ikke fandt politimesterens tilstedeværelse usædvanlig. En rutebilchauffør er jo vant til at befordre alle slags mennesker.

Ved udkørslen fra Bøvlingbjerg stod to passagerer i ly ved gavlen af det sidste hus. Jeg åbnede døren, og de trådte ind. Nu var vi så syv i vognen.

Ved Vester Mølle, hvor vejen fra Fjaltring munder ud i amtsvejen, stod fire personer. Nu var vi elleve, og da vi kom til Dybe mejeri, var bilen fyldt.

Ved gården »Trolldhøj« en kilometer fra Dybe stod en ældre kvinde i en rummelig regnfrakke. Jeg åbnede døren for at sige til hende, at vognen var fyldt, og at hun ikke kunne komme med, men før jeg fik sagt et ord, højede politimester Kyhse sig ned mod konen, der allerede var trådt op på første trin, greb hende i armen og sagde med høj, ja, næsten kommanderende stemme: »Kom dog indenfor, min gode kone, så vi kan få døren lukket. Vi vil nødig være mere våde end nødvendigt.«

Konen kom ind, stod et øjeblik og så sig lidt omkring i den fyldte vogn, hvor der ikke var en ledig plads. »Gå lidt tilbage i vognen«, sagde jeg til hende, »der er nok en siddeplads, du kan få.«

Jeg havde ganske vist reservestole med, små jernstole med lærredssæde, der kunne klappes sammen og anbringes under bilens faste sæder, så de ikke optog plads andet sted i rutebilen.

Grunden til, at jeg ikke havde stolene fremme, var, at der kunne være mange flere passagerer i en vogn, når de står op, end når de sidder ned. Det er helt utroligt, så mange mennesker, der kan pakkes sammen i en rutebil. Selv om vognen er stopfyldt, kan der næsten altid være én til.

En anden grund var, at jeg var klar over, at politimesteren udmærket vidste, at bilen nu var fyldt med det antal, den var indregistreret til, men som det ejegode menneske, han var, ville han hjælpe mig og de mennesker, der stod ude i det stidigt silende regnvej.

Politimester Kyhse havde taget sin uniformskasket af og anbragt den i nettet over stolesæderne, måske for at markere, at nu var han privatmand, og at der ikke skulle tages særligt hensyn til ham.

Ved Dybe mejeri skulle jeg, for at følge den planlagte rute, vende bilen og køre et kort stykke tilbage til Rammedige, hvor vejen drejer til venstre og går direkte til Ramme stationsby ca. 3 km længere mod øst.

Efter at politimester Kyhse havde anbragt sin uniformskasket i bagagenettet, satte han sig godt til rette i det læderbetrukne stølesæde, lukkede øjnene og lod, som om han nu skulle til at nyde et velfortjent hvil.

Mellem Rammedige og stationsbyen Ramme ligger nogle store veldrevne gårde, smukt beliggende i et fladt landskab med vidt udsyn.

Her boede en i politiske kredse velkendt radikal gårdmand, Peter Hjortkjær, en stor, sværlemmet, vennesejls mand, der trådte hårdt i stenbroen og ikke gik af vejen for en rask diskussion. Han var en glad mand med smil på læben og et glimt i øjet, der vidnede om et roligt og selvikkert gemyt, en mand, man uvilkårligt fik tillid til.

Peter Hjortkjær skulle også til Lemvig den dag, selv om det kostede en våd trøje.

Jeg tog farten af bilen for at tage Peter Hjortkjær med, men kørte et lille stykke forbi ham, sprang hurtigt ud af reservedøren, åbnede bagdøren og forklarede Peter Hjortkjær, at alt var optaget foran og føjede hviskende til: »Og så har jeg politimester Kyhse med.«

Peter Hjortkjær var straks klar over, at der var problemer. Han havde ofte været med om lørdagen i en overfyldt vogn og vidste så udmærket, at jeg havde haft kontroverser med politiet.

Jeg har lagt mærke til, hvor lidt der skal til for at påvirke og forandre den stemning og atmosfære, der er i en rutebil, hvor mennesker af begge køn sidder tæt sammen i et forholdsvis lille rum.

Almindeligvis bliver der ikke talt ret meget i en rutebil. Man sidder gerne og kigger ud af de store vinduer, ser på landskabet, de grønne marker, husene og om sommeren de græssende kreaturer, føler sig lige så ensom, som befandt man sig på en øde ø. Og kommer der så en passager af den kværunderende type, der kritiserer alt og alle, bliver stemningen mere trykkende.

Men så kan man være heldig: Ind af døren kommer optimisten, der måske endda er et snakkesaligt menneske, og straks forandrer stemningen sig fra en kedelig »sig selv nok«-atmosfære – man kommer pludselig hverandre nærmere, man bliver en flok, der så udmærket kan tale sammen, ja, man har måske endda meget at berette om. Man spørger, og man lytter. Diskussionen er kommet i gang.

Et sådant optimistisk menneske var Peter Hjortkjær. Hvor han var, var der altid diskussion.

Lige inden for bagdøren på langsædet sad en lille, tynd mand. Jens Yver hed han. Han gik rundt i sognene omkring Lemvig og skaffede landmænd tjenestefolk, når de manglede en karl eller pige. En slags omvandrende fæstekontor.

Betalingen for den hjælp, han ydede, fik han hos landmanden i naturalier, og var det en husfrue i Lemvig eller en af stationsbyerne, der fik en ny pige, fik han et par kroner eller tre, et måltid mad, en håndfuld cigarer eller måske noget brugt tøj eller

andre gamle sager, som han så tuskhandlede med. Han var en alsidig mand, en kræmmer i den lille stil.

Da Peter Hjortkjær trådte ind i bilen, kikkede Yver noget misfornøjet på ham og sagde: »Du skulle egentlig ikke køre i rutebil. Du fylder for meget.«

Det var ikke pænt sagt, og der var vel dem, der ville blive fornærmede over den lille mands malplacerede bemærkning.

Det kunne nemt have udviklet sig til en større, måske forstemmende diskussion, men Peter Hjortkjær var ikke for ingenting den joviale mand, der ikke tog så tungt på, hvad en mand som Yver sagde.

»Ser du, bette Yver, nu rejser du dig op, og jeg får din plads. Så kan du få lov til at sidde på mine knæer, og så må du jo være glad for, at jeg har nogle solide ben at gå på, og jeg tilfreds med, at du ikke hører til de sværlemmede.«

Der blev grinet meget af Peter Hjortkjærs gemytlige ord, og efter et par drøje bemærkninger fra de andre passagerer måtte Yver rejse sig, og Peter Hjortkjær fik hans plads.

Der kom flere passagerer på min videre færd mod Lemvig, og alle sammen blev de lukket ind af bagdøren, så der var nok et par og tyve mennesker i bilen, da jeg kørte ned ad Vesterbjerg og drejede ind på torvet, hvor jeg havde holdeplads på sydsiden.

Da passagererne var kommet ud af rutebilen (de fleste benyttede bagdøren), sad politimesteren et øjeblik og så over mod kirken, hvorfra der lød en plaskende lyd fra tunge vanddråber, der fra en utæt tagrende faldt ned i en vandpyt mellem nogle af de toppede brosten, torvet dengang var brolagt med.

Jeg var blevet siddende bag rattet, for ærlig talt vidste jeg ikke rigtigt, hvordan jeg skulle forholde mig. Ligeftrem takke politimesteren for, at han velvilligt havde set gennem fingre med de ulovligheder, der var foregået på turen til Lemvig, var vel ikke så heldigt.

Nu rejste politimesteren sig, rakte op efter sin uniformskasket og satte kasketten på hovedet, som ville han markere, at nu var han embedsmand, nu var han politimester. Så steg han ud af vognen, vendte sig om mod mig og sagde: »Det var da udmærket, at vi alle kom til Lemvig, selv om det var en noget våd og ubehagelig regnvejrsgdag«. Politimesteren tøvede et øjeblik, og så fortsatte han: »Skulle De være forundret over, at jeg er med i Deres rutebil i dag, så er det fordi jeg på kontoret her i Lemvig har et par rapporter liggende, to rapporter, der i høj grad vedrører Dem og Deres måde at drive rutebilkørsel på. Det er landbetjent Dam, Bækmarksbro, der skriver, at De ret ofte, særlig om lørdagen, kører med flere passagerer, end Deres vogn er indregistreret til. Men da jeg gennem min gode ven, apoteker Høgenesen, Bøvlingbjerg, ved, at De er en udmærket rutebilejer, og gennem den motorsagkyndige L. Høj, Holstebro, har fået rapport om, at De holder Deres rutebil i særdeles fortrinlig stand, anskaffer en ny vogn, før det er strengt nødvendigt, og at De aldrig kører med dårligt vognmateriel, der kan bringe passagererne i fare, selv om der en travl dag kommer flere personer, end der efter lovens bogstav må være,

så fik jeg den tanke, at jeg ved selvsyn ville se, hvordan en sådan lørdag egentlig spænder af. Og jeg må sige, at jeg i dag har lært en hel del om, hvordan gensidig forståelse kan udjævne mange ubehageligheder og hjælpe andre mennesker en råkold regnvejrsdag«.

Politimesteren fortsatte: »Det er politiets opgave at sørge for ro og orden, men det er også politiets opgave at genere befolkningen så lidt som muligt. Jeg vil derfor henstille til mine politifolk, når de er ude for at kontrollere færdselen her og i oplandet, at de da ikke standser en rutebil, når den kører i fast timeplan, fordi en rutebil, der bliver standset af færdselspolitiet med efterfølgende undersøgelse af vognen og kontrol af passagertallet, ikke kan overholde køreplanen med det resultat, at passagererne risikerer at komme for sent til togene eller andre rutebiler. Det kan man ikke byde en befolkning«.

Jeg var meget glad for politimesterens løfte, for så kunne jeg jo bede de passagerer, der var for mange i rutebilen, om at stå af, før vi nåede bygrænsen.

OM AT KØRE PLANKEN UD

Der, hvor vejen fra Bøvling til Nees mejeri krydser den smalle, men vandrige Flynder å ved sydenden af Bøvling Indfjord, var der en træbro af den slags, der var meget almindelig i gamle dage. Helt op til årene omkring 1920 og 1930 var der mange af dem spredt over hele landet.

Træbroen her ved Nees landevej og Bøvling Indfjord blev i daglig tale kaldt Ulsund bro, fordi Nees-vejen gik lige forbi den store proprietærgård Ulsund.

Broen var bygget som de fleste træbroer dengang, af solidt polsk tømmer, der var så fyldt af harpiks og træolie, at det var om ikke uforgængeligt, så dog meget holdbart.

Tømmeret bestod af flade, temmelig brede planker, firkantede tværbjælker og runde stolper, rammet så dybt ned i åbundens faste grus og sandlag, at de kunne modstå det vældige tryk, når en rigtig pibestorm fra vest en efterårsdag sendte Vesterhavets skummende brådsøer ind ved Thorsmindes sluser og pressede vandet op gennem Nissum Fjord, Bøvling Indfjord og Flynder å, hvor der hurtigt kunne blive et katastrofalt højvande med et uhyre pres på broen.

Så stort kunne presset blive, at da jeg en mandag morgen (Bøvling rutebil kørte jo ikke om søndagen) efter en to-dages meget hård novemberstorm kom kørende til broen, havde vandmasserne skyllet et stort stykke af grusvejen bort, så der nu var et gabende hul lige foran træbroen.

Jeg stod ud af rutebilen for at tage skaden i øjesyn. Der var ingen passagerer med den mandag, så jeg var helt alene om at klare problemet, jeg her var kommet ud for.

Først undersøgte jeg hullet, hvor jeg kunne se et par store granitsten, der var blevet klemt fast mellem to bropillere og derved havde stoppet så meget for grus og sand, at der i bunden af hullet var dannet en forhøjning.

Stormen havde lagt sig. Nu var det næsten magsvejr, og vandet, der før havde stået højt over vejen og broen, var svundet så meget, at de to store sten i bunden af hullet netop ragede nogle cm op over vandet, således at jeg kunne stå på dem, da jeg hoppede ned i hullet for bedre at orientere mig om skadens omfang. Hullet var næsten halvanden meter dybt og i bunden én meter bredt. Jeg så mig omkring og fik øje på nogle træstykker, fire fiskekasser og et ålhyttefad i strandkanten neden for broen i et af de mange indhak, vandet havde skabt under stormen. Jeg ville prøve at fylde hullet op, så jeg med en portion held, ikke så lidt dristighed og temmelig stærk fart kunne komme over hullet. Det risikable og dumdristige i foretagendet stod mig klart, men jeg var fast besluttet på at prøve, selv om jeg risikerede, at rutebilen blev hængende i hullet.

Det viste sig, at de fire fiskekasser og hyttefadet let kunne fylde hullet. Ja, hyttefadets øverste kant ragede endda nogle cm op over broplankerne, så det ville jo nok give et forsvarligt hop, når jeg kørte over.

Jeg var klar over, at der skulle fart på for at komme over. Gik jeg i stå midt i hullet, ville det blive meget vanskeligt at komme op igen. Jeg startede bilen og rykkede et langt stykke tilbage for at få så stort tilløb som muligt. Jeg antager, at jeg var 50-60 meter fra broen. Her standsede jeg for endnu en gang at tage et overblik over situationen. Så speedede jeg motoren op for at få den så varm som muligt.

Jeg begyndte at køre. Nu i første gear, nu i andet, nu i tredje, og så speederen i bund og fuld fart på. Med et bump og en lyd af splintrende træ fór jeg over den interimistiske broforbindelse. Jeg mærkede et stød så kraftigt, at rattet blev slået ud af hænderne på mig. Og da baghjulene tørnede mod det splintrede, men stadig højtliggende hyttefad, følte det som et slag af en kæmpestor forhammer mod den gamle, tjærede trækasse og et tryk så voldsomt, at rutebilens bagende blev slynget højt op, så de to bageste hynder i vognen blev kastet ud i midtergangen, hvor de landede mellem stolerækkerne, den ene stående på højkant, den anden liggende på tværs af vognen.

Jeg var glad, meget glad, for ærlig talt kunne der nemt være sket en ulykke, en tanke, der nok havde strejft mig, men kun et øjeblik. Jeg havde jo ikke tænkt mig, at trykket på hjulene ville blive så voldsomt, at det nærmest var et held, at dækkene ikke eksploderede.

Nu var jeg kommet over hullet og broen uden uheld, og det var jo, ret betænkt, det vigtigste i øjeblikket.

Jeg stod ud af bilen for at tage et nøjagtigt skøn over den skade, stormen og højvandet havde anrettet, og hvor stort hullet egentlig var, for jeg ville prøve at få et par store planker hos tømmerhandleren i Vemb.

Jeg var heldig, ja, næsten mere end heldig. Hos tømmerhandler K.K. Jensen fik jeg et par planker, knap 3 meter lange og 20 cm brede og af så svært tømmer, at de, som tømmerhandleren forsikrede, sagtens kunne bære »den bette bil«. K.K. Jensen var en mand med humoristisk sans.

Da jeg ved middagstid kom tilbage til broen, holdt et par biler og ventede på

mig. De skulle også gerne over broen, og som førerne sagde: »Kan du komme over, så kan vi vel også«.

Jeg var egentlig glad for, at de var der, for så kunne de hjælpe med at lægge plankerne til rette over hullet, hvilket langt fra havde været let, hvis jeg havde været alene om det.

Det gik godt. Vi kom alle over, og da det tog lang tid, inden broen var køreklar igen, udviklede det sig til, at der almindeligvis holdt et par bilister eller flere, der meget gerne ville »færges over«. Jo, mine planker blev skam efterspurgt. Det var nødvendigt, at jeg tog plankerne med hjem hver dag, ellers risikerede jeg, at de var væk, når jeg skulle bruge dem. De var heller ikke så vanskelige at transportere. De blev anbragt på taget af rutebilen, og selv om de vejede godt til, så der blev overstyring, var det dog ikke så udpræget, at det gik ud over kørselssikkerheden.

NEJ TIL SØNDAGSKØRSEL

Da min rutebil den 15. maj 1922 for første gang kørte op foran Bøvling gæstehjem og holdt på sin fremtidige holdeplads, var der sikkert ingen, der skænkede det en tanke, hvor stor en forandring den lille ni-personers rutebil skulle give anledning til.

Det var indlysende, at beboerne i Bøvling, Nees og Skalstrup, der havde langt til jernbanen, ville få store fordele af rutebilen, men også på andre måder skulle bilen komme til at spille en rolle, f.eks. i forholdet mellem de troende og valgmenighedsfolkene.

Mennesker, der tidligere ikke kunne være i stue sammen, var nu tvunget til at sidde side om side i samme rutebil, om de ønskede at komme med, endog sidde ganske tæt sammen, så de kom i berøring med hverandre på de to langsæder. Rutebilen var jo kun indregistreret til ni personer, og det hændte jo heldigvis ret ofte, at der var mange flere med.

Da opdagede disse folk, at de udmærket kunne være i samme bil. Dertil kom, at eftersom årene gik blev skellet mellem de to religiøse retninger mere udjævnet. Den fanatisme, der fra gammel tid havde præget forholdene i Bøvling og omliggende sogne, var ved at forsvinde, og jeg er ganske sikker på, at rutebilen havde en andel i de ændrede forhold.

Selvfølgerlig havde de troende deres egen lastbilvognmand. Det ville være nærmest utænkeligt dengang, at en troende gårdmand skulle lade sine svin transportere til slagteriet af en vognmand, der tilhørte valgmenigheden.

Men nu kom der en nydelig lille rutebil, som man kunne køre med på hverdage, og da jeg ikke kørte ruten om søndagen, kunne de leje rutebilen til selskabskørsel. Det benyttede begge parter sig af i så høj grad, at jeg næsten var ude med rutebilen hver eneste søndag.

Da jeg i 1928 fik en ny bil, en 15-personers Chevrolet, søgte jeg om tilladelse til at køre rute om søndagen, to dobbeltture fra Bøvling til Lemvig.

Når man dengang ønskede at ændre noget ved den koncession, man havde på



Om søndagen måtte Ramsgaards rutebil ikke betjene rutens beboere. Så blev den ofte benyttet som udflugtsbil. Her ses den ved Esbjerg under en udflugt, der endte med punktering. Forfatteren yderst til venstre. I midten Knud Pedersen, der var chauffør på Fjaltring-Lemvig-ruten, og Ejnar Jensen, chauffør på Bøvlings-Lemvig-ruten. Foto: Chr. Ramsgaard.

ruten, skulle man ansøge amtet om tilladelse, hvorefter amtet skrev til alle sogne på ruten, om de kunne anbefale. Og kunne samtlige sogne det, var sagen i orden, men var der bare et af sognene, der ikke kunne anbefale, kunne ansøgningen ikke imødekommes. Det var paragraf 19 i færdselsloven af 1. oktober 1923, der bestemte det, og det var den paragraf, der 8 år senere fratog mig koncessionen, da Lemvig-jernbanen søgte den. En mærkelig lov, for at sige det mildt. Mere om det senere.

Jeg havde som sagt søgt om tilladelse til søndagskørsel, og det blev anbefalet i samtlige sogne undtagen Bøvling. Der havde Indre Missions sognerådsmedlemmer stemt imod, og da de var i flertal, faldt sagen. Senere har jeg fået at vide, at fik jeg lov til at køre om søndagen, ville det bevirke, at ungdommen så kunne komme til Lemvig og måske falde i ugudeligt selskab. En tankegang, der vidnede om manglende logisk sans, manglende evne til at vurdere en sag rigtigt. Forholdet var lige det modsatte. Ifølge den køreplan, der var medsendt ansøgningen, ville jeg køre to dobbelte ture med sidste afgang kl. 23 fra Lemvig. Det ville sige, at de unge mennesker med rutebilen ville komme hjem i ordentlig tid, hvorimod de, der enten cyklede eller kørte i udlejningsbil (dengang hed det ikke taxa) måske ikke kom hjem før langt ud på natten. Derfor var det en kæmpebrøler af Bøvling sogneråd at nægte mig tilladelse til at køre om søndagen.

Jeg betalte så omsætningsafgiften på min nye bil og kørte udlejningskørsel om søndagen.

DEN LEDE PARAGRAF 19

Den 6. februar 1935 fik jeg en telefonisk henvendelse fra driftsbestyrer H. H. Ronø, Vemb-Lemvig-Thyborøn jernbane. Driftsbestyreren bad mig om en samtale angående min rutebil, som jernbanen var interesseret i. Han foreslog, at vi skulle mødes på Industricafeen i Lemvig, hvor vi i hyggeligt samvær, som han sagde, ved en kop kaffe og et par stykker smørrebrød kunne drøfte betingelserne for købet af rutebilen.

Jeg var meget forundret og gjorde driftsbestyreren opmærksom på, at jeg ikke agtede at holde op som rutebilejer og derfor ikke ville sælge min rutebil.

Det beklagede driftsbestyreren, men bad mig alligevel om et møde på Industricafeen, da det ville være til stor fordel for mig. Det forstod jeg ikke og bad om nærmere forklaring, hvad hr. H. H. Ronø ikke var særlig begejstret for, da den sag, han ville tale med mig om, ikke egnede sig til at blive drøftet i en telefonsamtale. Dog ville han ikke skjule, at det drejede sig om paragraf 19 i lov om motorkørsel af 1923.

Da gik der et lys op for mig. Straks, driftsbestyrer Ronø nævnedes paragraf 19 i færdselsloven, vidste jeg besked. Den paragraf kendte alle rutebilejere, mange af sørgelig erfaring, fordi den gav stats- og privatbanerne mulighed for på lovlig vis og med færdselsloven i hånden at fratage en privat rutebilmand hans koncession og dermed hans forretning og hans levebrød.

Alle rutebilejere var medlemmer af foreningen »Danmarks Rutebiler«, fordi det gav os fordele ved f.eks. gummikøb, reklame, forhandling med myndigheder osv. Jo, vi rutebilejere kendte udmærket paragraf 19. Flere havde stiftet bekendtskab med den på en meget uheldig måde.

»De siger, hr. Ronø, at privatbanen Vemb-Lemvig-Thyborøn vil købe min rutebil. Hvorfor ikke være ærlig og sige sandheden, nemlig at privatbanen vil søge de bevilgende myndigheder om min koncession på Lemvig-Bøvling-Vemb-ruten, når koncessionen i 1937 efter en fem års periode skal fornyes. Paragraf 19 i færdselsloven af 1923 giver jo banen mulighed for at overtage den. Er det ikke rigtigt, at når privatbanen først har min koncession, så vil den overtage min forretning og nærmest tvinge mig til sælge min rutebil?«

Driftsbestyreren rømmede sig kraftigt. Så sagde han: »Privatbanens bestyrelse har vedtaget, at den i lighed med andre baner vil gå over til også at drive rutebil-kørsel og derfor søge min koncession. Jeg kan dog ikke rigtig lide udtrykket »tvinge«, når sandheden er, at vi vil *købe* din rutebil og give en god pris for den. Lad os derfor mødes et sted, som du bestemmer, for at tale om købet.«

Jeg var klar over, at jeg hellere måtte tale med driftsbestyreren, for vi rutebilejere var simpelthen et jaget folkefærd, når det gjaldt fornyelse af koncessionen.

»Udmærket, hr. driftsbestyrer, lad os mødes på Industricafeen i Lemvig. I skal ikke sige, at jeg ikke var til at tale med, selv om det er sandt, hvad jeg siger, at paragraf 19 handler om tvang. Lad os mødes om to dage, for at jeg kan høre, hvad De har at tilbyde.«

Er det virkelig rigtigt, at stats- og privatbaner kunne overtage en privatmands rutebilkoncession og uden erstatning af nogen art overtage rutebilejerens forretning og dermed hans levebrød?

Ja, det er rigtigt. Det var de hårde kendsgerninger, rutebilejerne levede under i årene fra 1923 og langt op i trediverne. Det fremgår klart og tydeligt af paragraf 19 i færdselsloven af 1923, af hvilken jeg her gengiver det afsnit, der angår rutebilkørsel i Danmark:

PARAGRAF 19

Rutebilkørsel med automobiler til befordring af personer ad en bestemt rute og efter forudlagt køreplan må uden for købstæderne og flækkerne kun finde sted efter dertil af vedkommende amtsråd meddelt skriftlig tilladelse. Forsåvidt kørselen helt eller delvis skal foregå ad offentlige biveje skal tilladelsen dog kun gives af vedkommende kommune. Hvis kørselen foregår gennem flere amtsråds kredse, meddeles tilladelse af det amtsråd, i hvis kreds den længste del af ruten ligger, efter forudgående forhandling med de vedkommende bysogne og amtskommune. Kan enighed ikke opnås under forhandling mellem de pågældende kommunale myndigheder, træffes afgørelsen af justitsministeren.

Således lyder det ordret i det afsnit af paragraf 19. Det er sidste afsnit af lovcitatet, man skal lægge mærke til: *Kan enighed ikke opnås* under forhandling mellem de pågældende kommunale myndigheder, træffes afgørelsen af justitsministeren.

Ved ændring af loven i 1924 blev det ministeren for offentlige arbejder, der skulle træffe afgørelsen ved appelinstant, og da denne minister siden 1924 havde været en jernbanemand, kan enhver forestille sig, hvad resultatet blev. Det var nærmest som at sætte ulve til at vogte får.

Fra 1924 til 1926 var det trafikkontrollør ved De danske Statsbaner Friis Skotte og fra 1926 til 1929 direktøren for den fynske jernbane, Stensballe, og siden 1929 igen Friis Skotte, der skulle træffe afgørelsen, når der var uenighed mellem de bevillende myndigheder. En sådan uenighed mellem f.eks. medlemmerne af et byråd var uhyre let at skaffe, for i privatbanens bestyrelse sad altid et eller flere medlemmer fra byrådet eller sognerådet i de byer eller landkommuner, hvor banen havde station. Disse by- og sognerådsmedlemmer skulle være medbestemmende, når en privatbane søgte om tilskud til dækning af det underskud, banerne i mange tilfælde havde.

Sådan var forholdene for rutebilejerne i Danmark, da driftsbestyrer H. H. Ronø ringede til mig angående »køb« af min rutebil, og derfor gik jeg med til at møde ham på Industricafeen i Lemvig for at høre, hvad han havde at sige.

Jeg har altid arbejdet ud fra den opfattelse, at man skal bøje sig for kendsgerningerne, men se at få så meget ud af en given situation som muligt, for det er jo også



Chr. Ramsgaards rutebil er punkteret, og han får kollegial assistance af vognmand Damsgard, Lemvig. Rutebilen ses ikke på billedet, men slangens størrelse afslører, at det ikke er en af personbilerne, der har tabt vejret. Foto: Chr. Ramsgaard.

en kendsgerning, at man ved forhandling kan nå vidt. Man kan snakke sig til mange fordele.

Et par dage efter mødtes vi så på Industricafeen i Lemvig. Til stede var driftsbestyrer H. H. Ronø og byrådsmedlem og medlem af skatterådet, skræddermester Sløk, Lemvig.

Driftsbestyrer Ronø indledte forhandlingen med at oplyse, at privatbanens bestyrelse havde besluttet at gå mere over til rutebildrift og derfor for et år siden i samarbejde med De danske Statsbaner havde søgt Ringkøbing Amtsråd om en rutebilkoncession på en ny rute mellem Lemvig og Holstebro. Ruten var allerede startet og havde givet gode resultater, sikkert fordi der blev kørt et par gange daglig.

Ruten fra Lemvig til Holstebro var en personrute »fra by til by«. Nu ønskede privatbanen en oplandsrute, altså en personrute fra »land til by«, hvor en rutebil som min, en 22-personers Bedford, kunne bringe oplandskunder ind til Lemvig til gavn for by og bane.

Privatbanen ville derfor søge amtet om min koncession, når den i 1937 skulle fornyes. Dog ønskede de allerede nu at købe min rutebil, fordi det så var en *real handel*. Banen var villig til at betale en god pris for vognen. Forretningen kunne de derimod ikke betale noget for. Den fik de jo ifølge paragraf 19 ganske gratis, når de fik tildelt koncessionen.

Driftsbestyreren strøg sig med en langsom bevægelse over den fyldige hage, rømmede sig og fortsatte: »Vi er meget interesserede i at få en »frivillig« ordning

med dig og vil derfor give en god pris for din vogn, en pris, begge parter kan være tilfredse med«.

»Ja, og så kan vi jo også betale noget for, at vi får ruten et år før koncessionen udløber,« bemærkede skræddermester Sløk med et grin, der sikkert skulle være venligt og imødekommende, men som jeg syntes var en falsk grimasse.

Driftsbestyreren lagde sig tilbage i stolen, kaldte på servitricen og bestilte tre pilsnere. Han mente nok, at der skulle drikkevarer til for at skylle den »frivillige« ordning ned.

Jeg sagde nej, jeg kunne med min bedste vilje ikke forliges med den tanke, at jeg skulle afstå en god, solid forretning uden erstatning, en forretning, hvor jeg var kaptajn på min egen skude, hvor jeg var den, der bestemte. Nej, der skulle så afgjort ikke blive tale om en »frivillig handel«. Jeg ville ikke sælge min selvstændighed for penge.

Driftsbestyreren smilede velvilligt, næsten overbærende, som om det med selvstændigheden var en underordnet sag, for som han sagde, idet han skænkede et glas øl op: Jeg kunne jo blive ved at køre på ruten som privatbanens chauffør. Det var meningen, at ruten skulle udvides med flere daglige afgange og kørsel om søndagen, som der var hårdt brug for, og som privatbanen nok skulle få tilladelse til, da Bøvling Kommune var interesseret i banen, fordi den skulle være med til at betale privatbanens eventuelle underskud. Der skulle kort sagt køres mere og derfor anskaffes flere vogne og ansættes flere chauffører, og så kunne jeg endda blive driftsleder. Den eneste forandring, der blev, var at jeg fik fast løn og en sikker levevej.

Jeg spurgte, om jeg som chauffør og eventuel driftsleder også fik højere pension, en pension, der svarede til den, banens funktionærer fik. Den var højere end almindelig aldersunderstøttelse, som det hed dengang.

Driftsbestyreren rystede på hovedet. Nej, det var der ingen lovhjælp for alene af den grund, at jeg ikke havde betalt til pensionskassen i en årrække, sådan som de fastansatte funktionærer havde.

Jeg takkede for tilbuddet om chaufførstillingen og den eventuelle driftslederpost, men det havde stadig ingen interesse.

Det velvillige smil om driftsbestyrerens mund forsvandt som dug for solen. Han havde åbenbart ikke ventet en sådan stædighed. Han trak en brun lædercigarfoderal op af inderlommen og bød mig og skræddermester Sløk en cigar. Jeg betakkede mig, da jeg ikke var nogen stor tobaksryger og ikke røg tobak, når jeg skulle forhandle om så vigtig en sag som denne, hvor hele min fremtid stod på spil.

Driftsbestyreren bed med en knasende lyd spidsen af cigaren og sendte den afbidte stump med et pust ud i lokalet, strøg derefter en tændstik og tændte cigaren, medens han samtidig sendte mig et undersøgende blik ud af øjenkrogene. Han tog så et ekstra dybt drag af cigaren og sagde med et skarpt, hårdt tonefald, for nu var han ved at blive vred, og nu skulle jeg have besked, nu skulle det være hårdt og lige på:

»Ramsgaard, du må være klar over, at privatbanen får din koncession, når den nu indgiver ansøgning til amtet, og den får vel at mærke koncessionen uden at skulle betale erstatning til dig. Det er kendsgerninger, dem må du bøje dig for, enten du så kan lide det eller ikke. Se bare, hvordan det er gået dine kolleger rundt omkring i landet. De har, så vidt jeg ved, solgt deres rutebiler til banerne, når disse først har fået rutebilejernes koncession. Se f.eks. de fire rutebilejere på Lemvig-Struer-ruten, Christian Christensen, Nyboe, Jens Sørensen og Niels Nielsen. Det er ikke så længe siden, de solgte rutebilerne, garagerne og hvad der ellers hører med til en rutebilforretning, til statsbanerne. Christian Christensen blev driftsleder, Nyboe og Jens Sørensen chauffører. Den fjerde, Niels Nielsen, der i 1908 startede ruten, var for gammel til at arbejde som chauffør. Han ville vedblive at være privatmand.«

Jeg takkede igen for tilbuddet, men det havde stadig ingen interesse.

Driftsbestyreren nikkede. Han havde atter fået det velvillige smil på: »Vi bøjer os for din vilje, men håber, at vi senere kan tale om sagen. Man skal sove på et godt tilbud.«

Den 16. februar traf jeg driftsbestyrer Ronø på gaden i Lemvig. Han fortalte, at nu sendte privatbanen en ansøgning til amtet, og han bad om oplysninger angående indtægterne på ruten, for som han sagde: »Vi må komme til en forståelse.«

Prisen på rutebilen vil naturligvis være afhængig af, hvor stor en indtjening der var på ruten. Den pris, driftsbestyreren kunne tilbyde, skulle selvfølgelig godkendes af banens bestyrelse, men han havde mandat til at give en god overpris, så-



Billedet er fra 1933. Guirlanderne fortæller, at vi er i julemåneden. Med kasket og taske Chr. Ramsgaard. Foto: Chr. Ramsgaard.

fremt jeg ville sælge vogn og rute, tilføjede han. Dog kunne der ikke, som før nævnt, betales for koncessionen. Den fik de jo.

Enhver kan sikkert forstå, at det er en blodig uret, der her bliver begået af et privat jernbaneselskab, for den overpris, banen ville betale for min rutebil, var vel nærmest symbolsk, for at bestyrelsen kunne stå med »rene hænder«. Nej, de kunne ikke få nogen oplysninger om min indtægt. Det var forretningshemmeligheder. Dog lagde jeg ikke skjul på, at indtægterne med den ene vogn var så små, at den netop lige akkurat kunne give en chauffør løn (jeg havde haft chauffør siden maj 1934) og mig en anstændig indkomst, som jeg kunne leve af, da jeg havde små udgifter. Jeg boede i eget hus og havde ingen gæld. Derfor kunne jeg leve billigt. Overskuddet på ruten havde aldrig været så stort, at det ville kunne dække noget af det underskud, banen havde. Derfor var det meningsløst at fratage mig min levevej.

»Vi er selvfølgelig klar over, at det ikke er det helt store beløb, du tjener,« sagde driftsbestyreren, men banen var interesseret i min rute, fordi den efter deres vurdering egnede sig til udvidelse.

En dag i februar 1935 fik jeg en skrivelse fra skattevæsenet om, at min årsindtægt på 3.800 kr. var forhøjet til 6.000 kr. Man kan i dag studse over et så lille beløb som 3.800 kr. og måske undre sig over, at jeg kunne leve for det. Jo, det kunne jeg, og endda leve godt.

Jeg klagede til overskatterådet, der lod mig vide, at det ville behandle min klage på et møde på Industrihotellet den 30. marts 1935, hvor jeg ville få lejlighed til at fremføre min klage og fremlægge bevis for min påstand om uretfærdig behandling af ligningskommissionen.

Til stede på Industrihotellet var: En kontorchef, to fuldmægtige, skræddermester Sløk fra skatterådet og et par fra ligningskommissionen.

En kontorchef i overskatterådet spurgte, med hvilken motivering ligningskommissionen havde forhøjet min indtægt til næsten det dobbelte, når jeg kunne bevise, at indtægten var udregnet efter de kørselssedler, min chauffør havde afleveret.

Jo, privatbanen ønskede at »købe« min rutebil, som hr. Sløk sagde. Jeg protesterede mod ordet »købe« og sagde, at han hellere måtte bruge ordet »tvinge« mig til salg. Hvad Sløk mente, var, at en højt ansat indkomst ville give amtsrådet en forestilling om, at min rute var en givtig forretning. »Handelen« ville så lettere gå igennem amtet, hvor den jo skulle godkendes.

Efter lange og til tider ret skarpe indlæg blev vi enige om at forhøje min indtægt til 5.000 kr.

Jeg var ved at blive træt af vrøvl og ubehageligheder, både med hensyn til salg af rutebilen og den i mine øjne uretfærdige måde, min koncession ville blive mig frataget på, så da jeg næste gang forhandlede med de to, driftsbestyrer Ronø og byrådsmedlem Sløk, forlangte jeg 35.000 kr. for rutebilen, en temmelig stor sum dengang. Jeg havde jo selv givet 10.000 kr. i bytte med en brugt rutebil, vurderet til 5.000 kr.

Det ville de to herrer slet ikke høre tale om, for som de sagde: Jeg måtte jo være klar over, at banen under alle omstændigheder fik min koncession. De henviste igen til, at DSB havde fået koncessionen på Lemvig-Humlum-Struer-ruten.

Det var en vanskelig tid for mig, og den forværrede afgjort den træthedsfølelse og svimmelhed, jeg det sidste par år havde lidt af.

Jeg solgte min rutebil til privatbanen for 25.000 kr. kontant og betingede mig, at min chauffør blev ansat ved banen.

Det var selvfølgelig for lidt, jeg fik, men da jeg altid har bøjet mig for det uundgåelige, og da det var en kendsgerning, at privatbanen ville få min koncession, og at prisen, 25.000 kr. lå noget over, hvad jeg kunne vente at få hos en privatmand eller automobilforhandler, ja, så gik jeg med til handelen.

Jeg afstod rutebilen den 1. januar 1936.



Chr. Ramsgaard
Forfatter
Sct. Jørgensgade 22
7500 Holstebro
Født 1897 i Tilsted sogn

Forbindelsen Ringkøbing – Århus

Af Jens Kongsted Lampe

Andenpræmien i Historisk Samsfunds jubilæumsprisopgave om »Trafik og færdselsforhold i Ringkøbing amt« blev vundet af lokalhistorikeren, tidligere handelsoverlærer Jens Kongsted Lampe, Brabrand. Han har skildret alle former for trafik på den tværgående trafikrute Ringkøbing-Århus fra oldtiden til vore dage, et tema, man kunne kalde »Fra Dejbjergvognen til Vesterhavsbus-sen.«

Hvor mærkeligt det end lyder, blev der ikke etableret en fast direkte og kollektiv persontrafik-forbindelse mellem Ringkøbing og Århus før efter 2. verdenskrig.

Det hænger måske sammen med, at helt op til år 1900 var der slet ingen købstæder og meget få større byer på denne strækning, idet Silkeborg først fik købstadsrettigheder i 1900, Herning i 1913, og den store stationsby Ikast havde i 1900 kun lidt over 2000 indbyggere. Befolkningsgrundlaget var for småt, og vejene var ikke de bedste. I 1773 betegnedes Ringkøbing-Århus-vejen fra Vorgod å til Ikast, der var 5 mil lang, dog som »skikkelig god og hård.«¹

Men lad os se lidt på det i et noget længere perspektiv og følge udviklingen helt fra oldtiden, for så vidt det lader sig gøre. De lange stier hen over klitterne, hederne, moserne og gennem skovene og dalene, hvem har trukket dem op? Det har oldtidens vilde dyr: bjørne, jævre, ulve, rensdyr, hjorte, rådyr, urokser, vildheste, vildsvin og ræve for 12-8000 år siden. Efter dyrene kom menneskene: strejfer, fangstfolk og jægere og trådte stierne til med deres hærdede, næsten garvede fodsåler eller skindsko, mens regnbyggerne trak ind over landet og tung sneluft lå over de vigende isbræer. Hvornår kom de første vogne? Vi ved det ikke, men ved Kideris i Rind sogn ved Herning har man fundet to flade skivehjul af træ, utvivlsomt den ældst kendte hjultype, som ved hjælp af kulstof-14-metoden er dateret til ca. 2200 f.Kr. og således er de hidtil ældste spor af køretøjer i Nordeuropa. Man mener, at endnu bronzealderens tunge arbejdsvogne var anbragt på svære skivehjul. Dejbjerg-vognene fra Præstegårdsmosen sydøst for Ringkøbing, hvoraf man fandt vigtige dele 1881-83, menes at stamme fra ca. 150-50 år f.Kr. De fortæller os måske om en kultkørsel som den, Tacitus skildrer ved sin omtale af den nordiske

frugtbarheds-gudinde Nerthus (Njord). Men den fortæller os også, at i før-romersk jernalder kendte man nav, eger og hjulkran. Hjulene fra den ene Dejbjergvogn har 12 eger. Også ved voldstedet Boringholm ved Rask mølle i Hvirring sogn har man fundet et vognhjul med nav og 12 eger. Det synes at være fra 1300-årene. Man har ganske givet også brugt vognene til almindelig arbejdskørsel.

Ad de stier, dyrene havde trådt, gik man til gudehøvet og senere til tingstedet, markedet, kirken, de hellige kilder, valgstedet eller hvorhen man nu ellers havde ærinder.

Færdes man til fods i amtet, kan man ikke undgå at få øje på de kuplede gravhøje, som nogle steder ligger i grupper eller parallelt. Her har oldtidens vejspor utvivlsomt strakt sig. Fra højene var der udsyn over landskabet, så man ikke mistede orienteringen. Længs en del af vejene kan man se dysser fra stenalderen, gravhøje fra bronzealderen eller urnegravhøje fra jernalderen – ikke mindst i Ringkøbing amt, der med sine næsten 3000 oldtidsmindesmærker på det område er det rigeste i landet.

Moser, sig og fugtige lavninger, stejle skrænter og bakker samt tætte krat blev helst undgået. Hellere holdt man sig til højderyggene, åsene, bakkeøerne. Om sommeren kunne de sandede veje være så tørre, at tunge vogne og dyr sank i det trælde sand. Vejene var ofte kun svage hjulspor med aftryk af hove, klove og træsko. Bedst var vejene efter regnvej; så kørte unge karle ofte »alt hvad remme og tøj kunne holde«. Når kørslen gik »over stok og sten«, sled det slemt på akslerne, der knirkede og peb, fordi de manglede smørelse. Helt op til o. 1890 var akslerne af træ. Man smurte dem oftest med en blanding af tjære og fedt, der var blevet harsk, men i mangel af bedre kunne man også nøjes med skovsnegle eller frisklagt kogødning.²

Det var arkæologen Sophus Müller (1846-1934), som i årene 1899-1902 foretog undersøgelser på et 50 kvadratmil stort område i Nordvestjylland og bl.a. på Revn hede ved Hjarbæk bugt påviste fem oldtidsveje hen over hedearealet, hvor gravhøje ligger i lige linje og synes at omramme oldtidsveje, der førte fra det ene overfartssted til det andet. Han kunne også der påvise vejspor og rester af veje.³

Vejene førte fra boplads til boplads og senere fra by til by, til vigtige vadesteder og overfartssteder og senere igen til nærmeste købstad. Valdemar Sejrs Jydske Lov af 1241 foreskrev, at en alfarvej (en vej, hvor alle måtte fare) skulle være 14 alen bred og foreskrev dødsstraf for landevejsrøveri eller »stimandsfærd.«

STUDENES OG HESTENES VEJE

De første vogne blev i århundreder trukket af stude. Hvornår hesten blev tæmmet her i landet vides ikke bestemt – antagelig i førromersk jernalder, hvad fund af hesteskeletter og bidsler kunne vidne om. Da det blev almindeligt at age, kunne vognene ikke altid følge stierne, så enten måtte stierne gøres bredere, hvor dette lod sig gøre, eller man måtte forlægge kørslen, hvor dette var muligt. Når vognhjulene skar for dybt i hedens sand, dannede de kørende nye hjulspor ved siden af

de gamle. De fleste veje i Ringkøbing amt var helt op i 1500-årene kun simple hjulspor. Man betegnede en landevej for værende i god tilstand, når »det var synligt, hvor den gik.« Blev der alt for mange huller, blev de dækket med småsten, grus, græstørv, lyng- eller porseris og andre småvækster. Man holdt ikke af at køre langt, for det var næsten livsfarligt i de dårlige vogne, de dengang havde. Ved vintertid skete det ofte, at vognene væltede eller sad fast. Både de simple bondevogne og de fine herskabsvogne huggede og stødte forfærdeligt, når de kørte henad de ujævne veje. Men o. 1550 fik stadsvognene en stor forbedring. Man lærte nemlig at ophænge vognkassen i læderremme. Derved afbødedes de hårde bump og stød under kørslen.⁴

De fleste sogneveje var så smalle, at mødte to vogne hinanden, måtte den ene »køre af vejen« for den anden, og det blev hurtigt en uskreven lov, at man hver for sig trak til højre. Denne skik med at holde sig i højre vejbane og ved overhaling at køre venstre om blev efterhånden fremherskende på det europæiske fastland, hvorimod man havde venstrekørsel i Storbritannien, og i Sverige gik man først over til højrekørsel i 1967. I 1758 indførtes højrekørsel for hestevogne i hovedstaden ved lov, skønt det havde været skik og brug længe før over hele landet.

Henrik Rantzau (1526-98), den holstenske adelsmand, der forfattede en beskrivelse af den cimbriske halvø (dvs. Jylland og Holsten) på latin og var en god ven af det danske kongehus, havde rejst en del i Jylland og berettede, at det tog seks dags-



Studekøretøj på den jyske bede. Maleri af Hans Smidth.

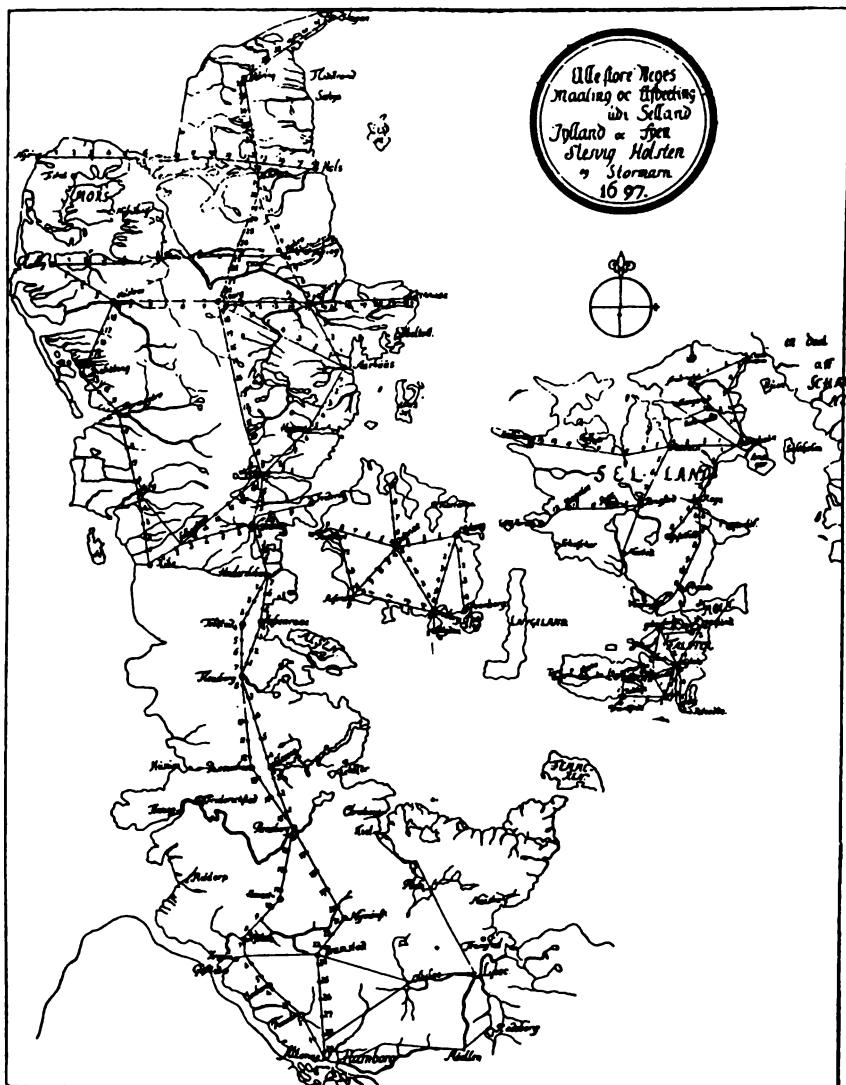
rejser at komme tværs igennem Jylland fra vest til øst, et bevis på vejenes dårlige tilstand. Passage over årnes vadesteder kunne være vanskelig, når disse efter regnskyl var svulmet op, og broer var der kun på de særligt trafikerede steder, hvor der så blev pålagt de tilgrænsende herreder at betale en særlig afgift: brokorn.

Allerede i middelalderen skelnede man mellem herredsveje og adelveje eller alfarveje foruden de særligt privilegerede kongeveje til majestæternes og deres gæsters private benyttelse. I 1600-årene fik man en slags lette og mere elegante køretøjer, der kaldtes karosser, og i 1800-årene fandt man på at lade vognkassen hvile på stålskinner, »vognsfejere«, og derved blev kørslen langt jævnere og behageligere end før. Faëtonen (udtalt: fajtong), en let firehjulet hestevogn med kuskesæde og bagsæde blev nu de velhavende bønders stadsvogn.

Men det nyttede kun lidt med bedre vogne, hvis vejene ikke blev holdt i god stand. De dårlige transportforhold mærkedes især i det indre af Jylland, hvor der ofte var langt imellem landsbyerne. Man mente, at hederne var for lidt trafikerede til, at det kunne betale sig at udbygge og forbedre vejene på disse øde strækninger. Omkring 1800 nåede den jyske hede sit højdepunkt. Den var da af en udstrækning i Ringkøbing amt på det dobbelte af det dyrkede areal. Det var et landskab med vide horisonter og et rigere dyreliv end i dag. Der var endnu få ulve i Jylland. Ørne, falke og andre rovfugle vogtede vidderne, og urfuglen skogrede på hederne. Man var ellers andre steder i landet i 1760'erne begyndt at anlægge de såkaldte chaussées efter fransk-engelsk forbillede, men endnu i 1836 regnede man med, at der kun fandtes 5 mil landevvej i Jylland, som fortjente betegnelsen chaussée – eller »skasé«, som jyderne sagde.⁵

Den skotske ingeniør John Mac Adam (1756-1836) havde opfundet en ny måde, hvorpå man kunne bygge og belægge veje, som fik navn efter ham: makadamisering. Som underlag for vejen lagdes store sten, ovenpå sand og mindre sten. Endelig blev der udlagt skærver og grus, som blev tromlet lag for lag under vanding. Opfindelsen kom netop på et tidspunkt, da man i Danmark alvorligt overvejede, hvordan vejenes slette tilstand kunne forbedres, hvilket førte til udstedelsen af vejforordningen af 1793. Men der var lang vej fra papiret og til en realisering af en virkelig forbedring, skønt det var på høje tid, der skete noget.

1600-årene havde været slemme. Kong Christian 4.s ulykkelige krige gik hårdt ud over vejene i Jylland og endnu mere over menneskene. Fire gange i løbet af 32 år blev halvøen oversvømmet af fremmede hærfolk, og mange gårde og huse kom til at ligge øde. Vejene blev ikke vedligeholdt, og lyngen bredte sig. Noget positivt skete der dog også. I 1690 fik vor berømte astronom, fysiker og matematiker Ole Rømer (1644-1710), som var af vestjysk afstamning, nemlig ud af en skipperslægt fra Rømø, men født i Århus, den opgave at lede en opmåling af vore hovedveje og forsyne dem med milepæle. Han fastsatte en dansk mil til 12.000 fod (nu ca. 7,5 km) og benyttede en »milevogn«, hvorpå var anbragt et hodometer, dvs. et tælleværk, der registrerede den gennemkørte distance. På en mils strækning stod fire steler eller stenstøtter, én for hver fjerdingvej (ca. 1,9 km), indhugget henholdsvis med



Efter opmålingen af de danske hovedveje i 1696 lod Ole Rømer alle distancerne tegne ind på dette kort. I sammenligning med Jens Sørensen's kort fra samme tid er det ikke noget smukt kort. Originalen opbevares på Det kgl. Bibliotek.

én, to og tre prikker på tre mindre sten. Ole Rømers milevogn eksisterer desværre ikke mere. Den gik tabt med så mange andre af Ole Rømers instrumenter og materiale ved Københavns store brand i 1728.⁶

POST TIL VESTJYLLAND ÉN GANG OM UGEN

I begyndelsen af 1800-årene anlagdes de første makadamiserede hovedveje her i landet. Man inddelte vejene i tre klasser: 1) hovedlandeveje, der forbandt én provins med en anden, 2) de lidt mindre landeveje, der løb mellem købstæderne eller forbandt to hovedlandeveje eller førte frem til færge- og ladesteder, samt 3) biveje, nemlig alle de øvrige uanset hvor gode eller dårlige de var. En by som Århus havde f.eks. kun én hovedlandevej, nemlig den, der løb gennem byen fra syd til nord og forbandt alle købstæderne på østkysten, fra Rendsborg til Ålborg og videre derfra til Sæby. Ville man dengang ride eller køre fra Ringkøbing til Århus på hovedvej, måtte man enten tage over Horsens eller over Holstebro-Viborg-Randers. Den sidste vej var på 23 mil eller godt 172 km. Det var naturligvis en omvej, men når denne vej var betydeligt bedre end den direkte vej ad bivejene, der snoede sig fra sogn til sogn, tog det sandsynligvis kortere tid.⁷

Af en pakke arkivalier fra Ringkøbing amtsstue fra 1778-1812 fremgår det tydeligt, at man i hvert fald i disse år skulle betale vej- og bropenge, en afgift i korn til vedligeholdelse af især vejbroer. Dette brokorn skulle ydes af alle bønder i herrederne, der holdt heste. I pakken er der også en fortegnelse over »delikventerne«, dvs. dem, der har unddraget sig afgiften og derfor skal betale bøder.⁸

Under krigen med England 1801-14 var der i Ringkøbing amt »Feltpost-estafetter«, som de kaldtes. Det var sognefogederne, der skulle udpege unge intelligente



Ringkøbing posthus. Foto: Det kgl. Bibliotek.

bønder med gode heste til ridende stafetter. Disse skulle med ganske kort varsel ufortøvet sørge for, at militærets og den højere civiladministrations meddelelser kom hurtigere og sikrere frem end med den sædvanlige post, idet der dengang kun gik post fra København til Vestjylland én gang om ugen. I 1806 stod hele den danske hær opstillet i Holsten, og man ventede angreb på Jylland og Fyn, så derfor var det nødvendigt at have rede på, hvordan situationen udviklede sig fra dag til dag. Men den 16. august 1807 gik englænderne med 12.000 mand uantastet i land ved Vedbæk og belejrede hovedstaden, der blev kraftigt bombarderet i september 1807, og i 1813 kom så statsbankerotten. Dette år kostede en tønde rug lige så meget, som en underofficer havde i årsløn. Man fik da andet at tænke på end at forbedre landevejene. Jo, en feltpost-stafetkæde til hurtig kommunikation var absolut nødvendig – ikke mindst i Ringkøbing amt, som lå i en udkant af riget, men havde krav på en lige så god information som den øvrige befolkning.⁹

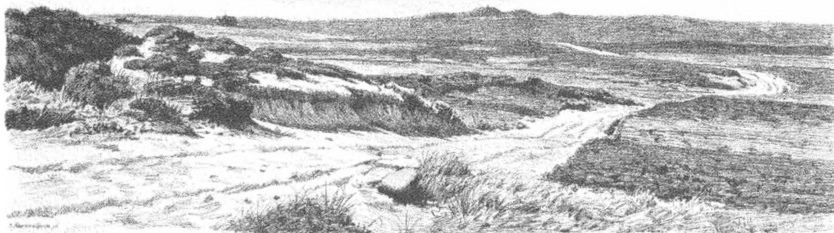
Selv om Christian 4. allerede havde oprettet et postvæsen ved forordning af 1624 (dette havde været statsligt siden 1711), ser det ikke ud til, at der har været en direkte, organiseret og regelmæssig postforbindelse mellem Ringkøbing og Århus før 1820, da der etableredes en pakke- og brevpost én gang ugentlig mellem Ribe-Ringkøbing-Århus. Poststrytterkontakten til hovedruten København-Korsør-Nyborg-Middelfart-Snoghøj-Kolding-Flensborg-Hamburg skete først i Kolding og senere i Haderslev, efter at ruten 1640 ændredes fra Middelfart-Snoghøj-Kolding til Assens-Årøsund-Haderslev. Derved kom Haderslev til at afløse Kolding som Jyllands postknodepunkt både for den nordgående, sydgående og vestgående post.¹⁰

I 1723 udbød generalpostamtet, som det hed, en agende post mellem Haderslev og Ringkøbing i licitation. Denne postvogn begyndte at køre over Ribe og Varde eftersommeren 1724.

Først i 1843 etableredes en ugentlig brev-, pakke- og personbefordring på post-ruten Haderslev-Ribe-Varde-Tarm-Ringkøbing, efter at der i 1834 begyndtes personbefordring med diligence. Nu kunne man komme ud at køre i lukkede vogne, der om vinteren holdt sne, regn og den værste kulde ude og om sommeren skærmede mod solen, mens de travende heste med knirkende seletøj og hjulenes knagende aksler efterlod store støvskyer hen over heden. Men forbindelsen til Århus lod vente på sig.

ÅRHUS-RINGKØBINGVEJEN BLIVER TIL

At udrede hvilken vej, der var den korteste mellem Ringkøbing og Århus i 1600- og 1700-årene, er uhyre kompliceret, dels fordi arkivalierne tier, og dels fordi det daværende kortmateriale var for unøjagtigt. Fra Århus udgik to mindre landeveje mod vest gennem Framlev og Gjern herreder. De forenedes i Mollerup, Linå sogn, til en vej, der udmundede i Skanderborg-Viborg-landevejen. En mindre vej fortsatte mod vest forbi Silkeborg og videre til Ry-Salten-Gjellerup-Herning-Snejbjerg-Vorgod-Brejning-Ringkøbing. En meget stor del af strækningen gik over hede. I



N. F. Schjøttz-Jensen: Bakkeparti med Store Mom Høj ved Vorgod mellem Ringkøbing og Herning. Tegning fra M. Galschiot: Danmark i Skildringer og Billeder af danske Forfattere og Kunstnere.

Brejning og Gjellerup står der endnu gamle vejvisersten af granit. Men ingen af de nævnte veje var særlig brede eller særlig godt vedligeholdt. Som H. F. Feilberg (1831-1921) udtrykte det: »De var lange og skårne dybt ned i den sorte hede eller med vognspor, hvor sandet, når vognen knirkende og langsomt var kommet forbi, atter rusede sammen.«¹¹

Fra gammel tid af blev det meste vejarbejde ydet af bønderne, der blandt deres mange pligter også skulle udføre kørsel og stille sig til rådighed ved vejarbejde for et yderst beskedent vederlag. Hvis de var hesteejere, skulle de også yde bropenge eller brokorn. I de østdanske amter havde man en ordning med, at vejfarende skulle betale bompenge, men i Jylland nord for Kongeåen undgik man denne ordning, da man blev klar over, at administrationen af denne ordning ville blive så kostbar, at det ikke kunne svare sig. I 1841 blev bøndernes pligt over for vejvæsen og pligtkørsel begrænset. Hovedvejen Århus-Silkeborg blev således bygget og anlagt af det i 1764 oprettede militære vejkorps, som i 1830 afløstes af ingeniørkorpset.

I 1867 overgik hovedlandevejene til amtsrådets administration.¹² En helt ny og efter datidige begreber god og moderne landevej Århus-Ringkøbing blev anlagt i årene 1842-59. Anlægget forsinkedes af krigen i Sønderjylland 1848-50. Vejen fik en bredere kørebane, udrettedes her og der, afgroftedes og makadamiseredes. Det øverste lag udgjordes af harpet grus.¹³ De gamle vejbroer blev fornyet. Alle vejbroerne over de større eller mindre vandløb på strækningerne i Ringkøbing amt blev fremstillet af Niels Hjøllund ved Ikast kirke, som har opført 19 broer.¹⁴

Oprindelig var vejen projekteret til at skulle gå igennem Gjellerup, hvad der havde været rimeligt på grund af, at denne by var et naturligt centrum for Hammerum herred, og befordringsvæsenet, som stod under postvæsenets ledelse, lå her indtil 1845; men det lykkedes en aktiv og lokalpatriotisk gruppe fra Herning at få retningen ændret, så vejen kom til at passere apoteket og tinghuset i deres landsby, og det blev en enestående chance for Herning, der da havde knap 700 indbyggere, en chance, som førte til, at Herning blev købstad i 1913 og i dag er en moderne by på over 55.000 indbyggere, et landevejs- og jernbaneknudepunkt med talrige udstillinger, sportsarrangementer, landsmøder og kongresser.

Endnu inden landevejen var færdigbygget, oprettedes der en direkte ridende postforbindelse Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Århus for at tilvejebringe en hurtigere forbindelse mellem Vest- og Østjylland end den tidligere over Haderslev. Desværre red posten kun én gang om ugen, og pakker kunne rytteren ikke befordre.

Som børn sang vi den gamle vise om den lille nisse, der rejste med ekstrapost fra land til land. Begrebet ekstrapost er ikke en digterisk opfindelse. Man kunne dengang hyre en sådan tohjulet, let vogn mod betaling. Det var til at begynde med en gig eller kariol, begge enspændervogne med høje hjul. Af giggen udviklede chaisen sig, også en let vogn, men med plads til 4 personer. I en rejsehåndbog fra 1841 betegnes disse vogne som »lette og bequemme, holsteenske postvogne i hvilke i det mindste 2 agestole kunne hænge i fjedre.« Når postkusken, postillon, kom til en by, blæste han et signal i sit gyldne posthorn, så folk kunne hente og aflevere deres breve. Det var dengang altid modtageren, der skulle betale portoen. Først i 1851 indførtes frimærker i Danmark, og det første danske frimærke blev taget i brug den 1. april dette år. Det var et lille, kvadratisk, utakket, brunt mærke med værdiangivelse FIRE R.B.S., dvs. 4 rigsbankskilling. Det lettede jo postbefordringen betydeligt, samtidig med, at det muliggjorde opsættelsen af postkasser. Posten havde ved Århus havn tilslutning til postdamperen mellem Århus-Samsø-Kalundborg og derfra til hovedstaden samt til alle de andre postruter, der udgik fra Århus.

Få år efter blev ruten på grund af sin succes omdannet til kørende post, dagvogn eller diligence, dvs. en lukket vogn med trinbræt, dør, polstret sæde og lygte. Den agede 4 gange om ugen. Turen Ringkøbing-Århus tog da 14 timer, hvis vejret og føret ellers var nogenlunde. Postbefordringen udgik fra Ringkøbing posthus, som byggedes i 1802. Til postmester udnævntes krigsråd Thomas Iversen Koed (1771-1846), som inden sin død udnævntes til Ridder af Dannebrog. Det første posthus lå i Østergade 17. Omkring seneste århundredskifte flyttedes posthuset til hjørnet af Østergade og Bredgade, og i 1928-29 blev et nyt posthus opført ved Banegårdspladsen.¹⁵

Posttransporten med hestevogne bestod til åbningen af banen Skanderborg-Silkeborg i maj 1871, da posten til Ringkøbing kom til at udgå fra Silkeborg. Fra juli 1874 udvidedes ruten til kørsel hver dag, også om søndagen, og førtes frem med en 4-sæders diligence. Pakkepostførerne var betroede folk i blå uniform og

udrustet med en hirschfænger, dvs. et kort blankvåben med let krummet klinge og fæste, der hyppigst var formet som en hjorteklov. Der kunne da også nok blive brug for at kunne væрге sig. Det aner man, når man hører generalpostdirektionens svar til postkuskens i Ringkøbing, som havde klaget over manglende sikkerhed i tjenesten. Han fik det gode råd, »at De ved at forsyne Dem med tilstrækkelig Væрге, samt medtage en god og vagtsom Hund vil kunne opnå den fornødne Betryggelse ved Pakkepostens Fremførelse.«¹⁶

DALGAS – JYLLANDS VEJBYGGER

En af de unge vejingenører, der medvirkede ved de store vejanlæg i Midtjylland, var E. M. Dalgas (1828-94). En årrække beklædte han dog embedet som overvej-inspektør. Under sine omfattende opmålings- og vejarbejder i Jylland fattede han stor interesse for den jyske hede, dens natur og mulighederne for dens opdyrkning, og i 1866 stiftedes i Århus på hans initiativ Det danske Hedeselskab, hvis administrerende direktør han var til sin død. De 200 af årets dage færdedes han på heden og ledede det mangeartede arbejde med hedens tilplantning, anlæg af vandingskanaler, plantning af læhegn, projektering af mergelbaner o.m.a. Dalgas var i april 1854 blevet ansat under ingeniørkorpsets vejdirektion og kommanderet til tjeneste i Viborg 1854-57. Dernæst boede han af praktiske grunde i Holstebro fra 1857-59, og sine sidste år fra 1859-94 i Århus. Ofte kørte han med sin kusk, Olsen, og to små, hvide heste for vognen mellem Århus og Ringkøbing og glædede sig over den udvikling, der foregik i de områder, han kørte igennem.¹⁷



Landevej på Herning-egnen ca. 1910. Maleri af Hans Smidth.

Digteren H. C. Andersen (1805-75) var sommeren 1859 på en rejse i Jylland, og her blev han overrasket over, hvor opdyrket og beboet store dele af Vestjylland var. Han skrev fra Nørre Vosborg til sin ven Adolph Drewsen (1803-85): »Jeg tænkte, at på den anden side af Silkeborg var kun mest sand og hede. Ingenlunde, her er gode marker, uendelig mange huse, der hos os kaldes gårde, smukke haver ved hver præstegård; enge og gode tørvemoser har jeg set, og nu som sagt næsten lige ind under klitterne beplantet og dyrket. Landet har, siger de herovre, fået et mærkeligt opsving de sidste år.« Det var netop samme år, han skrev »Jylland mellem tvende have« med linjerne: »Skynd dig kom! Om føje år heden som en kornmark står!«

I denne sang skrev H. C. Andersen et 4. vers (ofte udeladt) hvori han forudsiger flyvemaskinen, om end den ikke kom til at gå med dampkraft:

»Mellem rige bøndergårde
snart dampdragen flyve vil;
hvor nu Loke sine hjerde
driver, skove vokse til.
Britten flyver over hav,
gæster her prins Hamlets grav.«¹⁸

Men fem år efter fik vi krigen i 1864, som for en tid bragte forstyrrelser og usikkerhed i postbefordringen og den øvrige samfærdsel – naturligvis foruden tab af menneskeliv og landområder. Den tysk-østrigske fremrykning i Jylland blev forsinket ved mindre træfninger ved Kolding og Vejle, men det forhindrede ikke, at de fjendtlige tropper bredte sig over hele halvøen op til Limfjorden og greb ind i dagliglivet ved opkrævninger af skatter, store kontributioner, leverancer af hør, halm, fourage, kvæg og heste, indkvarteringer og trykket af det militære overherredømme i almindelighed. Postvæsenet måtte i høj grad handle efter konduite og indrette sig efter, hvor på halvøen fjenden befandt sig fra tid til anden. Den 10. marts 1864 fandt postvæsenet det således utilrådeligt at sende pakkepostsager over Århus. De blev dirigeret over Holstebro-Viborg. Den 24. marts meddelte postmesteren i Ringkøbing, at man havde fået københavnspost direkte via Århus. Den 30. marts meddeltes, at posten til Horsens forsendtes over Århus, idet fjenden atter var trukket sydpå, og den 1. september 1864 genoptog hele postvæsenet i Jylland driften normalt, skønt fredstraktaten først blev underskrevet den 30. oktober.¹⁹

DAGVOGNSRUTEN HERNING-RINGKØBING

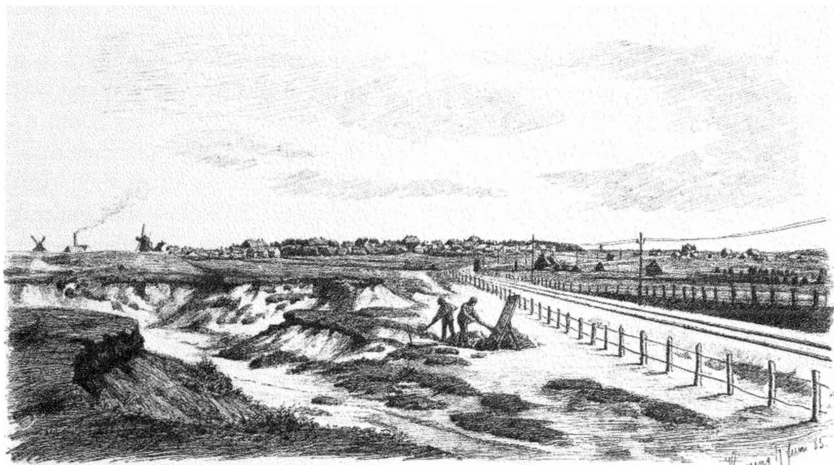
Da banestrækningen Silkeborg-Herning åbnedes i august 1877, blev Herning naturligvis udgangspunktet for dagvognsruten til Ringkøbing. På strækningen Århus-Herning gik posten nu med toget. Dagvognene kunne i meget begrænset omfang medtage uberygtede og ædru rejsende mod betaling.

De skulle dog fremvise indenlandsk rejsepas eller skudsmålsgod. For bøndernes vedkommende var det godsejerne, der udstedte passene. Før stavnsbåndets ophævelse i 1788 var det naturligvis i jordrotternes og myndighedernes interesse at

vide, hvem der rejste og hvorhen, men også efter 1788 opretholdt man ordningen, indtil enevælden afskaffedes. Det var praktisk at vide, om man befordrede undvegne tugthusfanger, arrestanter, alimentanter, deserterede soldater, fallenter og andre efterlyste eller zigeunere, tatere, skøjere, tiggere, letlevende fruentimmere eller andre »skarnsfolk.« Fra 1812-75 skulle sognepræsterne føre af- og tilgangslisten i kirkebøgerne over personer, der flyttede fra og til sognet, med angivelse af, hvorfra de var kommet og hvortil de var rejst. Disse lister indeholder som regel kun tjenestefolk og ligestillede. Under enevælden var der altså nøje kontrol med undersåtterne, også de rejsende.

Med hensyn til godstransporten oprettedes der i 1810 et vognmandsloag i Ringkøbing bestående af 16 hold eller ruller, som man sagde dengang, som i henhold til en forordning af 1661 skulle føres i hver by for på denne måde at sikre, at kørslerne på retfærdig måde gik på tur mellem vognmændene, hvilket en opsynsmand havde ansvaret for. Vognmændene var pligtige til at stille sig til rådighed for befordring imod betaling efter faste takster. Disse hyrede dagvogne blev drevet for vognmandsloagernes egen regning, men efter postvæsenets nærmere direktiver og jævnlig kontrol.

Med den ny landevej mellem Ringkøbing og Århus blev der naturligvis en livligere trafik mellem vest og øst. Høsekræmmere fra Hammerum herred kørte deres strikkede varer (trikotage) til det berømte Sct. Olufs marked den 29. juli og nogle dage frem i Århus, lige som hornskemagerne fra Nees og pottemagere fra Vardeegnen fandt afsætning i Østjylland. Studedrivere fra nær og fjern færdedes med deres store drifter fra alle verdenshjørner ind til studenes hovedvej: Oksevej eller



N. F. Schjøttz-Jensen: Herning. Tegningen er fra M. Galschiot: *Danmark i Skildringer og Billeder af danske Forfattere og Kunstnere*, der udkom i 1887. Banen til højre må være Herning-Silkeborg-strækningen, der åbnedes i 1877.

Hørvejen, og bissekæmmere med kramkisten på ryggen vandrede ad de lange veje fra sted til sted. Man kunne også træffe hamburgske »Probenreutere«, den tids handelsrejsende til hest, som berejste halvøen for at sælge industrivarer for tyske grossister til jyske købmænd og håndværkere.

Omkring 1800 huserede der særlig mange ur-kolportører i Jylland. De kaldtes populært »Nürnbergere«, skønt de fleste af dem kom fra Schönwald i Schwarzwald, og solgte billige husflids-ure. Ved seklets begyndelse produceredes ca. 400.000 pr. år i det tyske bjergland, der grænser op til Schweiz.

Tørvebønderne kørte den ene vogn efter den anden ad Århus til med gode tørv fra hedemoseer, klyner, som de også kaldtes. Der var syge og døende eller krøblinge, som kørte liggende i en arbejdsvogn med et halmlag på bunden til »kloge« mænd og kvinder med håb i sindet. For læger var dengang få som fluer om vinteren. Så sent som i 1777 fandtes der i hele Jylland ikke over en snes praktiserende læger, så kun i meget begrænsede tilfælde havde landbefolkningen adgang til lægehjælp. Og de sociale forhold var kummerlige. Man har beregnet, at de hjem- og arbejdsløse i Danmark omkring midten af 1700-årene udgjorde ca. 10% af befolkningen. Disse ulykkelige vanføre, blinde, tiggere, forladte koner, enker, ugifte mødre og hjælpeløse gamle var oftest henvist til vejene – og folks barmhjertighed, hvilket kirkebøgerne vidner om.

Mange havde ærinder i Århus, men adskillige færdedes også i modsat retning. En af dem, der kørte i fast fart til Ringkøbing og Søndervig, var pottemager og -kører Niels Sørensen fra Sorring, øst for Silkeborg, hvor pottefremstillingen var begyndt o. 1700. Niels Sørensen kørte med sin vogn, forspændt stude, til Ringkøbing, hvor han solgte sine pletter. Derefter kørte han ud til Vesterhavet, hvor han tiltuskede sig havtorsk, som han solgte på hjemvejen. Niels Sørensen døde i 1880, 63 år gl.²⁰

En del drog ad vejen til fods. Det var f.eks. tilfældet med folkemindeforskeren Evald Tang Kristensen (1843-1929), som i sine unge dage var lærer i Gjellerup. Fra 1888 tillod en beskeden økonomisk støtte ham helt at hellige sig sin samlervirksomhed, der fortrinsvis gjaldt Vest- og Østjylland, men efterhånden kom til at omfatte hele landet.

Steen Steensen Blicher (1782-1848) kørte ad en del af strækningen, når han besøgte herremanden på Nørre Vosborg og andre bekendte i Vestjylland. Han fortæller i sine erindringer, at han er væltet 34 gange med vogn – de to gange ganske vist med løbske heste.

Fra Ry og omegn, skovlovingernes land (jf. Blichers novelle »De tre Helligafte-ner«), kørte træskomænd med deres produkter til Vestjylland, hvor der før 1866 var småt med skove og træer, og næsten ingen bøge-, elle- eller ahorntræer, de foretrukne træsorter til træskofremstilling. En del vestjyder tog til Ry marked Valborgsdag den 1. maj og handlede.

Nogle år før Herning i 1877 fik jernbaneforbindelse med Silkeborg, gik der daglig en snes spand heste mellem de to byer med kunstgødning, især kali fra Stass-

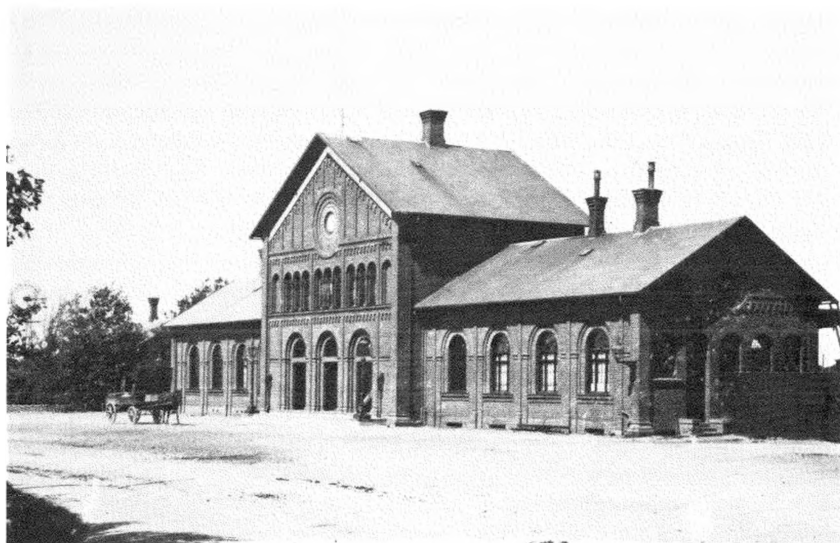
furth og guano eller Chile-salpeter fra Sydamerika. De leverede gødningen til købmændene i Herning.²¹

TOG, AUTOMOBILER OG »VÆLTE-PEDERE«

I året 1844 åbnedes den første jernbane i det danske monarki for driften på strækningen Kiel-Altona, og i 1847 kom banen mellem København og Roskilde, som senere forlængedes til Korsør. Om de første jyske baner stod en heftig politisk kamp mellem dem, der ønskede tværbaner af hensyn til den begyndende eksport til England, contra dem, der ønskede længdebaner af hensyn til den vigtige og traditionelle forbindelse med Hamburg. Blandt de sidste var en del jyske købmænd og studeopdrættere. Tværbanefolkene var imod en alt for nær forretningsforbindelse med tyskerne, som man i 1848-50 havde været i krig med.

En jernbaneforbindelse mellem Århus og Vestjylland kom i flere etaper i løbet af 13 år. Først kom forbindelsen Århus-Skanderborg (Fredericia) i 1868, dernæst Skanderborg-Silkeborg i 1871, Silkeborg-Herning i 1877 og endelig Herning-Skjern, som åbnede den 1. oktober 1881. Fra Skjern var der så tilslutning til Ringkøbing via den vestjyske længdebane, som blev åbnet i sin helhed i august 1874.

Skjern station var strækningens største. Det blev naturligvis til gavn for Skjern og har utvivlsomt medvirket til, at Skjern blev købstad fra 1. april 1958. Men der kunne sikkert findes gode og velovervejede grunde til, at jernbaneforbindelsen fra Århus havde fulgt den breddekreds 56° 5' 27" nordlig bredde, der skærer både amtsbyen Ringkøbing og den sydlige del af Århus kommune, og hvis myndighe-



Jernbanestationen i Ringkøbing. Foto: Det kgl. Bibliotek.

derne, handelsstandsforeningen og de øvrige borgere i Ringkøbing havde arbejdet ihærdigt for dette, var det sikkert også sket. Banen skabte stationsbyerne, der som helhed har været med til at præge udviklingen.²²

Jernbanenettet her i landet nåede sin kulmination o. 1930, da det havde en længde på 5300 km. Da Danmark omsider var mættet med ca. 4000 km jernbane ved udbruddet af den 1. verdenskrig 1914, var rutebilerne dukket op, idet den første rutebil startede i 1903 på strækningen Nykøbing F.-Nysted.

Siden den unge Henry Ford (1863-1947) i 1893 skubbede sin første motorvogn eller automobil ud på landevejen ved Dearborn i USA og til 1914 havde *bilerne* (som dagbladet Politiken i 1902 foreslog, de skulle kaldes) været et særsyn, en kuriositet, som vakte opsigt og sensation, men også megen irritation. De fleste mennesker forstod dengang ikke den betydning, de nye køretøjer kunne få, og mange talte nedsættende om disse »larmekasser«, der stank af benzin og osede frygteligt. Bilerne måtte ifølge politivedtægterne kun komme på de større veje og ikke efter solnedgang, og de skulle køre meget langsomt gennem gaderne i byerne. »Hestene blev ofte sky, når de mødte et automobil«, som det først hed, men efterhånden som de vænnede sig til larmen, ænsede de dem knap nok. Det samme gjaldt gamle mennesker. Den første danske motorlov med hastighedsbegrænsning fik vi i 1903: i byerne ikke over 15 km i timen, på landeveje ikke over 30 km/t. Samme år kom der en lov, der påbød indregistrering af alle danske biler.

Omkring århundredskiftet dukkede de første velocipeder eller »vælte-Pedere« op – også i Ringkøbing amt. De fleste vil kende dem fra museerne. Men først da cykelkæden, kuglelejet, frihjulet og dæk og slanger af gummi var opfundet, ændrede cyklen sig fra at være et risikabelt legetøj for vovehalse til at blive et hvermands køretøj for unge og ældre, damer og herrer.

I tiden omkring århundredskiftet blev grunden lagt til Danmarks senere ry for at være cyklernes land. Ikke mindst i det flade Ringkøbing amt blev cyklen et populært køretøj, selv om vestjyderne tidligt lærte, at modvinden er den almindeligste vind i landet.

Efter den 1. verdenskrig henleddes opmærksomheden atter på vore landeveje, fordi man atter kunne få olie, benzin, dæk og slanger, men egentlig trafikal betydning fik bilerne dog først efter 1920. Jernbanedrift blev efterhånden en underskudsforretning på de små sidebaner, og man nødsagedes til at nedlægge den ene strækning efter den anden. Rutebilen var blevet et billigere og mere smidigt befordringsmiddel, som ikke krævede de helt store investeringer i skinneveje, viadukter, broer, homme, signaludstyr, stationer med personale osv. Men da den øgede biltrafik i 1920'erne var en kendsgerning, man måtte se i øjnene, stilledes der også større krav til vejene. Man måtte mange steder tage fat på en udvidelse af kørebanen, omprofilering og bedre befæstning af de vigtigste strækninger med udretning af skarpe sving, gennemskæring af høje bakker, bygning af stærkere broer og indretning af cykelstier, da cyklisterne også tog stærkt til i antal, især i en radius af 10-15 km omkring købstæderne og de større stationsbyer.

VESTERHAVSBUSSEN RINGKØBING-ÅRHUS

Årene under 2. verdenskrig og frem til o. 1950 var i høj grad præget af, at der kun i beskedent omfang kunne fremskaffes tjære, asfalt og cement, så amtsvejenes kørebaner var medtagne efter krigens materiale-mangel og tyske bilers slid på vejene. Men efterhånden indhentes, hvad der var forsømt og forsinket, og kørebanerne blev i reglen udvidede og oprettede, forinden et nyt slidlag blev påført. Endvidere gik man over til at udlægge asfaltmasserne med udlægningsmaskiner, således at asfaltbelægningen nu kan udlægges med en jævnhed, man tidligere kun kendte på betonvejene.²³

Der blev også lagt vægt på bedre og mere skridsikre belægningsarter, f.eks. asfaltbeton, støbeasfalt og synopal. Fremdeles byggedes omfartsveje omkring byerne (f.eks. Holsteborg, Silkeborg og delvis Herning og Ringkøbing), der etableredes lysreguleringer ved stærkt trafikerede kryds, afstribninger af vejene efter amerikansk mønster osv. Efter udenlandsk mønster indførtes en hovedvejsordning i 1937, og færdselsloven af 1932 blev afgørende ændret i 1952, men trådte dog først i kraft den 1. juli 1953, da vi fik indført nye advarsels-, påbuds-, forbuds- og anvisningstavler. Senere er der kommet mindre ændringer, altsammen med den hensigt at øge færdselssikkerheden.

Rutebiltrafikken tjente i begyndelsen lokal- og nærtrafikken og virkede i høj grad som fødelinjer til jernbanerne, men udviklede sig med tiden til at blive en generende konkurrent for jernbanerne og spillede lidt efter lidt også en stigende rolle i fjerntrafikken. Staten (DSB) begyndte at drive rutebil-linjer i 1932, for at landevejstrafikken efterhånden bedre kunne samarbejde med jernbanedriften til fælles gavn for begge parter, og i 1949 begyndte DSB at køre stykgods ad landevejene i kappestrid med de private vognmænd.

Det blev også DSB, som kom til at åbne den første direkte motordrevne persontransportlinje mellem Ringkøbing og Århus i 1952, som sammen med DSB's diagonalrute Sønderborg-Åbenrå-Ribe-Esbjerg, som åbnede i 1949, og ruten Åbenrå-Rømø, er de eneste ruter, der går tværs over Jylland fra hav til hav. Med en strækning på 128 km er Ringkøbing-Århus-ruten DSB's længste sammenhængende rutebilstrækning, idet linje 552 fra København over Præstø til Stege kun er på 110 km og dermed den næstlængste. I de senere år er der oprettet private ruter, som er længere, men som på en del af strækningen benytter færger.

Hurtigruten Ringkøbing-Århus, også kaldet Vesterhavsbussen, startede sin første tur på ruten søndag den 5. januar 1952 med koncession fra landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel i henhold til lov af 27. maj 1950, idet ruten jo passerede de daværende Ringkøbing, Viborg, Skanderborg og Århus amter og derfor ikke kunne nøjes med en amtskoncession. Den fulgte hovedvej 15, der fortsætter fra Århus til Grenå.²⁴

Etableringen af ruten var for så vidt forberedt allerede i 1932, da DSB overtog den private rute Århus-Silkeborg. Men den nye »lynbil« skulle gøre det lettere for passagerer, der kom til Århus med tog fra øst, nord og syd, og rejsende, der var



Der var blomster til chauffør Knud Hansen, Ringkøbing, den dag, da Vesterhavsbusen ankom til Århus på sin første tur. Til venstre for chaufføren distriktsschef L. G. Humle, Århus, trafikinspektør R. Fredborg, Herning, og hans Århus-kollega J. C. Nissen.

kommet med Kalundborg-Århus-ruten (som DSB havde overtaget i 1914), at komme betydeligt hurtigere til Vestjylland. Hensigten var tillige at åbne det vestjyske sommerland for århusianerne og at kunne befordre vestjyske patienter, der ville have konsultation hos speciallæger på de store hospitaler i Jyllands hovedstad, samt studerende fra Vest- og Midtjylland til universitetet, tandlægehøjskolen, handelshøjskolen, maskinmesterskolen, teknikum o.a. uddannelsesinstitutioner i Århus. Ruten var også et tilbud for vestjyder, der gerne ville gæste Sverige eller Norge via de daværende skibsforbindelser til Halmstad og Oslo. Nu må man tage vejen over Grenå for at kunne komme til Helsingborg og Varberg. Endelig ville »lynbilen« naturligtvis fungere som en opsamler og spredter af passagerer til byerne på linjen.

Til at betjene ruten var der i 1951 indkøbt to flunkende nye busser af mærket VOLVO med 35 siddepladser hver. Prisen var 90.000 kr. Der var planlagt 14 ugentlige dobbeltture med en køretid på 3 timer og 10-15 min, hvilket var hurtigt på dette tidspunkt. I oktober 1982 kørtes de 128 km på 2 timer og 40 min.

Den 3. januar 1952 foretoges en prøvetur med driftsinspektørerne og maskiningeniøren fra Herning og Århus som kontrollerende passagerer, og den forløb tilfredsstillende. Dagen efter udsendtes en køreplan til de rutebilstationer, turistbureauer, avisredaktioner og andre institutioner, som berørtes af ruten. Køreplanen var lagt således, at århusianerne, der gerne ville til Vesterhavet og hjem samme dag, kunne få mulighed for det i sommertiden. I sommermånederne var/er der direkte forbindelse til Søndervig.

Starten den 5. januar 1952 fandt sted under festlige former. Prisen på en retur-billet Ringkøbing-Århus var dengang 23,50 kr. Der var en god og forventningsfuld stemning blandt de ca. 20 passagerer i bussen, da den svingede ud ad Nørredige, idet chaufførerne, som begge var med den første dag, fik overrakt blomster og andre smågaver både i Ringkøbing og Herning. Som ærespassagerer på åbningsturen deltog distriktschef L. G. Humle, Århus, trafikinspektør J. C. Nissen, Århus (1892-1982), driftsleder R. Fredborg, Herning, bestyrer Poul Agerholm, Ringkøbing, og som repræsentanter for Ringkøbing Turistforening overlærer Karl Gustav Bach og boghandler Niels Peter Holm. Føret var den dag ikke det bedste. Man ankom derfor til Århus med nogle få minutters forsinkelse til den daværende rutebilstation på Amtmandstoften. En ny og større rutebilstation indviedes i 1954. Den har plads til 62 rutebiler.

Århus by havde inviteret ærespassagererne og chaufførerne til frokost på rådhuset, hvor den daværende borgmester, Svend Unmack Larsen, (1894-1965) og formanden for Århus Turistforening, kontorchef og rådmand Oluf Nielsen, (1898-1970) var værter.

Efter denne festlige ouverture kom de mange grå og grønne hverdage i det hurtigt vekslende danske vejr. Hurtigbussen måtte indstille driften den 11. februar 1952, idet en orkanagtig snestorm raserede det meste af Jylland. Stormen nåede Vestkysten ved 4-tiden om morgenen, og alle veje lukkedes snart med snedriver og væltede træer, så ruten til Århus måtte aflyses lige som de fleste andre. Den 24.

november 1969 indtraf der et markant vejromslag med vinde omkring øst og frost, til dels med store snemængder og glat føre. Sneen blev i visse områder liggende i næsten 4 måneder og skabte jævnlige vanskeligheder for ruten. Mange biler kørte i grøften, og Falck fik travlt. Vesterhavsbussen klarede dog vinteren ret pænt takket være koldsindige og rutinerede chauffører. I februar 1978 var der igen store snemængder med driver efter et voldsomt snefald, og den 10. februar var der en kraftig østenvind med frostvejr og temperaturer helt ned til $\div 15^\circ$. Sidst i december 1978 tog vinteren til med sne, tåge og isslag. En kraftig fygning begyndte den 28. december og blev til snestorme i dagene efter, og overalt strandede mennesker i snemasserne. Man måtte søge til de nærmeste gårde, huse, kroer, skoler og forsamlingshuse for at få varme, ly og læ eller stillet sin sult og tørst og få nattely, for det var umuligt at komme videre. Det var strenge dage for hurtigbussen, men den klarede skærene, så godt den kunne under de givne omstændigheder.²⁵

Rutebilstationen i Ringkøbing blev i 1964 udvidet og flyttet øst for stationen. Der er nu plads til 14 rutebiler. Foruden ruten til Århus udgår eller passerer 8 andre bilruter byen.

I Ringkøbing amt, som i de fleste andre amter, er det amtsrådet og primærkommunerne, der står for den overordnede planlægning af trafikken, mens trafik-selskabet i Ringkøbing amt udelukkende er et driftsselskab, der skal omsætte planen i praksis. Man har ordnet det således, at alle handicappede og pensionister kører for halv pris.

Da Ringkøbing i 1977 blev kåret som »årets by«, holdt hurtigruten sit 25-års jubilæum, og den ene af chaufførerne, K. E. Stenholt Hansen, Ringkøbing, kunne også fejre jubilæet, idet han havde været chauffør på ruten i samtlige år og stadig kørte to dobbeltture daglig. De to andre faste chauffører på ruten er Svend Åge Severinsen og Kaj Sørensen, Silkeborg.

Antallet af passagerer på Ringkøbing-Århus-ruten var tilfredsstillende i 1950'erne, men i 1960'erne kunne man tydeligt mærke det stærkt stigende antal af privatejede personbiler, der kom til at yde rutebilerne en alvorlig konkurrence. Antallet af personbiler kulminerede i 1978, selv om stigningstakten var tydeligt afdæmpet efter energikrisen i vinteren 1973-74, som fulgtes af en generel økonomisk afmatningsperiode.

Der har i en årrække været to fragtmandsruter fra Ringkøbing til Århus, der har tilknytning til fragtmandscentralerne i henholdsvis Ringkøbing, Skjern og Århus. Ligeledes er der fragtmandscentraler i Holstebro, Herning og Ikast med fragtmænd, der kører i fast fart til og fra Århus. Århus fragtmandscentral holdt oprindeligt til i Toldbodgade, hvor der opførtes en pakhus- og kontorbygning i 1935. Men den blev hurtigt for lille. En ny og moderne fragtmandscentral byggedes ude på Søren Frichsvej 51-53 i Åbyhøj. Den indviedes i 1967 og er en af Danmarks mest moderne. Centralen har et pakhusareal på 4000 m². Godt 460 lastvogne, der har tilknytning til centralen, transporterer daglig 700-1200 tons gods til og fra denne godsterminal. Herning Fragtmandscentral ligger på Truelsensvej 4-8, Hol-

stebros på Holbergsvej 7 og Silkeborg Fragtcentral på Staghøjvej. Endelig har DSB sine godsterminaler i Herning, Holstebro og Århus. Efter omnibus- og fragtmandsloven kræves der en særlig tilladelse (koncession) til at udføre fragtmandskørsel med gods for flere af hinanden uafhængige personer mellem forudbestemte endepunkter.

Siden sidste verdenskrig har jernbanerne måtte afgive en større del af godstransporterne til lastbilerne, der har den fordel frem for banerne, at de kan transportere varerne »fra dør til dør«, forudsat at afsender og modtager bor ved fast vej, og hvem gør ikke det i vore dage?²⁶

TRAFIKKEN I LUFTEN

Den 12. september 1906 foretog urmageren Jacob Chr. Ellehammer (1871-1946) den første flyvning i Europa med selvbygget maskine på den lille ø Lindholm i Smålandshavet, og i 1918 dannedes verdens ældste endnu eksisterende flyveselskab: Det danske Luftfartsselskab (DDL). Flyvningen, menneskehedens gamle drøm, var blevet en kendsgerning. I 1946 åbnede Scandinavian Air-Lines System (SAS) en rute fra de skandinaviske hovedstæder til New York. Dette selskab beflyver bl.a. tre indenlandske hovedruter mellem København-Århus (Tirstrup), Kbhvn.-Ålborg og Kbhvn.-Rønne, mens al anden indenlandstrafik er overladt til Danair A/S, som også er tilknyttet samarbejdet med SAS. Danair A/S blev stiftet i 1971 af SAS, Cimber-Air, Sønderborg og Maersk-Air (Odense, København).

Indtil 1964 eksisterede der kun 4 provinslufthavne, men siden tog udviklingen til. Den 1. november 1969 startede rutetrafikken fra Stauning til København med Maersk-Air. På det tidspunkt rådede selskabet ganske vist endnu ikke over egne fly, så flyvningerne skete med materiel fra Falcks flyvetjeneste. Der var allerede en flyveplads i Stauning, som blev indviet den 11. september 1965. Flyvepladsen ligger ved fjordlandevejen Ringkøbing-Skjern og har en startbane på 1450 banemeter.

Flyvepladsen blev til på lokalt initiativ, først og fremmest fra Ringkøbing-Skjern-Tarm Flyveklub, hvis formand, den dynamiske Jørgen Andersen, Ringkøbing, har gjort et energisk og stort forarbejde for planens gennemførelse. Man fik økonomisk støtte fra de omliggende kommuner samt Ribe amtskommune, der dannede interessentskabet »Stauning Flyveplads«. Formanden for bestyrelsen blev borgmester J. Dalgård-Knudsen, Ringkøbing, og som flyvepladsleder ansattes den kendte svæveflyver Svend Aage Sørensen. De samlede anlægsudgifter var omkring 1 million kr.

De første år anvendtes flyvepladsen fortrinsvis til privat sports-, øvelses- og forretningsflyvning, men fra 1. november 1969 blev Stauning Flyveplads en regulær lufthavn, dvs. den blev anvendt til fast rutetrafik. Passagerantallet fra Stauning var således:

1969	1970	1972	1974	1976	1978
6519	13.000	16.000	10.000	38.000	42.000

Disse tal registrerer kun den faste ruteflyvning til København, ikke den ret omfattende privat- og forretningsflyvning, der finder sted fra Stauning. Med oprettelsen af lufthavne i Billund og Esbjerg og flyvepladser i Filskov, Skinderholm ved Herning og flyvepladsen ved Holstebro har Stauning fået en alvorlig konkurrence i det forholdsvis tyndt befolkede Vestjylland. Det er blevet en trussel for dens eksistens som lufthavn, men ikke som flyveplads.²⁷

Endnu er der ingen direkte luftforbindelse mellem de enkelte provinslufthavne, medmindre man tager turen over København (Kastrup) og skifter, så hvis man f.eks. vil fra Århus til Ringkøbing med fly, må man tage fra Tirstrup til Kastrup og derefter fra Kastrup til Stauning og derfra videre med taxi til Ringkøbing. Man kan naturligvis også (sammen med 14 andre) chartre en maskine til direkte flyvning.

Hvis man kunne tænke sig, at Jyllands og hedens digter, Steen Steensen Blicher, fra sit elysium kunne se ned på sit kære Midtjylland, ville han sandsynligvis slet ikke kunne kende landskabet igen. Glimrende asfalterede landeveje og skinnende jernbaneskiner gennemkrydser de tidligere øde hedeegne, som nu er opdyrket, tilplantet og frodigt grønne i alle nuancer. Mange af landsbyerne er vokset op til købstadagtige stationsbyer med rygende skorstene og på fra 1-10.000 indbyggere. Rundt om på de tidligere hedeblader ligger spredt hus ved hus og gård ved gård. Langs engene er vandingskanaler, og hvor han vender øjet hen, ser han træ ved træ og større nåletræsplantager eller snorlige rækker af læhegn. På vejene og gaderne ser han en myldren af biler, cykler, knallerter, motorcykler og ude på markerne de brummende traktorer. Men der er da også endnu folk til fods, som haster af sted. Alt vidner om flittigt virke og livligt samkvem. Han ville nok studse over at se den røde rutebil fra Ringkøbing til Århus med en for ham fantastisk fart, eller andre rutebiler i andre klare kulører nede på den blågrå asfalt. Men mest ville han nok undre sig over at se de store brummende »fugle«, der lettede fra Stauning. Spørgsmålet er så, om han ville sige: »Åk, hvor forandret,« eller »Ih, hvor forandret.«

KII.DEHENVISNINGER OG NOTER:

- 1) Hardsyssels Årbog 28. bd., 1934: Om vejvæsenet i Hammerum herred, s. 119-38. – K. F. Nielsen: Fra Studekørsel til Motordrift, Herning, 1922. (Også andre oplysninger i denne artikel har tjent som kildestof.)
- 2) K. F. Nielsen (se note 1).
- 3) Johannes Brøndsted: Danmarks Oldtid I-III, Kbhvn. 1960. Sagsregister: veje. – Henning Dehn-Nielsen: 348 oldtidsminder i Jylland, Kbhvn. 1979, s. 106-120. – Politikens Arkæologisk håndbog, Kbhvn. 1979, s. 221-22. Torben Topsøe-Jensen: Ad Hjulspor og Landeveje, Kbhvn. 1966, s. 12-17.
- 4) Troels-Lund: Dagligt Liv i Norden, bd. I, s. 197-99.
- 5) Alfred Jeppesen & Th. Heltoft: Det danske Samfund, Kbhvn. 1942, s. 48-50 og s. 154-170. – Alfred Jeppesen: Rejseliv i Danmark, Kbhvn. 1978.
- 6) E. Philipsen: Ole Rømers Liv og Virksomhed, Kbhvn. 1859, Dansk Biografisk Leksikon: Ole

- Rømer. – Danske Veje. Turistforeningen for Danmark, 1964, s. 34 (Topsøe-Jensen). Ejvind Draiby: Ole Rømers milesten, i Hardsyssels Årbog, 1980, s. 71-74.
- 7) Kortet »Alle stor Weyes Maaling oc Afdeeling udi Selland, Jylland oc Fyen, Slesvig, Holsteen oc Stormarn, 1697. – Kortet over Danmark udgivet af Videnskabernes Selskab, 1787.
 - 8) Erling Olsen: Danmarks økonomiske historie siden 1750, Kbhvn. 1962, s. 223-227. – Landsarkivet, Viborg: B 21, 1 pakke. – Ringkjøbing Amtsstue, M. 208, 1778-1812.
 - 9) Landsarkivet, Viborg: B 21: Ringkjøbing Amtsstue, N. 225, Feltpostestafetter. 1 pakke.
 - 10) Fr. Olsen: Den danske Postetat 1624-1927, – Jørgen Bergsøe: Det kongelige danske Postvæsen gennem 300 Aar 1624-1924, Kbhvn. 1924. – Bjørn Svensson: Assens-Årsund, i Sønderjysk Månedsskrift, 1972, s. 249-250.
 - 11) Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1711-1808, s. 67, 270.
 - 12) Alfred Jeppesen: Rejseliv i Danmark, Kbhvn. 1978.
 - 13) Hjemstavnsbogen for Ringkjøbing Amt, Holstebro, 1937. – J. P. Trap: Danmark, 5. udg. bd. IX, 1 Ringkjøbing Amt, 1965. Gyldendals Egnsbeskrivelse, bd. 10, Vestjylland, Kbhvn. 1973.
 - 14) Bernhard Larsen: Ikast Sogn, Ikast, 1967 (navneregister).
 - 15) Jørgen Bergsøe (red.): Det kongelige danske Postvæsen gennem 300 Aar 1624-1924, Kbhvn. 1924. – Kjeld Winding m.fl.: Danmark for 100 Aar siden og nu. Kbhvn. 1946, s. 38.
 - 16) Regnar Knudsen: Haandbog i Hjemstavnsforskning og Hjemstavnskultur, Kbhvn. 1939, Samfærdselshistorie, af J. T. Lundbye, s. 209-223.
 - 17) Dansk Biografisk Leksikon: E. M. Dalgas og Harald Skodshøj: E. M. Dalgas, 1966.
 - 18) Politikens Danmarkshistorie, bd. 11, s. 524-25, »Højskolesangbogen«, udgave 1938, nr. 538. – Med »Lokes hjørde« menes antagelig de drivende skyer og tågen hen over hederne.
 - 19) H. Ehlerl Jensen: Postforholdene i Forbindelse med Krigen 1864, VI del, s. 10-18 i Posthistorisk Tidsskrift, 1982, nr. 3. – P. N. Frost: Beskrivelse over Ringkjøbing, 1817, s. 85.
 - 20) Generaldirektoratet for Statsbanerne: De danske Statsbaner 1847-1947, Kbhvn. 1947.
 - 21) Hardsyssels Årbog, bd. 49, 1955, s. 105-108. – Aarhus Stifts Aarvog XVII, 1924, s. 15.
 - 22) Niels Jensen: Vestjyske jernbaner, Kbhvn. 1977 og samme: Danske Jernbaner 1847-1972, Kbhvn. 1972.
 - 23) R. Honoré: Vejbygning, Teknisk Forlag, 1971, s. 4-89.
 - 24) Avisårbogen 1965, 1969-82. – Luftfartens Hvem, Hvad, Hvor? 1967 ff. Scandinavian Airlines System's årbøger 1964 ff. Ringkjøbing Amts Dagblad for 6/1 1952, 6/1 1977. – Aarhus Stifts-tidende for 6/1 1952 og 6/1 1977.
 - 25) samme kilder som nr. 24.
 - 26) Trafik i Århus før og nu. (Udgivet af Århus byhistoriske udvalg), Århus, 1976. Jydsk Telefon: Fagbog 1982-83.
 - 27) Se under note 25. Forskellige telefonsamtaler.



Jens Kongsted Lampe
Pens. handelsoverlærer
Gudrunsvvej 48, Brabrand
Født 1917 i Ullerup
ved Sønderborg

Nye gadenavne i Holstebro 1944

Af Ejner G. Pedersen

Tredjepremien i Historisk Samsunds prisopgave blev vundet af overlærer Ejner G. Pedersen, Holstebro, som ansøgte opgaven fra en særlig vinkel: Byens gader og veje – og deres navne. Han har forsket i »den store navngivning af gaderne i Holstebro 1944«, en begivenhed, der skabte voldsomt røre i byen.

Det gamle gademønster i Holstebro ligger i dag stort set bevaret, som da det engang i middelalderen havde fundet sit endelige leje.

Hovedsystemet i det er de fire ældgamle gader, der fra hver sit verdenshjørne ender – eller begynder – i hver sit hjørne af det sjældne, rektangulære St. Torv. Snorlige og vinkelrette på deres sidegader er ingen af dem. De bærer vidnesbyrd om, at de har måttet indrette sig efter de forhold, som nu engang naturen, torve, kirker og øvrige allerede eksisterende bebyggelser tilbød.

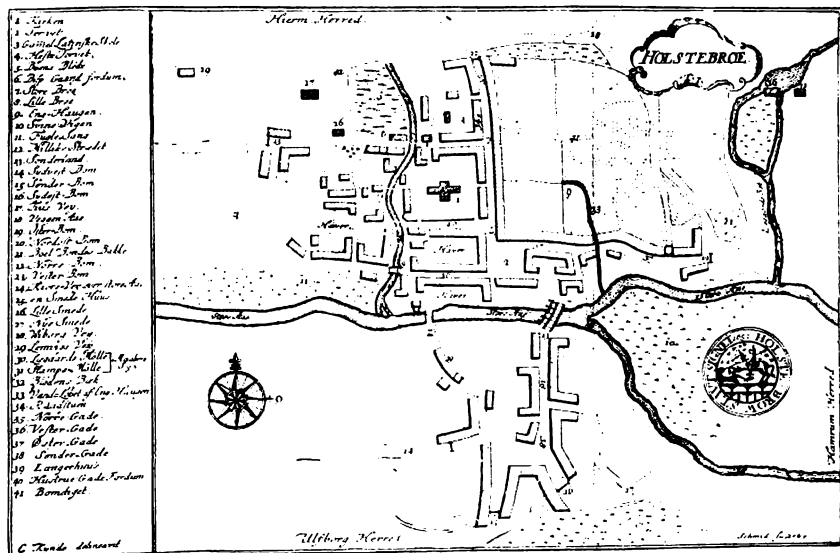
Af hensyn til anlæg af ringveje og »cirkulationsgader« har gadegennembrud ikke kunnet undgås, men ændre de gamle gaders forløb radikalt har ingen byplanlægger povet, fordi de ejer det, vi med et ret ubestemmeligt udtryk kalder »miljø« eller charme.

Imidlertid er et bysamfund som en levende organisme, der efter behov kan ændre form. I opgangstider lå det lige for at forbinde hovedgaderne med stier, stræder, gyder og slipper. Omvendt kunne hele bykvarterer forsvinde under en storbrand for først at opstå i en langt senere tid – som f.eks. Storetoft mellem Skolegade og Vestergade i Holstebro.

Men mønsteret i byens gamle gadenet overlevede.

Gadenavne var uundværlige. Til langt op i tiden spillede landbruget i byen så stor en rolle, at marknavnene var af langt større betydning i hverdagen end gadenavne, for med sine ca. 500 indbyggere omkring år 1700 var byen ikke større, end at alle kendte alle eller i hvert fald den enkelte families stolthed: gården eller huset, og det var op til den enkelte håndværker eller forretningsdrivende at gøre fremmede bekendt med sin håndtering ved at udskære eller hænge fagets symbol uden for huset, f.eks. skomagerens støvle, snedkerens høvl, o.s.v.

På byens ældste kort (fra 1677) er da også kun offentlige institutioner som rådhus, kirke og torv indtegnet.



Prout Kyndes kort over Holstebro 1769.

Dette system klarede man sig med til langt op i tiden, men af hensyn til præcisering af en lokalitets beliggenhed er det nu engang praktisk med en vis form for navngivning. Gadenavnene er således opstået »af sig selv«, men det var et ubønhørligt krav til dem, at de var »ærlige«, dækkede over det, de kaldtes.

Det lå da lige for at opkalde byens fire gamle forbindelsesgader til omverdenen efter verdenshjørnerne. Et vidnesbyrd om deres »ærlighed« er, at de længe undertiden opfattedes som alm. fællesnavne, idet staveformen var østergaden, vestergaden, o.s.v., og først senere overgik de til egennavne.

Dog blev der også plads til enkelte poetiske navne, i Holstebro Fuglsang og Nellikestræde. Pudsige er nu poetiske navne som Mageløs i Viborg og Kærlighedsstien i flere byer. Begge var de oprindeligt såre prosaiske, men har skiftet betydning i en sartere eftertid. Førstnævntes navn henviste til manglen af et »mag« = »aftrædelsessted« og sidstnævnte til stedet, hvor kærlighed kunne købes.

»NAVNEFORBISTRINGENS PERIODE«

Først med den industrielle revolution og den deraf følgende store udvikling af bysamfundene i slutningen af forrige århundrede sprængtes det gamle gademønster. I årene 1870-1900 voksede således byens indbyggertal fra 2047 til 4978, men væksten kom derefter ind i en stabil udvikling, der fortsatte, indtil de såkaldte »gyldne tressere« helt sprængte den gamle bys rammer.

I takt dermed måtte de nyanlagte veje og gader have navne. Den formalitet så man i begyndelsen stort på, for myndighederne havde siden omkr. 1670 matriku-

leringen til stedfæstelse af en lokalitet at gå frem efter. Derfor opstod gadenavnene spontant, og da udstykningen af et kvarter i reglen blev foretaget på privat basis, blev de nyanlagte færdselsårer private. Det lå da lige for at kalde dem op efter den tidligere lodsejer. Holbergsvej kaldtes således Jakob Brandtofts vej, Sundevedsgade Mads Tofts vej. Den eneste af den type, der har bevaret sit navn i Holstebro, er Poul Andersens Vej.

Ganske vist havde myndighederne ved lov af 25/5 1868 fået ret til at navngive gader og veje, men denne bestemmelse blev oftest håndhævet ved, at beboerne fremsatte forslag til navn, hvorefter byrådet lakonisk svarede, at »man intet havde at erindre imod forslaget.«

Disse principper forblev længe rådende for nyanlagte kvarterer. Anderledes forholdt det sig med den gamle bydel, der lå inden for de fire gamle »porte«. Her overlod byrådet intet til tilfældigheder, men fandt frem til relevante navne i tiden. Det gælder således Sct. Jørgens Gade (1881), hvis navn henviser til den nært liggende kirkes skytshelgen. Enghavevej (1885), der førte til den gamle Enghave. Bisgårdsgade, der henviser til en middelalderlig gård, der ejedes af kirken (Ribe Biskop), endvidere Danmarksgade, Nygade og enkelte andre. Desuden begyndte man omkring århundredskiftet rækken af navne med relation til de slesvigske krige, det gælder Helgolandsgade og Istedgade – men i hver sin bydel.

Først op i 1930'erne indså man det praktiske i at anvende de såkaldte gruppe-navne, d.v.s. give gader i samme kvarter navne, der indbyrdes har forbindelse med hinanden. Dette princip blev anvendt ved navngivningen af området ved Skjernvej, hvor der blev anvendt fuglenavne, og ligeledes ved Struervej, hvor man fortsatte med brugen af sønderjyske navne, men princippet blev ikke gennemført. Broagervej hed Nordvestvej og Mysundevej Vester Allé.

Trods disse små og spredte forsøg på at bringe en vis overskuelighed og system over byens gadenavne var der stadig over dem et tilfældighedernes præg, der nærmede sig virvar eller kaos. Der var således en hel række »Allégader« – uden alleer – og selv om de havde et verdenshjørne som forled, gav navnet tit anledning til misforståelse. Ligeledes indgik åen i en 6-7 navne, og i nye kvarterer lå talrige navnløse veje og gader. Vestermarken (Lemvigvej kvarteret) var et udpræget selvbyggerkvarter, der ikke var omfattet af byens bygningsvedtægt. Her var der hele tre veje, der smykkede sig med det smukke gamle navn Vestermarken. Højdepunktet i virvaret nåedes dog vist ved at kalde Vestergade for »Vestre Vestergade« i modsætning til »Nordre Vestergade« (Skolegade).

FORARBEJDET TIL DEN STORE »DÅB«

Fra myndighedernes side erkendte man problemerne, men veg uden om dem ud fra den betragtning, at alt gik jo udmærket i hverdagen. Byens borgere kendte deres by, uanset hvad gaderne hed. Desuden var man klar over, at emnet var meget ømtåleligt. At ændre folks adresser var sprængstof af samme styrke som at regulere en kirkegård!

Imidlertid kom den tyske besættelse, og med den fulgte stilstand i byggeri og i kommunale anlægsarbejder p.g.a. mangel på byggematerialer. Som krigsårene skred frem, og freden skimtedes forude i takt med de tyske nederlag, bredte sig en optimisme om udførelse af en lang række kommunale aktiviteter, når »vi var blevet os selv.«

Den mest presserende af disse var udarbejdelsen af en byplan, idet rigsdagen ved lov i 1938 havde pålagt alle købstæder at udarbejde byplaner efter nærmere fastsatte retningslinjer inden for en periode af 5 år, d.v.s. inden udgangen af april 1943.

Til at gennemføre disse planer ansattes d. 1/1 1943 byens første stadsingeniør, den 37-årige cand. polyt. Bent Hunø fra Holte. Han havde en grundig teoretisk uddannelse, bl.a. havde han i årene 1933-37 arbejdet i Iran for firmaet Kampsax med bygningen af den transiranse jernbane fra Kaspiske Hav til Persiske Golf. Under opholdet her lærte han sig iøvrigt persisk (iransk) så han kunne forhandle med stammehøvdinge m.fl. i de afsides egne, hvor han fik en pionérgerning. Efter sin forflyttelse til en anden egn i Iran erfarede han, at der på stedet for hans gamle lejr var vokset en hel entreprenør- og arbejderby op, og at den blev kaldt for Hunoabad, det persiske ord for Hunø's by.

Arbejdet med den ny byplan stødte på mange problemer. Den første var – udtaler den nu 78-årige forhenværende med adresse i Virum – at der ingen brugbare kort over byen fandtes. Under arbejdet med udarbejdelsen af disse var det nødvendigt at navngive de gader og veje, der lå navnløse hen. Der var dermed lagt op til at gennemføre en sanering og systematisering af navnene på hele byens gadenet og dermed få bragt en ende på navneforbistringen.



Bent Hunø, stadsingeniør i Holstebro 1943-50.

I foråret 1944 blev derfor nedsat et udvalg til at udarbejde forslag dertil. Foruden medlemmer af byrådet kom det til at bestå af overbibliotekar Arne V. Frandsen og stadsingeniøren.

Udvalget arbejdede hurtigt. Allerede midt i maj forelå forslaget. Det indeholdt ikke færre end ca. 100 nye navne til byens (officielt) navnløse gader og veje samt ca. 20 til gader, der skulle »omdøbes.«

Fundamentet i udvalgets arbejde var et stort historisk materiale, som Arne V. Frandsen havde været hovedkraften i. I løbet af den kort tilmålte tid havde han udført et sandt historisk detektivarbejde med at finde frem af glemmebogen gamle, ofte glemte, mark-, gård- eller blot kaldenavne, der kunne anvendes i de nye gadenavne, så de kunne gives så stor en dækning som muligt. Dertil føjede han navne på personer, der i tidens løb havde spillet en betydende rolle i byens liv, samt navne på danske digtere, historiske personligheder, m.fl.

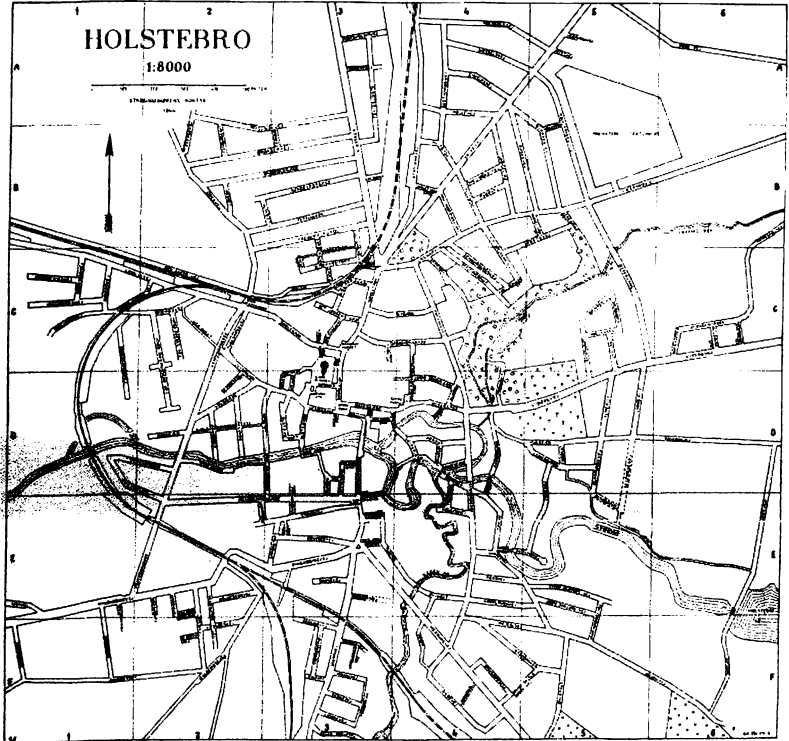
REAKTIONER PÅ FORSLAGET

At forslaget til de nye navne og ikke mindst ændringerne af de gamle skabte et voldsomt røre i byen, kom ikke som nogen overraskelse. Såvel beboerne imellem som i byens tre dagblade diskuteredes emnet med en ildhu, der glimrede mere ved store følelsesudladninger end ved saglighed. Det gennemgående træk var, at »selvfølgelig skal vi have bragt orden i roderiet, men lige netop vor gade skal minsandten da ikke af med sit gode navn.« Underskriftslistes med protester indløb i massevis. »Skal vi nu til at løbe rundt med en »kalender« i lommen for at finde rundt i vor egen by?« spurgte en bekymret sjæl. »Mit hus bliver usælgeligt, når vor gade skal have dette uskønne navn«, spåede en husejer på den kommende Sankelmarksvej (Mysundevej). Fra beboerne på Rønneallé, der havde ønsket deres gadenavn ændret, fordi de ikke ville mistænkes for at bo i »rønner«, opløftede der sig et sandt ramaskrig, da deres gade nu måske skulle hedde »Svineryggen.« (navnet skulle henvises til beliggenheden på Svinevigen, en af byens gamle fællesarealer ved Storåen).

En højtstående embedsmand sendte myndighederne et bevægende brev med beklagelser over, at hans adresse skulle ændres – og lige netop nu, da han just havde anskaffet sig 1000 adressemærkater til påklistring på sine breve – til en pris af ialt 4,50 kr! Og endnu mere af samme art.

De mest indignerede og ihærdige protester kom dog fra »Slippen« og »Bag Rådhuset«. Se derom under kapitlet »Gendåb af to gader.«

Under byrådets første behandling af emnet gik der endvidere politik i sagen. Skulle en venstremand have sit navn foreviget i et gadenavn, skulle en socialdemokrat naturligvis også, hvilket resulterede i, at ingen af de to forslag blev vedtaget. En missionsmand skulle »cleares« med en grundtvigjaner, hvilket førte til samme resultat. Dog fik en lille tværvej i Allégadekvarteret tilbudt navn efter den landskendte præst Morten Larsen, men fra grundtvigsk side foretrak man at vente med dette navn, til Storetoft ved Valgmenighedskirken blev udstykket.



GADE- OG VEJFØRTEGNELSE

Begrebet og Tallet er Betegnelse for Kvadrant, hvor Gaden ligger. Strøket ligger og over den Kvadrant og kan det første og sidste nummer for de Gader og Veje Vedkommende, hvis Navn er andet, er det tidligere Navn indført i Parentese.

A. Gader og Veje m. m. over Broen og Søen.

1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	1.10	1.11	1.12	1.13	1.14	1.15	1.16	1.17	1.18	1.19	1.20	1.21	1.22	1.23	1.24	1.25	1.26	1.27	1.28	1.29	1.30	1.31	1.32	1.33	1.34	1.35	1.36	1.37	1.38	1.39	1.40	1.41	1.42	1.43	1.44	1.45	1.46	1.47	1.48	1.49	1.50	1.51	1.52	1.53	1.54	1.55	1.56	1.57	1.58	1.59	1.60	1.61	1.62	1.63	1.64	1.65	1.66	1.67	1.68	1.69	1.70	1.71	1.72	1.73	1.74	1.75	1.76	1.77	1.78	1.79	1.80	1.81	1.82	1.83	1.84	1.85	1.86	1.87	1.88	1.89	1.90	1.91	1.92	1.93	1.94	1.95	1.96	1.97	1.98	1.99	1.100
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

B. Veje inden for Kædet Område.
 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)

Bykort fra 1944. Bemærk navnene Bag Rådhuset og Slippen.

PRINCIPPERNE FOR NAVNGIVNINGEN

Debatten var med andre ord ved at løbe helt af sporet. Dette fik Arne V. Frandsen til at gyde olie på de oprørte vande ved i en kronik d. 23/5 1944 i Holstebro

*Mange af byens gamle blå-hvide
emaljerede gadeskilte opbevares på
det lokalhistoriske arkiv.
Foto: Lokalhistorisk Arkiv for
Holstebro Kommune.*



Dagblad på saglig og overskuelig vis at redegøre for de principper, der lå til grund for forslaget om navngivningen.

Han fremhævede, at man naturligvis ville bevare så mange som muligt af de eksisterende gadenavne, men hvor dette ikke ville være muligt, ville man give helt nye navne eller benytte nu næsten glemte navne, hvor der var et vist belæg for dem. De foreslåede navne delte han op i fire grupper:

- 1) Navne, der har tilknytning til gamle lokale stednavne, f.eks. marknavne.
- 2) Navne, der til en vis grad kan samles i grupper, f.eks. efter fugle, blomster, landets historie, litteratur, kirkeliv, de nordiske lande, den nordiske gudelære, o.lign.
- 3) Navne, der kan knyttes til virksomheder, som på en eller anden måde har været med til at præge gaden eller strædet.
- 4) Navne, der karakteriserer gadens beliggenhed.

Videre redegjorde kronikøren for, at det mest praktiske ville være, om man over hele byen kunne gennemføre navngivningen i grupper, med dette ville være umuligt, når der skulle tages tilbørligt hensyn til de bestående gadenavne. Opgaven måtte derfor være at gå så nænsomt som muligt til værks og kun ændre navnene, hvor det var absolut nødvendigt. Under alle omstændigheder ville man være meget pietetsfuld over for navnene inden for det gamle byområde.

Dernæst måtte man lægge vægt på, at de nye navne var så velklingende og så let skrivelige som muligt, så forvekslinger, såvel lydliges som ortografiske, kunne undgås.

Med hensyn til de nye gaders endelser fastholdt han, at ordet »gade« kun måtte

anvendes ved gader med høj, sluttet bebyggelse. »Vej« ved åben, lav bebyggelse. »Allé« ved lidt større gader med rækker af træer. »Boulevard« ved særlig brede gader, der ved beplantning er inddelt for de respektive former for færdsel, medens mindre villaveje skulle anvende endelser som »dal,« »toft« og »vang.« Mindre gader i bycentret skulle anvende ord som »gyde« eller »stræde« for at bevare stedets lokale kolorit.

Ud fra disse kriterier var forslaget udarbejdet, skrev Arne V. Frandsen til sidst og sluttede med at bringe en oversigt over de navne, som byrådet nu skulle tage stilling til.

Kronikken satte meget på plads. Diskussionen blev mere forsonlig og saglig, både borgerne imellem og i byrådssalen.

Byrådet var indstillet på at arbejde hurtigt. Forslagene til de nye navne havde været offentliggjort, og beboerne havde haft mulighed for at fremkomme med indsigelser. Derfor afholdt byrådet et lukket møde d. 23. maj, hvor det som et stort samlet udvalg sammen med stadsingeniør B. Hunø ville forsøge at nå til evighed.

Dette lykkedes, om end efter langvarige diskussioner og flere afstemninger, i et enkelt tilfælde skriftlig, før gaden fik sit navn.

De væsentligste ændringer i forslaget blev, at Allégade, der skulle have heddet P. Lundgårdsvej, beholdt sit navn fra Stationsvej, men syd for Lægårdvej til Sportsvej fik den navnet V. F. Welsch' Vej og Karl Jensens Vej. Langelinie, der også var dømt til at miste sit navn, beholdt det – trods adskillige hårdnakkede angreb.



Under studiet af gadenavnene var den højt ansete maler Karl Jensen en af de oversete eller glemte bysbørn, der kom frem i dagens lys.

Foto: Lokalthistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.



Svinevigen ca. 1910 – et af de omstridte navne. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.

Rønneallé kom til at hedde Gefionsvej i stedet for Svineryggen, medens Svinevigen bibeholdtes.

Vester Allé omdøbtes til Mysundevej i stedet for Sankelmærksvej. Den nederste del af Sct. Jørgensgade (Nu Sct. Jørgens Bakke) skulle som først foreslået hedde Bag Rådhuset og ikke som senere vedtaget Bækkelund. Vandkraftstien skulle hedde Gennem Lunden (der var udskrevet konkurrence om forslag til stien) og Vandkraftsøen skulle hedde Holstebro Sø.

Sluttelig vedtog man, at et nyt kort over byen, udarbejdet af stadsingeniøren, i løbet af et par uger skulle uddeles til alle husstande. De nye navne skulle gælde, så snart nye gadeskilte og husnumre var sat op.

Forslaget var dermed færdigbehandlet, og da det blev vedtaget i byrådet d. 30. maj, skete dette uden større sværds slag. Dog – skulle man erfare – »gadekampene« kom til at rase videre i et par gader.

DE VIGTIGSTE AF DE NYE NAVNE

1) Navne, der refererer til gamle stednavne:

Bløden (blind sidevej til Skolegade mod nord, nedl.), Bomdiget (mellem Ørstedsvej og Tangsvej, nedl.), Endeløs, Lerpytterne, Skredsandevvej, Sparretoft, Spidesdal (nuv. indkørsel til Centralsygehuset fra Lægårdvej), Skovgyden.

Samt endvidere følgende, der dels henviser til lidt fjernere lokaliteter og dels ikke kunne stedfæstes:

Agerbækvej, Agertøften, Galgemosevej, Hornshøjvej, Mejdalvej, Mølløvången, Rødevej, Slippen (»nyt – gammelt navn«, nu Ahlgade), Smøgen, Sortevej (»nyt – gammelt navn«, Vasen.

2) *Gruppenavne:*

Memorialnavne: a) *Lokale borgere:*

Chr. Lindes Vej, Fonagervej, Frølundsvvej, Hyllings Allé, Jens Dahls Vej, Jeppe Schousgade (tidl. Schousgade), Karl Jensens Vej, Kjeld Dige-smeds Sti, Magnus Kjærs Gade (tidl. Slagterigade), Mikkel Vibes Vej (Allégades tværgade, nedl.). Provst Kyndes Vej, V.F. Welsch' Vej, Schaumburgvej (tidl. Hyllingsvej), Tangsvej. Hertil regnes også Dalgas-vej, idet »Hedens opdyrker« opholdt sig over længere perioder i byen under arbejdet med anlæggelsen af plantager og landeveje.

Da brugen af denne type navne havde været almindelig gennem en år-række over hele byen, var det ikke muligt at henføre dem til et bestemt kvarter.

b) *Danske digtere:*

Brorsonsvej, Grundtvigsvej, Ingemannsvej og Kingosvej (alle beliggen-de på Vestermarken).

Ewaldsvej (tidl. Ny Godthåbsvej), Holbergsvej (tidl. Jakob Brandtofts Vej eller Nørre Allé og Wesselsvej).

Jeppe Aakjærs Vej, Steen Blichers Vej, Jakob Knudsens Vej, Johan Skjoldborgs Vej.

c) *Personer fra sagnhistorien:*

Bjarkesvej (1943), Rolf Krakes Vej, Rudesvej, Uffesvej, Vermundsvej og Yrsavej.

d) *Personer med relation til polare områder:*

Beringsvej, Hans Egedes Vej og Knud Rasmussens Vej.

e) *Personer med relation til de slesvigske krige:*

de Mezas Vej (slettet), Hedemannsvej, Helgesensvej, Kroghsvej, Læs-søvej, Ryesvej (var anlagt tidl.), Schleppegrellsvej (slettet), Suensonsvej og Willemoesvej (slettet).

Stednavne med relationer til kampene om vor sydgrænse:

Alsvej, Broagervej (tidl. Nordvestvej), Brønsvej, Dybbølgade (navnet går tilbage til 1920'erne, men blev bekræftet nu), Lyksborgvej, Mysun-devej, Oversøvej (Mell. Mysundevej og Døesvej, slettet).

Nordiske og andre landes navne:

Færøvej (tidl. Vigen), Norgesvej (tidl. en del af Skovvejen), Sveavej (tidl. en del af Skovvejen), Hellasvej og Spartavej.

Navne efter virksomheder og institutioner:

Boldhusgade, Bryggerivej, Brænderigården, Garvestræde (Kirkestræde; indtil ca. 1840 lå et feldberederi, hvor nu Højskolehjemmet ligger), Hunsballevej, Museumsvej, Sct. Pouls Plads, Skoletrappen, Slagterivej (tidl. Øster Allé, nu Vendersgade).

Rosenholmsvej efter den store villa R. (nedrevet 1981).

Fuglenavne:

Gærdesmuttevej, Lærkevej, Mågevej, Rylevej, Solsortevej, Ternevej, Tranestien. Endvidere Andestien og Gåsestien. (Nogle af fuglenavnene ved Skjærnevej var givet tidligere, men navnene blev nu bekræftet).

Fiskenavne:

Laksestien og Ørredstien.

Plantenavne:

Blåbærvej, Blåmunkevej, Granbakken, Gyvelvej, Klintevej, Klitrosevej, Kløvermarken, Porsevej.

(Da det her vil føre alt for vidt at forklare navnene, henvises til den foreliggende litteratur derom).

»GENDÅB« AF TO GADER

Den store navngivning eller »dåb« af gadenavnene skulle dermed være tilendebragt. Hurtigt og resolut var der arbejdet fra myndighedernes side, så hele processen havde kun varet knap 2½ måned. De nye bykort med de nye navne blev uddelt, men som allerede nævnt kom »gadakampene« – for at tale i datidens sprog – til at rase videre i to gader, nemlig i »Bag Rådhuset« (Sct. Jørgensgade) og i »Slippen« (Ahlgade), hvorfor der her måtte foretages »gendåb«, inden der faldt ro over byen.

Sct. Jørgensgade, der også omfattede Sct. Jørgens Bakke, blev anlagt og navngivet i 1881 og var en udbygning af den ældgamle »Skolegyden«, en sti, der dannede forbindelse til Latinskolen i Skolegade.

Imidlertid viste gadens T-form sig at være uheldig, da nummereringen af husene blev gennemført i 1906. Hertil kom det uheldige sammentræf, at nr. 10 i gaden som nabo fik nr. 10 i den dengang nyanlagte Bisgårdsgade.

Det nedsatte udvalg i 1944 foreslog derfor at give den nederste del af gaden et selvstændigt navn »Bag Rådhuset«. Dette affødte en voldsom protest. Navnet blev



Parti fra den lille »slippe« Ablgade, da den hed Enghavegade. Til venstre Nybos gård. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.

derfor ændret til »Bækkelund« efter en større, ældre udlejningsejendom nederst i gaden. Heller ikke dette navn blev godtaget, hvorfor byrådet i det afsluttende møde skar igennem og fastholdt det oprindeligt foreslåede »Bag Rådhuset«.

Da brød forbitnelsen for alvor ud. I læserbreve ironiseredes bl.a. over, hvor let det uskønne navn kunne omgøres til »Bag fængselets mure« med henvisning til stedets nære beliggenhed ved arresthuset.

Mere saglig var den ny, åbne protestskrivelse, som – underskrevet af gadens samtlige 75 vælgere – blev tilstillet byrådet. Heri påvistes, at Sct. Jørgensgade var ældre end Bisgårdsgade, at den desuden var den længste, og at den havde langt de fleste grundejere og skatteborgere. Skulle en af gaderne have navneforandring, måtte det derfor være Bisgårdsgade. »Der tales i tiden så meget om diktatur og demokrati; vi er blevet påtvunget et diktatur«, sluttede brevet.

Byrådet højede sig imidlertid først, da redaktøren af Holstebro Dagblad greb ind og tog beboernes parti. Den 31. juli fandt »gendåben« sted. Den omstridte gade hed fra nu af Sct. Jørgens Bakke.

Denne sejr for Sct. Jørgens Bakkens beboere har åbenbart givet borgerne i »Slippen« mod til at fortsætte deres påbegyndte kamp for at få det »obskure« navn – som det hed i et læserbrev – erstattet af navnet »Algade«.

Her må det indskydes, at en »algade« svarer til en »alfarvej«, der var »den offentlige vej«, »den for alle færende« i modsætning til private veje eller til Kongevejene, hvor kun folk af stand måtte færdes.

»Algaden« er altså »Alfarvejens« fortsættelse og derfor altid hovedgaden eller i



Østergade. Der var miljø i de gamle gader og altid tid til hyggesnak. Fotografiet er fra før 1. verdenskrig. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.

hvert fald en betydelig gade. I mange byer er navnet forvansket til »Adelgade«, der altså intet har at gøre med adelstanden (bortset fra Adelgade i København).

Den lille Ahlgade har altså aldrig været nogen fornem »Algade«, men derimod en lille gyde og hedder på bykortet fra 1870 Nordøstgyden.

Da Enghavevej blev anlagt i 1885 som afløser af den gamle Møllevej, fik den lille gade navnet Enghavegade. Navneligheden mellem de to gader førte imidlertid til talrige forvekslinger, hvorfor den fik det sjove og velklingende navn »Slippen« i 1944. Denne opfattelse deltes altså ikke med dens beboere, og i efteråret intensiveredes kampen for at få navnet ændret til »Algade«, men med »h«, da det skulle henviser til den jernholdige »al« i hedejord! – som imidlertid også skal staves uden »h«. Men beboernes talsmand, en lidt ældre håndværker, gav ikke op, men afvæbnede sine modstandere ved med et lidt genert smil at sige: »A tøk's, det ser så fint ud med den »h««. Over for disse ærlige ord gav man op, og d. 20/11 vedtog byrådet, at navnet skulle være Ahlgade (med »h«).

Holstebro havde dermed fået – som garanteret Danmarks eneste by – en Algade, hvis forled henviser til hedens al.

Øvrigt har den lille stavfejl givet anledning til diverse forviklinger blandt forskerne, der jo ikke umiddelbart kunne se, at navnet ikke stammede fra middelalderen, men fra 1944.

»FOR SMED AT RETTE BAGER«

Dermed ebbede »kampene« om gadenavnene i Holstebro i krigsåret 1944 ud, og

borgmesterens ord om, at »så fastslår vi endnu en gang, at det er sidste gang, vi laver om på gadenavnene«, kom endelig til at passe (beboerne på Slagterivej måtte leve med deres gadenavn til 1947, da de fik det ændret til Vendersgade). En bevægelseperiode i byens historie var dermed overstået.

Som nævnt blev diskussionen undertiden ført med indignation, men overses må det ikke, at undertonen i den allerstørste del af debatten var præget af lune og humor – som det kom til udtryk i debatten om Ahlgade. Inderst bundede mange af protesterne utvivlsomt i danskernes – måske specielt vestjydernes – uvilje imod myndigheder, der »blander sig« i forhold, som man mener fungerer udmærket uden deres medvirken. Grundtonen i debatten fremgår måske tydeligst i følgende omskrivning af Wessels berømte digt, der var indrykket som læserbrev i bladene d. 2. juni.

Dog er det nødvendigt at forudskikke følgende noter: Svineryggen = Gefionsvej, der tidligere hed Rønne Allé. Karl Jensen, maler, højt anerkendt, men ukendt i sin fødeby. Nielsen = Thomas N, gæstgiver og Holstebro Dagblads første redaktør. Sad sammen med gdr. P. Noes, Vejrum, og Venstres formand, C. Berg, 6 mdr. i fængsel for under et stort venstremøde i 1885 på markedspladsen at have lempet herredsfogeden ned fra tribunen. de Linde = Christen Christensen de Linde (1626-1706), handelsmand og storgodsejer.

De to sidste linier skal hentyde til, at et par gader – ifølge den folkelige udlægning – kun bevarede deres navne, fordi der boede et byrådsmedlem i hver af dem.

FOR SMED AT RETTE BAGER

Der var en liden by,



Danmarksgade ca. 1910, efter at købstadsstilen var indført af arkitekt Th. Andersen, der med spir og tårne prægede gadebilledet i Holstebros centrum. Foto: Lokalbistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.

i byen var der strid
om gadenavnes plads. Og megen flid
det vise råd for byen lagde,
gik gade op og gade ned og sagde:
Ja, pinegalt det er,
her omkalfatres må,
og vi skal vise jer,
hvor skabet det skal stå.
Vi leder frem og finder mange navne,
som sikkert nok vor lille by vil gavne:
Svineryg, Karl Jensen, Nielsen og de Linde,
så folk må gå med kort for hjem at finde.
Hvem Jensen er, vi nok skal lære jer?
vi fandt det i vor gemme,
og tænk om navnet »Jensen« gik i glemme?
Se, Bisgårdsgade og Sct. Jørgen
lidt adskilt, men som andre børn
fandt sammen i en anden gade
og leged sammen nok så glade.
Vel er det smukt, men ikke sundt,
det for en postmand løber rundt,
og sådant post-roderi
det er der ingen mening i.
Thi kendes da for ret:
Den længste gade skal undgælde det,
for skete misbrug med sit navn bør bøde
til velfortjente straf for sig
og ligesindede til afsky og til skræk.
Thi amputeres Jørgen fra,
og ungerne hans børn skal ha',
bag lås og slå han burde sættes.
»Bag Rådhuset« han nu kan træffes.
Sct. Jørgen græd gudsjammerligt,
da man hans navn strøg væk.

Moral:

Beredt til døden altid vær,
den kommer, når du mindst den tænker nær,
eller:
et byrådsmedlem man helst skal ha'
for ej at blive skåret fra.

(En af dem »Bag fængselets mure«).



Gamle gadeskilte på det lokalhistoriske arkiv. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.

NAVNE, DE BRUGTE

I kulturhistorien har gadenavne aldrig tilnærmelsesvis været vurderet så højt som de »rigtige« stednavne, der jo ofte kan føre deres aner tilbage til oldtiden. Gadenavnene hører derimod hjemme i den historiske tid, hvorfra i reglen findes andre kilder.

Der findes flere principper for navngivning af gader. Et af dem er brugen af de tidligere omtalte »memorialnavne«. Dvs. at man navngiver efter det eller den, man netop i tiden værdsætter og derfor finder værd at mindes. Frem af disse gadenavne træder da landet over et sandt persongalleri af de enkelte perioders bedste mænd eller et register over minderige stednavne.

Det, der først og fremmest karakteriserer navngivningen i Holstebro i forsommeren 1944, da det overalt gærede af uro i det besatte land, er det stærkt nationale præg – for ikke at sige trods til besættelsesmagten – der er over de valgte navne. Det lyser ud af dem, hvorledes man søger sin folkelige og nationale identitet ved at kalde hele to kvarterer op efter danske digtere, et efter venligtsindede naboer, et efter personer fra sagn- og heltedigtningen, hvis overordnede formål er at prise og forherlige de krigerske bedrifter og mane de unge til at efterfølge de hedengangne helte.

Som direkte protest mod besættelsesmagten må det opfattes, når man netop på denne tid navngav et helt kvarter ved Struervej med navne fra kampene mellem Danmark og Tyskland i forrige århundrede, og et helt nyt, næsten ubebygget kvarter mellem Skjernvej og Vesterbrogade – det senere kaserneområde – fik navne efter berømte danske officerer fra disse kampe. Iøvrigt var der intet, der på dette tidspunkt talte for, at Holstebro skulle få nogen garnison. Det skete først i 1953, da Jyske Dragonregiment fra Randers flyttede hertil – og netop til dette kvarter.

Hvor stærk den nationale spænding var, fremgår endvidere af, at et enkelt byrådsmedlem foreslog at fjerne det tyskklingende navn Schaumburg totalt fra bykortet. – Som parentetisk note skal oplyses, at H. Schaumburg var en god dansker, f.i. Odense, kom som maler til byen, men huskes bedst som grundlæggeren af hotellet, der bærer hans navn.

Den nationale linie blev fortsat umiddelbart efter krigen, da der anvendtes navne fra modstandskampen. Derefter gik man hurtigt over til anvendelsen af mere neutrale navne, og byens sidste store udstykningsområde fik navne efter komponister – internationale navne.

Men navngivningen af de mange gader i 1944 var kun en del af byens første byplan. Nu fulgte – om end til dels kun på tegnebrættet p.g.a. af tidernes ugunst – nyt stadion, planlægning af ringveje, boligbyggeri o.m.m., og konturerne af en ny tid tegnede sig.

LITTERATURLISTE

Hugo Matthiesen: Gamle Gader, 1917.

Hugo Matthiesen: Middelalderlige byer, 1927.

Hugo Matthiesen: Torv og Hærstræde, 1922.

Hugo Matthiesen: Viborg – Veje, 1933.

Ejner G. Pedersen: Gade op og gade ned. Om gadenavne i Holstebro, 1982.

Samt de lokale dagblade for årene 1943-44: Holstebro Avis, Holstebro Dagblad og Holstebro Social-Demokrat.

Endvidere mundtlige beretninger, bl.a. fra fhv. stadsingeniør Bent Hunø, Virum.

Illustrationerne er venligst udlånt af Lokalhistorisk Arkiv, Holstebro.



Ejner G. Pedersen
Fhv. overlærer
Særkærparken 76
7500 Holstebro
Født 1920 i Kvols

Flygtningelejren i Rom

Af Peter Hansen

Der har ofte været pralet af tysk forudseenhed og præcision; men da slaget om Stalingrad i sensommeren 1943 var blevet til et tysk nederlag, måtte Hitlers tropper trække sig tilbage, og fra dag til dag, fra uge til uge, fra måned til måned blev de i store og små træfninger slået af de russiske hærmasser. Tyskerne har aldrig været gode tabere, og nu var intet forberedt til et tilbagemøg. Tyske nybyggere og nazistiske folkegrupper, der havde glædet sig til en stor fremtid i de østeuropæiske egne, måtte se sig ansigt til ansigt med de kommunistiske hærmasser. Det blev et frygteligt mareridt. Flygtende skarer, bestående af gamle tyske kolonier fra Ural og Donlandet, fra Balkanlandene, Tjekkosllovakiet, Galicien, Bøhmen, Vestrusland og Polen vandrede mod nord og vest. Det blev en umenneskelig hård vandring. Jo længere tid der gik, desto større blev flygtningeskarerne. Af hjemløse og fordrevne personer vandrede på et givet tidspunkt over 6 millioner – efter tyske oplysninger 7 millioner – mennesker ind mod Tysklands centrale områder. En del af dem var rejst ud på nazisternes anbefaling og befaling og vendte nu skuffede tilbage. Fra hele Europa stiledede flygtningeskarerne mod Berlin eller endnu længere mod nord. Det var et sørgeligt skue af gamle stakler, kvinder med døde eller halvdøde børn i favnen, syge mennesker i alle aldre med døden malet i ansigterne. Det blev vinter, en ubarmhertig hård vinter, men man havde dog endnu »der grosse Führer«, han måtte vel kunne hjælpe dem. Men nazisterne havde kun tænkt på fremgang, ikke på tilbagegang, derfor lå nu alt i kaos. Det tyske folk var blevet vildledt.

I december-januar 1944-45 var der forhandlinger i gang mellem de tyske myndigheder og den danske ministerdirektion (Nils Svenningsen m.m.fl., den danske regering var jo gået af i 1943). Fra Berlin kom der anmodning om, at vi skulle modtage nogle få tusinde landflygtige tyskere. På det tidspunkt var der allerede ankommet 4000 til de tysksindede i Nordslesvig, og fra tysk side blev det hævdet, at der ikke var plads til dem i »Hitlers mægtige rige«. Fra dansk side forlangtes, at de fangne danske politibetjente, toldere, civile tjenestemænd, modstandsfolk m.fl. til gengæld skulle sendes retur fra de tyske fangelejre; men i stedet for sendtes på samme tid 4000 danske til tyske koncentrationslejre, og uden videre forhandling kom der nu over 200.000 flygtninge, væsentligst fra det østlige Tyskland. Tallet påstås at være 244.500. I forvejen var der i Danmark 250.000 tyske soldater, men efter at

landet (incl. Bornholm) efter befrielsen var rensat for tyske soldater og de mange tyske civile, der var fulgt med, dalede tallet af herværende tyskere ned til lidt over 200.000.

Det var grufulde oplevelser om flugten til Danmark, som de kunne berette om, både mundtligt og skriftligt. De fleste af den skare, der kom til Danmark, var fra Østpreussen og Polen og tog vejen mod Østersøhavnene Gdansk, Gdynia, Zoppot m.fl. Nogle havde den lykke at komme med et tog, andre tog den til fods, deriblandt en mængde med store oppakninger eller i primitive køretøjer med en hest eller hund som trækdyr. De dristigste vovede at passere hen over de isbelagte »Haffer«. Mange af dem druknede i vågerne, andre nåede ud til Østersøen med stalinorgler (russisk raketskyts) i ryggen eller russiske kampfly over hovedet.

De, der nåede ud til havet, sloges om en plads i de skibe, der sejlede til Kiel, Lübeck, Flensborg eller til Danmark, især København. Mange af disse skibe blev torpederede af russerne, og ofte opstod der frygtelige scener. En lille pige i en sjet-te klasse i flygtningelejren i Rom fortalte mig, at hun havde set sin mor blive dræbt af et torpedostykke og gå ned med skibet. Pigen selv var ramt i det ene ben; men hun havde haft kræfter nok til at gribe sin femårige broder med den ene hånd og tage sin étårige lillesøster i den anden. Hun havde haft held til at entre en redningsbåd og var 3-4 dage senere landet i København. Nu var de alle tre sendt til flygtningelejren, hvor der i forvejen husedes over 10.000 flygtninge i de tomme baraker, der havde tilhørt den tyske værnemagt.

Inden kapitulationen havde de tyske myndigheder beslægt 90 pct. af de københavnske skoler og over 900 forskellige lokaliteter i hele landet, f.eks. sygehuse, ferie hjem, epidemihospitaler, forsamlingshuse, kirkesale, krosale, høj- og efterskoler, rekreationshjem, sanatorier, børneasylers o.s.v. samt overfyldte lazaretskibe i havnene, især mange tyske i København. Der var stor uenighed om overledelsen mellem dr. Werner Best (den civile) og den i Jylland bosatte general v. Hanneken (den militære).

Det tyske mindretal i Sønderjylland havde frivilligt modtaget 4000 af de først-ankomne grupper fra Østpreussen og Polen. Over clearingskontoen skulle de få 6 kr. om dagen pr. person, som den danske stat skulle udrede til kost og logi. På den måde profiterede hjemmetyskerne af elendigheden indtil tiden efter 5. maj. Da hørte denne indtægtskilde op. Resultatet blev, at en del af flygtningene blev kastet på gaden, hvor så mange af de dansksindede naboer med hjertet på rette sted forbarmede sig over dem. Flere af de tyske flygtninge i grænsesognene har selv fortalt mig om dette tyske »storsind«. Nogle var direkte rasende på disse »landsmænd«. De tyske myndigheder havde i sidste øjeblik forlangt, at der skulle anbringes 10.000 i hjemmene hos deres såkaldte landsmænd. Dekretet kom for sent, og i stedet blev de uønskede indvandrede samlet i større lejre, den største – Oksbøllejren – var på 36.000 flygtninge. Andre større lejre lå i Karup, Ålborg, Vendsyssel, Skrydstrup, Amager-Kastrup m.fl. steder.

I Danmark stod man magtesløs over for de tyske krav om at skaffe husly og



Tyske flygtninge ankommer til banegården i Holstebro i maj 1945. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.

føde til en kvart million mennesker efter 4-5 års krigstid med besættelse og madrationer og andre indskrænkninger i de sidste krigsmåneder. Man trøstede sig med, at det da kun kunne vare nogle få uger, allerhøjest måneder. Og så kom det til at vare i over 4 år, inden de sidste var ude af landet igen! Der var ingen regering i landet i begyndelsen af 1945, men departementscheferne med Nils Svenningens i spidsen protesterede, for det følte urimeligt, at 4000 danske gestapofanger i Frøslev samtidigt deporteredes til tyske KZ-lejre. Nu måtte dr. Best, den tyske rigsbefuldmægtigede i Danmark, tilbyde nogle danske fanger retur, nemlig 74 grænsegendarmere fra Neuengamme, 80 politibetjente fra Buchenwald, 30 fra Mühlberg samt alle betjente over 50 år. Hitlers politidirektør m.m. Kaltenbrunner tillod allernådigst, at alle ikke kriminelle allerede den 1. december løslodes, men ikke sabotører, partisaner, spioner, kommunister og politiske mordere.

Der var stort kaos og uorden i den tyske administration, idet generaloberst Georg Heinrich Lindemann gjorde fordring på den højeste beføjelse samtidig med, at dr. Best pralede med, at han var Reichsbevollmächtiget. Nils Svenningens arbejde utroligt intensivt for at slippe for flygtningene, kun de tyske lazaretskibe med tusinder af sårede og halvdøde soldater burde have hjælp i Danmark.

Den 26. april samledes i udenrigsministeriet Nils Svenningens, Vilhelm Buhl m.fl. for at drøfte det uløselige problem om hjælp og finansiering af den nye folkevandring. Man vedtog, at hverken clearingskontoen eller værnemagtskontoen burde benyttes. Derimod skulle der oprettes en selvstændig konto, hvorpå de danske myndigheder kunne trække de beløb, der var nødvendige til betaling af de varer, der blev rekvireret til de tyske flygtninge, så staten var alene om erstatningskravet.

Den 6. maj blev den engelske general Crowe øverste leder og ansvarlig for den engelske administration af flygtningene, krigsfangerne og strandede udlændinge. Han sagde straks, at det var umuligt at slippe af med flygtningene foreløbig. Af de

over 200.000 hjemstavnsfordrevne tilbød Stalin at tage 100.000 straks på betingelse af, at de vestallierede tog lige så mange. Men da de 195.000 havde hjemme i den russisk besatte zone, protesteredes der stærkt af de vestallierede, der i forvejen var overbebyrdet med flere millioner husvilde fra syd og øst. De forskellige ambassader og de allieredes kontrolråd i Berlin blev bombarderet med anmodninger fra de danske myndigheder om at blive befriet for de mange tyskere, men intet hjælp. Man kunne da godt forstå, at russerne burde tage et større kontingent, men det ville Stalin ikke.

ET FLYGTNINGEMINISTERIUM

Til anbringelse af dette folkehav måtte der beslaglægges en mængde bygninger. Det blev en katastrofe mange steder, især i København. I tiden fra 12. marts til først i april var der i dr. Bests tid i hovedstaden beslaglagt 59 af 70 kommuneskoler. Efter kapitulationen var der kun 6 skoler frie, og børnene måtte fordeles til andre lokaliteter, hvoraf der var over 300, som kirker, kældre uden brændsel, menighedshuse, private lejligheder, biblioteker, hoteller, fabriksbygninger, ungdomslokaler og lignende steder. Endnu efter kapitulationen kom der flygtningeskarer, så tallet på tyskerne nåede op på ca. 244.000. Det var 7 pct. af hele befolkningen. Man satte sig imod, at de spredtes ud i landet. Man forlangte, at de skulle isoleres, og fra 1100 forskellige steder, som Best havde rekvireret, blev de så interneret i 98 lejre, 35 skoler og 122 andre bygninger, ofte tyske soldaters efterladte barakker. Til at



En flygtningedreng og hans hund på Holstebro banegård i maj 1945. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune.

bevogte de mange lokaliteter behøvedes ca. 10.000 mand, mest soldater og politibetjente. Et særligt ministerium med Johannes Kjærboel som flygtningeminister blev oprettet, og regeringen var fast besluttet på, at Danmark var nødt til at hjælpe, da ingen andre ville eller kunne, men vi ville gerne slippe af med dem så hurtigt som muligt.

I Folketinget var man enige om, at der skulle oprettes et flygtningeministerium, og Johannes Kjærboel, der havde været arbejds- og socialminister i statsminister Vilhelm Buhls ministerperiode, blev efter kapitulationen stærkt presset til at overtage dette hverv, som var svært at få besat. Et udvalg på 17 medlemmer foretog så en rejse ned til det ødelagte Tyskland for ved selvsyn at få et overblik over katastrofens omfang. Her blev de vidner til en rå og umenneskelig elendighed: lig stoppet i varmekanaler, dynger af menneskevrag, et sammenrod af unge, gamle, børn, kvinder og mænd liggende i pjalter i en stank af udtømminger, af opkastninger, sved, ekskrementer, sløvede af sult og sygdomme. Her kunne man opleve den dybeste menneskelige fornedrelse og en ødelagt moral. Kjærboel skriver i sine erindringer, at en ung fyr tilbød sin søster for 6 cigaretter. De 17 udvalgsmedlemmer var klar over, at her måtte der omgående hjælpes. I Danmark havde vi fået en kvart million tyskere, der let kunne gå ned i lignende uhumske tilstande. Det danske folk forlangte, at disse mange fremmede ikke måtte komme i berøring med folket her, ingen fraternisering, ingen tilladelse til frihed, til besøg i forretninger eller til at skaffe kontakter til deres familier enten i Tyskland eller andre steder i verden. Det måtte blive til en slags indespærring, der kun kunne etableres i større lejre, hvor tyskerne blev isolerede i bevogtede indhegninger, i alt ca. 900 steder, senere blev de samlet i 90 forlægninger. De største var Oksbøllejren med 36.000, Kløvermarken med 17.000 flygtninge, Grove-Gedhus, Romlejren ved Lemvig, Ålborg m.fl., samt adskillige steder med nogle hundrede mennesker i alle aldre lige fra spædbørn til oldinge. En del nåede ikke så langt, men var døde undervejs.

Danmark var det eneste land, der hjalp disse flygtende skarer, der kan sidestilles med en folkevandring. Vi måtte pænt tage os af de mange triste menneskeskæbner, der trængte sig ind på os. De havde intet med sig af tøj og fødevarer, kun måske en lille kuffert eller taske og et skuffet ansigtsudtryk.

I begyndelsen udtrykte mange deres tak for modtagelsen i vort land, men efterhånden som de opdagede, at de ikke kunne komme hjem igen, blev der megen utilfredshed, meget surmuleri og mange nervesygdomme. En del lagde skylden på dansk administration, støttet af en del danske som f.eks. Poul Henningsen i læserbreve og artikler i Politiken, men i det danske folk kunne man nok se, at en indespærring i lang tid (over $4\frac{1}{2}$ år) kunne få indflydelse på selv nervestærke mennesker. Flygtningene fik kun lidt at vide om det enorme arbejde, der blev udført af vore ministre, ambassadører, gesandter og mange andre for at få dem sendt hjem til deres eget land. Rygter og usande historier blev kolporteret i lejrene, f.eks. blev Danmark beskyldt for at beholde flygtningene, da vi af de allierede fik betaling for hver dag, vi fødte og husede dem. Kjærboel måtte dementere det ene rygte efter det

andet. Kun de mere intelligente og kultiverede af tyskerne forstod den pinlige situation, vort land var stedt i.

Den 31. august 1945 meddelte de to engelske administratorer, oberst Laing og oberst Fulton, at den engelske zone i Tyskland ikke kunne modtage nogen, da de først måtte skaffe plads til 400.000 fra den amerikanske zone, og Stalin ville ikke modtage nogle, før englænderne havde taget de første tusinde. Ganske vist var der nogle mødre med småbørn, som en del fædre i Tyskland skaffede husly til, men den 30. januar 1946 var der endnu i Danmark over 210.000 flygtninge tilbage, nemlig 50 pct. kvinder, 35 pct. børn under 15 år og resten gamle af begge køn.

Den 15. april 1946 begyndte man i vestzonen at modtage pårørende til flygtninge, nemlig 534 i den franske zone, 1280 i den amerikanske, 10.286 i den engelske zone. Resten måtte tilhøre de polske og russiske områder.

Brigadier Crowe mente, at de madrationer, som de danske myndigheder tiltænkte de tilbageflyttende tyskere, var for store, men alligevel fik flygtningene ved afrejsen til Tyskland mad med til 180 dage (1850 kalorier daglig), 2700 tons sukker, 1800 tons mel, 900 tons makaroni, 1800 tons margarine. Det viser bilagene i alt fald. 1946 var i Tyskland endnu ikke alle tyskere anbragt, men der blev gjort meget for at afhjælpe nøden, f.eks. var der den 15. november 1946 blevet modtaget 731.000 tyske flygtninge, der i grunden var hjemmehørende øst for Oder-Neisse-floden, i den amerikanske zone, de fleste var af landalmuen. Først den 14. december 1946 begyndte hjemsendelsen af 1000 om ugen til den franske zone, så fulgte



En hjemtransport på vej ud af gennemgangslejren i Kolding til det ventende tog.

1000 om ugen til de andre vestallierede, og fra 1. maj 1947 ligeledes 1000 pr. uge til den russiske zone, der den 1. februar havde modtaget 11.172 personer og senere 1500 pr. uge.

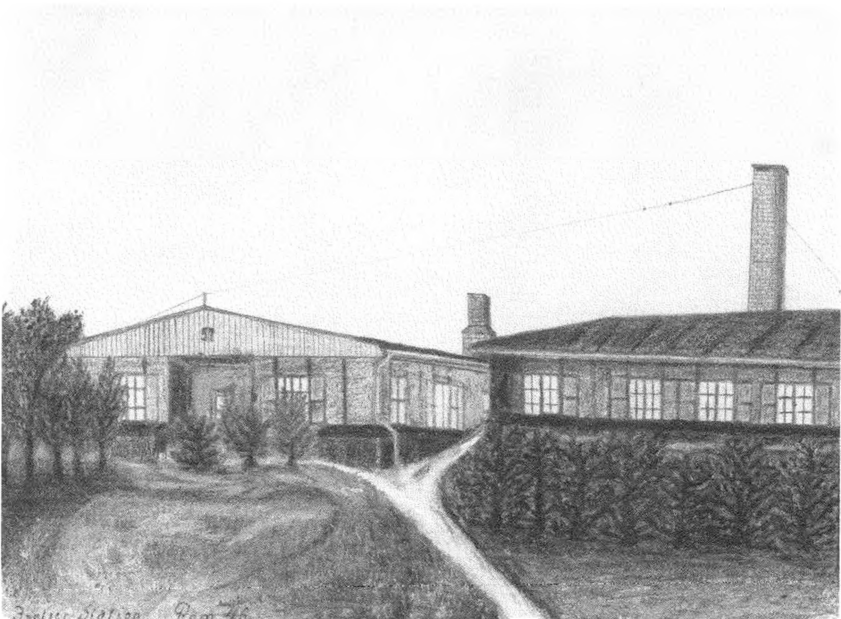
Ved ihærdigt arbejde var det herhjemme lykkedes at komme af med 81.000 (nemlig 12.000 til den amerikanske zone, 18.000 til den engelske, 15.000 til den franske og 36.000 til den russiske zone). Det var i august 1947. Nu var næsten halvdelen væk. Alle blev transporteret fra opsamlingsstedet i Kolding, forsynet med nødtørftig beklædning og med lægeundersøgelse.

Frankrig tilbød nogle måneder senere at modtage ekstra 15.000. Men ikke før foråret 1949 var de sidste flygtninge ude af vort land.

UTILFREDSHED – MEN OGSÅ TAKNEMMELIGHED

At der var mange fornuftige tyskere, der takkede Danmark for hjælpen og redningen af deres liv, er der mange beviser på, men det store flertal var utilfreds og forbandede opholdet i Danmark. Vi må nu mange år efter prøve at forstå den sure masse. De havde jo været indespærret i 4½ år bag pigtråd. De kunne ikke altid få øje på den humanitære hjælp, der blev ydet fra vor side.

Jeg har liggende en stor bunke breve med takkeskrivelser, især fra lærere, der kunne se vrangsidens af nazismen. Her er et par af de mest rørende:



Romlejrens barak for tb-syge. Tegningen er udført af en tysk flygtning. Tilhører Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

Ved Romlejlrens opløsning modtog jeg som gave en violin, bygget af den syge violinbygger Wogenstein, der var isoleret i en særbarak for TB-syge. Lejrledelsen, både den tyske og den danske, tilføjede i en skrivelse bl.a. (oversat fra tysk): »Nu er her stille. Der lyder hverken musik eller sang mere fra Kunsthalle. Modtag denne violin som gave. Det var den, som De spillede på her i lejren. Vi fornemmer endnu de skønne toner af Haydn, Beethoven, Händel, Mozart, Schubert m.fl., som De spillede sammen med den dygtige pianist, dr. Hans Winkler. Kære hr. Hansen: Vi vil altid forbinde Deres navn med det store, sande og ægte, som De var med til at bringe ind i flygtningelejren i Rom. Gid denne violin, som er bygget her i lejren, og som De spillede på til koncerterne her, må være Dem et varigt minde om den tid, De tilbragte her i Romlejren!

Med de bedste hilsener og tak for Deres indsats, Deres Kukies (den tyske lejrleder) – Mikkelsen (den danske lejrleder)«.

I en anden gave, en dokumentmappe, som senere blev sendt til mig, hedder det bl.a. i et brev: »Her i lejren er alt ved det gamle, men vi savner Dem meget. De havde jo mange smertensbørn (Sorgenkinder) her i lejren, og det var da opmuntrende at kunne læsse trøstesløsheden over på en anden. Hjertelig hilsen og mange tak for alt, Deres hengivne Frau E. Brandt!«. Hun var den danske lejrleders medhjælper, og de to blev senere gift i Tyskland.

Fra officiel tysk side lød der senere i Bonn fra Reichstagsabgeordneter, dr. Lu-retkens under stort bifald følgende ord: »Jeg tror mig i overensstemmelse med det-



Peter Hansen med sin violin. »Jeg oversatte og indøvede den norske Når fjordene blåner«.

Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

te hus, når jeg udtaler min fraktions og måske hele husets tak til Danmark og den danske regering, fordi et stort antal tyske flygtninge i en svær tid blev behandlet med omhu og menneskelighed».

I Folketinget blev der nedsat flere udvalg, som skulle tage sig af de mange fremmedes beskæftigelse (håndværk, havebrug, kvindefag m.m.), og især de mange børn måtte der gøres noget for. De kunne ikke gå for lud og koldt vand dag efter dag. Der måtte etableres en daglig undervisning. Der var jo mange tyske lærere iblandt flygtningene og især lærerinder, mange kun halvt uddannede, en del slet ikke uddannede, men med lyst til gerningen, som i deres hjemegn havde ydet en hjælpetjeneste for de manglende lærere, der gjorde tjeneste ved fronten. Men disse hjælpekrafter havde jo deres fortid i den nazistiske idéverden og kunne vel næppe bruges? Jo, de ældre fra kejsertiden kunne, og de unge måtte vel kunne afnazificeres. Måske kunne en del danske lærere med gode kundskaber i tysk bruges, og nu gik der bud til skoledirektionerne ud over landet, ikke mindst til Sønderjylland, hvor der fandtes en del, der var tyskkyndige.

Mine kvalifikationer i tysk var følgende:

9 års undervisning i tysk folkeskole 1911-1920, dansk præliminæreksamen 1923, dansk lærereksamen suppleret med eksamen i tysk 1926, en sommerferie på universitetet i Jena 1935 med eksamen i tysk for udlændinge, étårigt studium i tysk på Danmarks Lærerhøjskole i København 1935-36, 3 års skriftlig fjernstilskrivning i tysk 1936-39, fra 1938 undervist i tysk på Hellevad skole.



Mange munde skulle mættes fra det primitive køkken. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

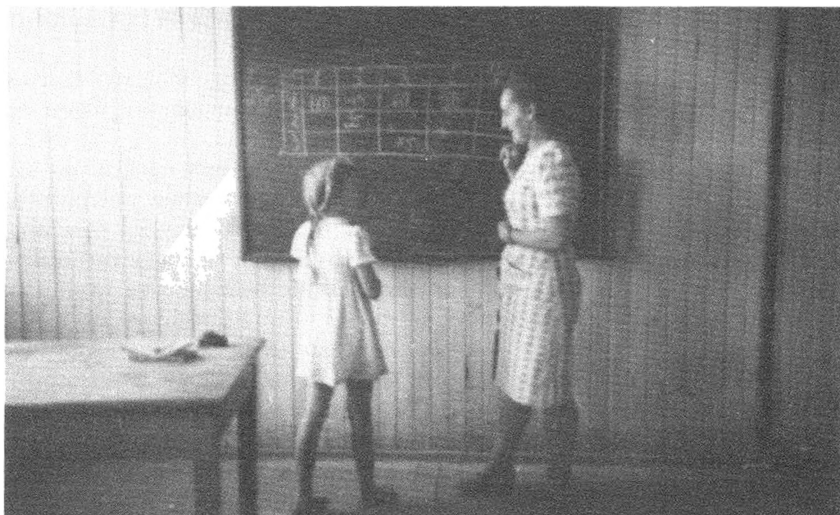
DAGBOG FRA EN FLYGTNINGELEJR

En dag i december 1945 stod der tre herrer på mit kontor med anmodning om at måtte låne mig et stykke tid for at etablere en undervisning blandt tyske børn og lærere. Det var min foresatte, amtsskolekonsulent H. Novrup, Sønderborg, lektor Einar Matthiesen og folketingsmand Poul Hansen. Det var Johannes Kjærbøl, der havde sendt dem til mig med anmodning om at hjælpe dem en tid. Jeg nølede lidt, da min kone ikke var rask, men efter nogen overvejelse besluttede jeg mig til at sige ja, og det kom jeg ikke til at fortryde. Det blev et lærerigt halvt år og den interessanteste tid i mine syvogfyrrer år som lærer.

Jeg skulle først til København og instrueres. Allerede i toget traf jeg kolleger i samme ærinde som jeg (Chr. Warncke, Nordborg, Peter Clausen, Sønderborg, Peter Tegewaldt, Bov, m.fl.). I kontoret ved Marmorkirken i København traf jeg flere kendte navne, bl.a. skoleinspektør Moldt, der var alsinger af fødsel, Johs. Fosmark, der havde været lærer i Slesvig i det danske mindretal, Gustav Johannsen, barnebarn af den kendte redaktør og rigsdagsmand af samme navn, og den senere bekendte Walther Schulze, Sonnenberg-Braunschweig. Efter vor instruktion fik vi tildelt hver vort virkeområde, f.eks. Tegewaldt til Grove-Gedhus, Clausen til de østjyske forlægninger, lektor Arendt til de vestjyske lejre, Schulze til Oksbøl o.s.v., og jeg skulle til lejren i Rom ved Lemvig.



*Romlejrens udkigstårn. Foto:
Lemvig-Egnens historiske Arkiv.*



Der undervises i en af lejrskolerne. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

Efter en grundig instruktion blev vi alle inviteret til at overvære en forældreaften på Rysensteensgades skole, hvor der lå 250 tyske flygtninge. Her talte Walther Schulze, en kendt tysk pædagog med tilknytning til den danske modstandsbevægelse, om situationen for de tyske flygtninge i dag. Blændende og gribende var hans appel til alle tænkende landsmænd. De burde beflitte sig på at kunne tænke selvstændigt og være kritiske i fremtidens tyske politik, kort sagt at gøre op med nazismen og deres eget jeg. Et kor sang flerstemmige tyske sange, og vi så på undervisningen af børn i al dens primitivitet.

Fra min dagbog følgende uddrag:

»Den 26. januar 1946 på Jespersens hotel i Lemvig, værelse nr. 25. Jeg er nu ved at forberede mig på at holde mit første foredrag på tysk, som jeg skal holde i morgen formiddag for alle lærerkræfterne i Romlejren. I formiddags henvendte jeg mig til borgmester August Nielsen, der er øverste myndighed for den over 10.000 mand store lejr. Han er en uhyre flink og imødekommende mand, der i sin private bil kørte rundt i den store barakby og til sidst til Lomborg mejeri, hvor det blev aftalt, at jeg skulle bo og spise i den første tid. Lemvig er en smuk by, der ligger ligesom i en gryde eller kedel ned mod Limfjorden. En dreng, der hjalp mig at bære mine sager fra stationen til hotellet, ytrede sig således: »Det er bare en bette vej ned ad en bette bjerg«, der viste sig at være både lang og stejl.

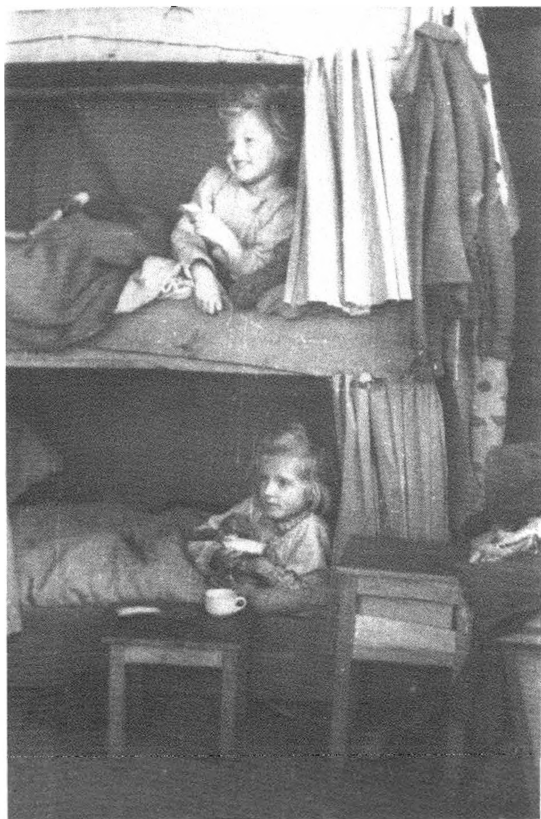
Flygtningelejren lå i en plantage af gran og fyr og var delt i to dele af Holstebrolandevejen lidt syd for Rom kirke, dengang kaldt Rom 1 og Rom 2 med hver sin tyske lejrleder. »Godau« stod der på store plakater overalt i lejren. Det viste sig at være navnet på den »Vertrauensmann«, man burde stemme på ved valget den

næste dag. De to lejre var inddelt i gader med husnumre, som de tyske soldater havde forladt dem.

Mejeriets bestyrerpar Ellen og Mads Høgsberg var unge og vældig flinke, dertil åndeligt interesserede (hørte til Lemvig valgmenighed) og musikalske (klaver og fløjte)«.

»Den 29. januar 1946. I min tale til lærerpersonalet pointerede jeg, hvad det var vigtigt at undervise børnene i, og hvad det ikke var tilladt at røre ved (historie, grænser, persondyrkelse, nazisme m.m.) Det var tilladt at undervise i fremmedsprog, især gerne i engelsk og fransk, men ikke i dansk. Der var mange henvendelser om at måtte lære dansk, men det var udtrykkeligt forbudt. Jeg roste dem for, at de allerede var begyndt på et skolearbejde«.

Den største skole lå i Rom 1. Lederen var en dygtig førstelærer Willy Junga fra Mendritz ved Graudens i Østpreussen, 60 år og primus motor i kulturelt arbejde for voksne, ledede sangkor, foredragsforening og meget andet. Hans kone var med



*To flygtningebørn i deres etageseng.
Foto: Lemvig-Egnens
historiske Arkiv.*



Romlejrens skolebørn på udflygt. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

og hans datter, der var lærerinde. Junga hjalp mig en del i begyndelsen, f.eks. med at lægge timeplaner. Noget nyt for mig var, hvordan faget religion kunne administreres, et problem jeg ikke kendte hjemmefra. En del af lærerne var katolske, lidt flere var luthersk-evangeliske og flere havde slet intet tilhørsforhold til religion. Junga havde sat faget religion for alle børn samtidigt, og når timen kom, gik alle børn fra katolske hjem over i et andet lokale. For en dansk lærer var det interessant at overvære disse timer i de to trosretninger. Den protestantiske time var omtrent som i danske skoler, men i de katolske klasser blev der lagt vægt på mange ydreting. Snart sang og bad man i kor, snart slog man kors for sig eller citerede stykker af bibelen, alle på én gang, både børn og lærer. Det mærkedes ikke på børnene, men hos de voksne var der større forskel, og det er der vistnok stadigvæk i Tyskland. Her er et eksempel: I lejren var der foruden sygehus og overlæge to læger i lejr 1, en katolsk og en ikke-katolsk. De kom senere til Bochum i Vesttyskland. På en ferietur, som min kone og jeg foretog til Beneluxlandene i 1953, besøgte vi en apoteker i Bochum, som havde været sammen med begge de to læger i flygtningelejren i Rom. Der blev vi inviteret til aftenselskab, men vi skulle vælge, hvilken af lægefamilierne vi ønskede at være sammen med, da de to trosretninger ikke måtte inviteres samtidigt. Apotekeren havde ellers til daglig et godt forhold til begge læger. Vi valgte den katolske familie, men der blev ikke talt religion hele aftenen. Vi besøgte også familien Junga, der var havnet i Saarbrücken-området, også der blev vi godt modtaget og drøftede livet i lejren for syv år siden. Kort tid efter blev fru Junga dræbt ved en bilulykke.



Skolernes sløjde- og håndarbejder blev udstillet – og beundret. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

Å propos religion: Flere af de unge lærerinder kendte ikke spor til Jesus, en enkelt af dem vidste dog, at han var en stor idealist. Derfor blev det en af mine opgaver at foranstalte et kursus i religion (kristendomskundskab). Følgende hjalp mig med dette arbejde: Den protestantiske præst i lejren, pastor Kummutat, den danske præst i Rom, endvidere fra lejren dr. theol. Marx og nogle af de ældre dygtige lærere, Junga, Paulwitz, Köster, Schönfeldt og Schwoch (akademiker). De unge studerende var meget interesserede. Jeg gennemgik Grundtvigs udlægning af trosbekendelsen, som især de ældre lærere var begejstret for. Ministeriet i København havde ladet optrykke Luthers lille katekismus, som både børn og lærere kunne få et eksemplar af. En del af lærerne ville ikke gerne undervise i det gamle testamente, selv Junga gik uden om visse historier, f.eks. Abrahams ofring af sin søn Isak. En jødisk lærerinde protesterede og sagde, at netop den historie var kernen i den jødiske tro. Dette emne gav anledning til en stærk debat. Jeg blandede mig ikke i denne diskussion, det måtte være et indre tysk problem. Det var især de ældre og midaldrende lærere og lærerinder, der førte ordet, de yngre var forsigtige med det, som nazismen havde lært dem om dette prekære spørgsmål.

Der var stor forskel på klassernes størrelse og standard, fra 50 til 80 elever, både rene drengklasser og blandede klasser, der var sinkeklasser, særklasser for handicappede. En specialuddannelse havde Johann Tiska, der var Schulrat (amtsskolekonsulent) i Allenstein og specialist i småbørnsundervisning og dertil præ-historiker. Han var en dygtig igangsætter og hjælper ved de unges uddannelser. Men den



Peter Hansen »inspicerer« papirslojd Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

høje stilling, han havde haft i Tyskland, var en torn i øjet på de engelsk-tyske afnazificeringskomitéer, og en dag blev han afhentet og sat i nazi-særlejr i København. Under energisk protest fra Romlejrens ledelse og med borgmester August Nielsen i spidsen fik vi ham tilbage igen, og da havde jeg lange samtaler med ham. Under en diskussion, hvori deltog flere tyske lærere, sagde han bl.a. følgende: »Her i Danmark har man altid levet et jævnt og roligt liv uden store omvæltninger« (han glemte vist 1864). »De lever i et lykkeligt land med en konge som symbol på enhed. Vi tyskere har derimod levet snart sejrberuste på tinderne, snart nedslået og ydmyget i bølgedalen, det bringer et folk ud af balance«. Dertil svarede en anden tysk lærer: »Nu har vi i Tyskland levet under nazismen i 12 år. Det betyder 12 års propaganda, systematisk udryddelse af religion, respektløshed for forældrene og skolen m.m. I forbindelse med nazimoral før og under krigen er det tyske folk blevet fuldstændig demoraliseret. Vi lærere har noget at bygge op efter krigen«, hvortil en anden svarede: »Godt, at vi ikke vandt krigen«, og han tilføjede: »Die ganze Jugend ist verwaorlost (hele ungdommen er vanrøgtet)«.

Citat fra min dagbog:

»Jeg går nu dag efter dag fra klasse til klasse og danner mig en forestilling om de enkelte lærere og lærerinder. Mit skriftlige arbejde svulmer op, og jeg har bedt om at måtte få en tysk uddannet kontorist. Det fik jeg i en kontoruddannet dame, tidligere ansat i et benzinfirma i Königsberg. Fruen er lærerdatter og har et godt kendskab til børn. Hun hedder Frau Bräunlig og skal foreløbig gå rundt i klasserne og opnotere navne og oplysninger på alle lærerne og senere på børnene«.



Lærpersonalet ved skole nr. 1. Forrest i midten Peter Hansen. Foto: Peter Hansen.

Den 8. februar 1946: »Jeg har i dag givet ordre til, at alle børn fra 6 år til 15 år er skolepligtige, og alle unge fra 15 år til 20 år skal besøge Berufsschule (fagskolerne)«.

»Forleden deserterede 8 unge piger til deres mandlige bekendtskaber i Lemvig. Her tog politiet dem. Brandbilen skulle afhente dem, læssede dem bagpå, og en betjent fulgte bagefter på motorcykel for at passe på dem. Da bilen var ved Rom kirke, vendte betjenten om, og så hoppede en af de unge piger af. Hun var gravid i fjerde måned og brækkede en arm, men stak af igen. Hun fandtes et par dage senere i Lemvig. De er nu alle 8 sat i en strafbarak (barak 43)«.

»Intet må modtages i lejren, især ikke fødevarer, for at undgå misundelse. Jeg så i går en kone fra Oxenvad i Sønderjylland med et stort læs af smør, kød, ost og skinke med mere til en bekendt i lejren. For ikke at vække utilfredshed hos de andre måtte hun aflevere det hele til den tyske lejrledelse i køkkenet«.

»Forleden ankom en ekspedition på 4 mand fra Skive (2 danske betjente, lejrlederen og den tyske Vertrauensmann). De hentede en bunke tyvekoster hos en mand og hans kone, der havde stjålet fra en meget syg kone, da de var i lejren i Skive. Nu var konen i Skive blevet rask, var klar over tyveriet og fattede mistanke til det ægtepar, der i mellemtiden var blevet flyttet til den store lejr her i Rom. Jeg var tilfældigvis til stede ved ransagelsen. Der var smykker i massevis, ringe, brocher, 4 ure m.m. Endvidere en mængde linned og børnetøj, skønt de ingen



Peter Hansen (forrest i midten) omgivet af lærerkollegiet ved skole nr. 3. Som det ses, er lærerne fotograferet foran skolebygningen. Foto: Peter Hansen.

børn havde. Nu var de leveret. Det hjalp ikke, at den tyvagtige kone simulerede besvimmelige øjeblikke. Sagen fik en alvorlig udløber, idet den tyske Vertrauensmann blev genkendt som en nazistisk storforbryder af nogle af vore folk, og så var han leveret.

»I dag har englænderne hentet nogle mistænkte flygtninge, bl.a. den danske lejrleders højre hånd, Hans Müller, der skal have været en nazistisk Amtsleiter i Tyskland. Jeg havde lange forhandlinger med englænderne angående de ældre lærere, som havde været i partiet siden 1931 (Brachmann, Mittrich m.fl.). Efter et grundigt forhør klarede de alle frisag denne gang.

På den vestre side af landevejen til Holstebro lå lejr 2. Her residerede den danske lejrleder og overlægen på sygehuset, her var arsenalet, og her var centrum for hele administrationen, her var fælleskøkkenet, oplagsrum for det, der skulle bruges i dagligdagen, og forhørslokalerne. Her lå også skole nr. 3, hvis leder var Johannes Brachmann, der i det civile liv var lærer i Lauenborg. Ham havde jeg svært ved at vurdere. Ved vor første samtale kom han med denne sætning: »Die Alten in Lauenborg sprechen noch mit Vorliebe von der dänischen Zeit« (De gamle i Lauenborg taler endnu med forkærlighed om den danske tid). Jeg ved ikke, hvordan det skulle opfattes andet end som dårligt anbragt smiger, men han var en dygtig skolemand og aflastede mig for en del arbejde. Der var ingen børneskole 2. Der

var derimod et lokale til videregående undervisning, som kursuslokale, præparandskole, realskole, børnehaveseminarium m.m., der var jo en del akademikere, som frivilligt gik i gang med at arbejde i de forskellige grene.

FLYGTNINGELEJRENS TYSKE LÆRERE

Nogle af lærerne må jeg nævne (uddrag fra mine optegnelser):

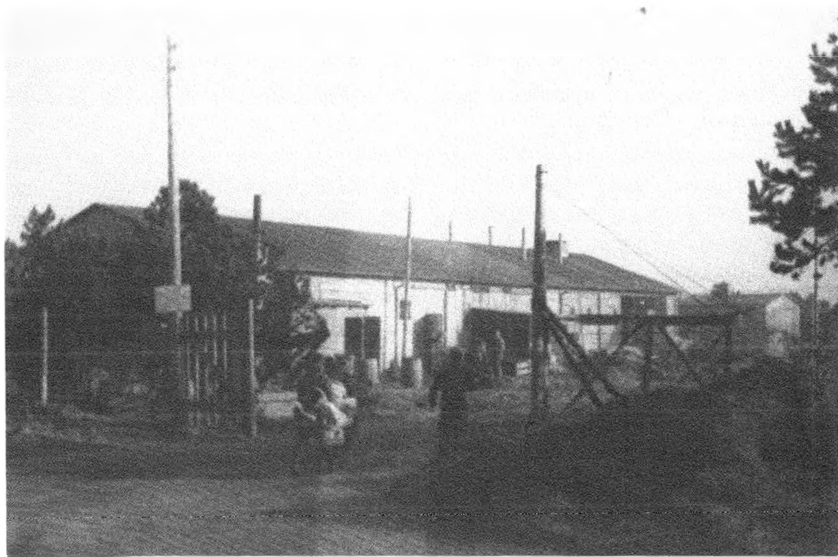
Kurt Mühlbrecht, Studienrat i Königsberg, universitetsuddannet i engelsk og fransk, skal lede den kommende Oberschule her i lejren. Evangelisk, har aldrig været i partiet.

Franz Schwoch, ansat ved gymnasiet i Marienburg, leder af katolsk kirkekor her i lejren. Måtte i partiet i 1940, da hans børn ellers ikke måtte læse videre, var uglest af nazisterne. Englænderne sagde om ham: »Gid Tyskland havde nok af den slags«. Skal undervise i Oberschule i engelsk og matematik.

Ingeborg von Bock, ung student, 19 år, baronesse, faderen general og godsejer, Die mens Gut, Kreis Samland, antinazist, meget religiøs, holder evangelisk søndagskole for de helt små, lidt famlende i undervisningen i en 4. drengeklasse, altid godt forberedt, men lidt u selvstændig.

Leo Heinemann, var til 1938 lærer i Allenstein, pensioneret 1938, men måtte igen i tjeneste under krigen over 70 år gammel, var aldrig i partiet. To sønner var katolske præster.

Max Mittrich, lærer i Danzig, specialist i tysk litteratur, svageligt helbred og for



Et keig ind i lejren. Foto: Lønvig-Egnens historiske Arkiv.



Romlejrens apotek. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

mange børn i klassen (73 store børn). Jeg gennemlæste stilebunken, der var mange anerkendende ord om Danmark og den hjælp, som de fik fra vort land. Han var i alle måder en typisk tysker.

Christel Krause fra Vestpreussen, ansat ved realskolen i Danzig, vist nok den dygtigste lærerkraft i begge lejre, men hun var næsten blind, fik en øjenoperation i Ålborg. Hun har skrevet og dertil tegnet en ABC-læsebog, et eksemplar til hvert barn i første klasse, omtalt og beundret også i danske lærerkredse. De var som trykte eksemplarer. Hun underviste nogle hospiterende elever. Hun var meget afholdt, men havde været i partiet siden 1933.

Ursula Olbrisch, universitetsuddannet, skal undervise i Oberschule i udenlandsk korrespondance, stenografi, skrivemaskinekursus, særdeles dygtig, lånte litteratur på fransk og latin på biblioteket i Lemvig. Ikke i partiet, blev derfor smidt ud af Bund Deutscher Mädel.

Hans Hunsdörfer, elektroingeniør, født i Sydtyrol, skal undervise i Berufsschule, men allerede i partiet i 1932.

Werner Henseleit, Diplom-Gartenbau Inspektor i Danzig, af hollandsk afstamning, men boende i Danzig, leder af landbrugs- og havebrugsafdelingen i Berufsschule. Underviser i botanik og engelsk, var ikke i partiet.

Ursula Büttgen, kunstmaler, ansat i Swinemünde, Sachberaterin im Wirtschaftsamt, evangelisk, ikke i partiet, står for al tegneundervisning.

Martha Fischer, boende i Königsberg, stor violinist, realeksamen, skulle overtage al sang- og musikundervisning, men døde af differitis.



»Lejrens beboere præsterede også en del både lodig og munter underholdning«. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

Ruth Fiebelkorn, universitetsuddannet matematiker, underviser i den højere matematik og regning i Oberschule og i biologi.

Ernst Brüssel, 47 år, var aldrig i partiet, diplomingeniør, skal være leder af Berufsschule B = Teknisk skole.

Friedrich Mökel, 56 år, var aldrig i partiet, skal lede Berufsschule D = Handelsskole.

Carl Friedrich Wilhelm Bledau, arkitekt, var aldrig i partiet. Han skal have været »Königsbergs populæreste mand«, havde en stor eksamen i Königliche Baugewerbeschule. Han skal lede Berufsschule, gruppe A. Da Bledau flygtede ud af Königsberg sammen med sin kone, dræbtes fru Bledau, og manden slæbte hende op på kirkegården og begravede hende med de bare hænder. I Rom byggede han alle særlokaler. Efter sit ophold i Danmark kom han til Bremen, hvor han giftede sig igen, men han er nu død.

Den danske lejrerleder fik en medhjælper, en kontorist *Frederiksen* fra Nordborg, altså en sønderjyde, den eneste danske medhjælper. I de andre lejre er der mange flere, i Grove-Gedhuslejrene efter sigende over 20.



Kostumepragt i en af flygtningenes teateropførelser. Foto: Lømvig-Egnens historiske Arkiv.

KUNST OG KUNSTNERE I LEJREN

1. april 1946 mildnedes censuren lidt, så nødvendige forbindelser til familie i Tyskland kunne etableres. Da det spurgtes i lejren, fik jeg meget at bestille, ja, for meget.



Romlejrens kammerorkester. Foto: Lømvig-Egnens historiske Arkiv.



Flygtninge på markerarbejde ved Romlejren. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

Mit kontor var overfyldt hver dag med mennesker, der gerne ville have mig til at hjælpe sig, og det var jo slet ikke min opgave. Jeg skrev til flygtningeministeriet i København om at få en medhjælper, ikke just til skolen, men mere til at overtage de kulturelle opgaver blandt de voksne, som f.eks. at sortere bøgerne i biblioteket, så de nazistiske blev brændt, og starte læsekredse, indøve teaterstykker, holde foredrag, hjælpe kabaret- og revykunstnerne, skaffe materiale til sangkor og musikensembler, til biograf og til genrejsning af biblioteket, og nu kontakte familier i Tyskland. En del af materialet kunne skaffes lokalt. Mange noder blev skrevet af musikalske hjælpere. Nordisk musik var og blev meget afholdt. Jeg oversatte og indøvede f.eks. den norske »Når fjordene blåner« og den islandske »Mit hjemlands Gud«.

Mit ønske om en medhjælper blev efterkommet. Midt i maj måned kom den fra radioen kendte dr. Hans Winkler til Rom. Han var født i Kreisau i Schlesien og i mange år bosat i Danmark og gift med en skolebestyrerinde. Han var dr. phil. i tysk og dertil en særdeles dygtig pianist, som jeg fik meget ud af at lære at kende. Han bragte et frisk pust ind i hverdagens ensformige og ofte ret trivielle dage. Vore interesser faldt sammen i musikken. Vi gav mange koncerter med værker af Haydn, Beethoven, Mozart, Bach og Schubert m.fl.

Winkler fik det ordnet sådan, at de tyske og danske kunstnere, der oprådte i de forskellige større lejre, også kom til Romlejren. Jeg husker således især en kendt kabaretskuespiller, hvis dæknavn allerede under besættelsen var Neander. Han havde engang arbejdet sammen med den store tysker Werner Fink, begge to anti-



»Der fandtes en ungpigekereds, der dygtiggjorde sig til en fornuftig fremtid«. Foto: Lømvig-Egnens historiske Arkiv.

nazister. Neander diverterede os med følgende historie: Fink til en stor forsamling i Hamborg: »Kan I nævne mig navnet på en stor tysker af høj intelligens, arier og med begyndelsesbogstav G?« »Göring« var svaret. »Jeg sagde, han skulle være af høj intelligens«, »Göbbels« blev så foreslået. »Jeg sagde, at han skulle være arier«, og Fink fortsatte: »Ja, er det ikke sørgeligt, at det tyske folk ikke kender dets store landsmand Goethe?«, der som bekendt ikke var i kridthuset hos nazisterne.

Neander havde optrådt i mange lande inden den 2. verdenskrig, bl.a. sammen med landflygtige russiske kolleger, der var fra Zarens dage. En balletdanserinde var født i Sibirien i en børneflokk på 12. Om vilkårene havde hun fortalt ham følgende: En dag kom en kommission fra St. Petersburg til det lille hjem, stillede de 12 børn op på rad og række, målte, vejede og undersøgte dem, tog to af dem ud, en fireårig og en seksårig, lagde en lille pengesum på bordet og forsvandt med de to små børn, der blev opdraget ved hoffet. De skulle agere kurtisaner ved hoffesterne. En rig fyrste forelskede sig i en af pigerne fra Sibirien, hun var smuk og velskabt og nu efterhånden i passende alder. Han betalte hendes gunst med flotte selskabskjoler og kostbare perler, som han lod falde ned i pigens fyldte vinglas. Formedelst disse kostbare perler var hun nu formuende, fortalte hun Neander.

Neander fortalte, at det var svært at være revy-skuespiller i Det tredje Rige. Mange endte i KZ-lejrene. Ved en revyaften for militæret i Hannover stod Gauleiteren pludselig op og forbød resten af forestillingen, arresterede de optrædende og sendte skuespillerne til fronten og musikerne til fabrikker, hvor deres hænder kunne



*Lejrens beboere dyrkede selv
det meste af den tobak, de røg.
Her bæres tobakshøsten til tørring.
Foto: Lemvig-
Egnens historiske Arkiv.*

ødelægges. Neander blev for bestandig her i landet, lærte dansk, og han har ofte optrådt i teatrene og i film under det rigtige navn, Neumann. Han har beklaget sig over, at han altid skulle have nazistiske skurkeroller.

Andre kunstnere kom til lejrene med musik, teater, foredrag, oplæsning, film m.m. til stor glæde for de internerede. Selve lejrens beboere præsterede også en del både lødig og munter underholdning. Det blev forud censureret af tyskerne selv og var altid sobert. Der var hold, som øvede ballet, gymnastik, teater, fælleslæsning, revy og lign. Næsten hver aften var der optræden, snart ved at møde af kirkelig art, snart ved en forældreaften. Ved de muntre aftener sluttedes der gerne med folkedans eller moderne dans.

I lejren var der tilfældigvis mange kunstmalere, som smykkede mange af lejrens rum og sale. Enkelte billeder var kunstnerisk fremragende, f.eks. nogle af professor Rademacher, leder af Königsbergs kunstakademi. De burde have været udført i olie og på lærred, men disse materialer måtte ikke udleveres.

I lejren fandtes der en mand ved navn Geerk. Han var født i Neumünster, mo-



Munter leg i lejrens børnehave. Foto: Lømvig-Egnens historiske Arkiv.

deren var fra Angel, en født Andersen, derfor regnede han sig for dansk sydslesviger og flygtede fra tyskerne i 1940, tog plads på en gård ved Bramming, blev forlovet med datteren der, måtte senere flygte derfra, da han blev skygget, var med i illegalt dansk arbejde, måtte flygte fra sted til sted, blev angivet, dømt til døden,



*Artiklens forfatter i afslappet
attitude på sit kontor i lejren.
Foto: Lømvig-
Egnens historiske Arkiv.*

benådet, i koncentrationslejr, blev frygteligt lemlæstet og efter den 5. maj 1945 befriet af de allierede, kom til kæresten i Danmark, og efter et langt rekreationsophold ville han og kæresten giftes. Da han var tysk statsborger, blev han hentet af det danske politi og sat i flygtningelejr. »Hvorfor skal jeg nu sidde her?«, spurgte han os fortvivlet. Hans senere skæbne kendes ikke.

HVERDAG I LEJREN

Alle de 73 lærere fik med borgmesterens tilladelse lov til under min ledelse at besøge skolevæsenet i Lemvig i fagenes husholdning, gymnastik, sløjd, boldspil, sang og kvindeligt håndarbejde samt fremmedsprog. Det var den 9. og 10. april 1946, og det følte af den store lærerflok som en særlig begunstigelse for det gode arbejde, de til daglig havde udført, men de var alle imponeret over den danske skoles høje standard.

Ikke hver dag var idyl. Jeg måtte således en eftermiddag dirigere en kværulerende forsamling i den store lejr. Det var et internt tysk anliggende. Man var utilfreds med den ene tyske lejrleder, med køkkenpersonalet, med det tyske politi m.m. Bølgerne gik højt.

Citat fra dagbog:

»Alle var imod alle. De mistror hverandre, bagtaler hverandre, selv hos ellers respektable og ordentlige folk. Nogle lefler for lederne, andre går til politiet med deres bekymringer. Mit kontor er tit overfyldt med folk, der vil opnå begunstigelser. En vil være redaktør af den tyske lejravis, en vil have mig til at hjælpe sig med



Der tørres tøj i lejren. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

at få sine digte udgivet, en anden til at få sine kompositioner trykt. Han stod og spillede for mig en lang tid«.

To tyske læger og en tysk tandlæge boede i lejren og havde konsultation hver dag, og den danske kredslæge Knudsen var en daglig gæst i lejren. Han var også ofte med til møder og underholdningsaftener. De syge fik en forsvarlig behandling. Der var et tysk sygehus med tysk overlæge og flere tyske sygeplejersker, hvoraf nogle hørte til førkrigens kristne diakonisser. I svære sygdomstilfælde blev patienterne behandlet på danske sygehuse. Som eksempel kan nævnes, at en kræftsyg kvinde med tre små børn kom til Århus og fik det ene bryst bortopereret, en anden fik en øjenoperation i Ålborg. På sygehuse i Lemvig og Skive lå ofte nogle flygtninge med mere almindelige sygdomme, f.eks. efter en ulykke, og der blev ikke gjort forskel på danske og tyske patienter.

De danske soldater, der skulle holde vagt, var tit skydegale. Således dræbtes en soldat ved et vådeskud, og et barn blev ramt i det ene ben. Man morede sig ved at afgive en dagsberetning, der lød således: »I dag nedlagt en hest, en lastbil, en gammel traktor, samt såret en gammel mand i benet«.

Et ægtepar, der lå i skilsmisse i Tyskland, flygtede begge til Danmark, han med skib til Sjælland, hun med jernbane til Jylland, hvor hun blev anbragt i Romlejren. Han kom til lejren i Kalundborg, men kartoteksfolkene i København ville samle dem i Rom. Da hun fik at vide, at manden skulle ankomme til lejren, havde hun forsynet sig med en fyrretræsstok og modtog ham med ordene: »Nå, der er du igen, din lømmel!«. Han løb straks ind på kontoret og fik lov til at komme til en anden lejr.

Blandt de mange unge var der vel nok en del, som filmede lidt stærkt, og der fødtes da også børn, men så slemt som i enkelte andre lejre var det vistnok ikke. Der fandtes en ungpige-kreds, der i et antal af ca. 200 dygtiggjorde sig til en fornuftig fremtid. De blev undervist af ældre kvinder med livserfaring i alle kvindelige sysler, de holdt en høj moral og kunne blive gode og solide husmødre i fremtidens Tyskland. I en diskussion om deres fremtid gjorde jeg mig til talsmand for at lade dem få pladser omkring i Jylland, hvor mange unge mænd ikke kunne få kvindelig medhjælp, endsige en kone, men tiden var ikke inde endnu til frit liv eller fraternisering. De jyske bønderkarle var ikke blevet snydt med disse unge piger. Det er ikke let at sige, om der blev nogle her i landet, da hele den tyske flygtningemasse var sendt sydpå. Her i Hellevad blev en lille pige adopteret, hun blev siden dansk student. Samt en lille dreng, der senere blev gift med en bondedatter her fra byen. De har gode stillinger i Fredericia. Enkelte er vel nok blevet gift med danskere, som er rejst ned til dem i Tyskland, i øvrigt et interessant kapitel at studere for dem, der forsker i ind- og udvandring.

De store nazistiske forbrydere blev eftersøgt i hele verden, også i flygtningelejrene. De havde ikke alene falske navne, men havde også fået et andet udseende ved at lade sig operere, så de var ukendelige.

Et eksempel: En dag fik lejren besøg af en politimand ved navn Berthelsen. Han



Flygtninge ved lejrens alderdomshjem. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

havde siddet både i Dachau og Neuengamme. Her i lejren havde han fundet frem til to SS-mænd. Den ene hed Winck og spillede teater her. I Oksbøl havde Berthelsen fået fingre i ca. 30, deriblandt en meget interessant hr. Wagner, som var eftersøgt i hele Tyskland og i alle besatte lande. Her i landet gik denne Wagner under falsk navn og havde en mængde falske papirer. Han var ikke let at have med at gøre og var ikke nem at overbevise, men Berthelsen opsporede hans tidligere kæreste. Hun fortalte beredvilligt om sin tidligere forlovedes nøjagtige udseende: han havde et pistolskud gennem højre knæled og et stiksår i venstre lår (selvforskyldt for at blive fri for fronttjeneste) samt ar efter en byld i nakken og et ar efter et stort sår på højre tommelfinger efter glassår i barndommen. Med disse oplysninger i lommen var det lettere at overbevise hr. Wagner om, at han var den berygtede Obersturmbannführer, som havde pint og udsluttet mange uskyldige mennesker, og alligevel tog det seks timer, inden fyren grædende faldt sammen og tilstod de ting, som Berthelsen sigtede ham for.

HISTORIEN OM ANNALIESE

I lejren fandtes både katolske og protestantiske præster, som holdt andagter og regelmæssige gudstjenester. Også danske præster, der magtede det tyske sprog, var gæsteprædikanter.

En dag havde jeg taget fri for at være med til min fætters sølvbryllup. Som borddame fik jeg hans kusine, Elsabe Matthiesen, der havde været diakonisse i Ruhlant siden 1911, men på grund af krigen var flyttet hjem til Danmark. Hende fortalte jeg om arbejdet i flygtningelejren i Rom. Nogle dage senere modtog jeg et brev



Den sidste rejse. En tysk flygtning begraves ved Rom kirke. Foto: Lemvig-Egnens historiske Arkiv.

fra hende, hvori der var indlagt et brev fra hendes præst i Ruhrlan­det. Det var smuglet til Danmark med en Røde Kors-chauffør, og i brevet meddelte præsten hende en del nyheder om det, der var sket iblandt menighedens medlemmer siden kapitulationen. Bl.a. fortalte han, at købmand NN og hustru, der var barnløse, havde adopteret en 16-17 årig østpreussisk flygtningepige Annaliese, hvis far var faldet ved Stalingrad, og hvis øvrige familie skulle være omkommet under flugten. Gennem en såkaldt Such-aktion havde de fået at vide, at en lillebror, Rudi Schmalenberger, var havnet i Danmark i Rom i barak 121, og nu bad præsten Elsabe Matthiesen om at sætte sig i forbindelse med de danske myndigheder og få udvirket, at Rudi blev sendt til Annaliese i Vesttyskland, hvor han måtte blive adopteret hos samme købmand som søsteren. Jeg var straks klar over, at det ikke kunne være helt rigtigt, da den slags små børn uden forældre var i Kinderheim, hvor der fandtes et par hundrede af den slags. Jeg ringede derfor til kartoteket og fik at vide, at i den angivne barak var foruden Rudi en broder ved navn Siegfried og moderen. De havde reddet sig til Danmark. Jeg cyklede straks til barak 121, der var beboet af de to børn med moder og ellers af meget gamle kvinder. Jeg fortalte dem budskabet om Annalieses lykke og læste præstens brev for den tavse forsamling. Hele stuen jublede og græd af glæde, ikke mindst de to brødre, der løb over til naboerne for at fortælle dem det. En gammel morlil på 90 år omfavnede mig og kyssede mig på hånden og sagde følgende: »Vi er en lille, kristen forsamling i stuen her, og vi har mange gange bedt for Annaliese, og i aftes lå vi alle på knæ og bad. På et tidspunkt, hvor det er umuligt at få den mindste hilsen over grænsen, kommer De som sendt af Vorherre, inden der er gået et døgn, og fortæller os, at Annaliese lever i bedste



Afsked med Romlejren. Foto: Lømvig-Egnens historiske Arkiv.

velgående. Er vi ikke blevet bønnhørt?». Og så græd den gamle, og det gjorde jeg næsten også.

Blandt de tyske lærere var der delte meninger om denne sag. Nogle, især de ældre katolske, troede på bønnens magt, andre var skeptiske og mente, at det var et sammenspil af tilfældigheder. Danske lærere var også forskellige i deres meninger. Flere af de danske nabolærere var i øvrigt flinke til at hjælpe med lysbilleder, film og andre remedier til skolebrug, f.eks. Kristensen i Lønborg søndre skole og Mosegaard i Rom. Historien om Annaliese var de meget interesserede i, men bedømte den forskelligt. Jeg overlader til læseren at træffe sit eget standpunkt til dette vanskelige emne.

Mit arbejde i skolerne i lejren begyndte i januar 1946 og sluttede i juli samme år. Det kom ret snart i en fast rytme og god gænge takket være Lømvig byråd med borgmester August Nielsen i spidsen og takket være den danske lejrleder Mikkelsen, de mange flinke lærere med deres ledere som vejledere og med overopsynsmand, lektor F. Arndt, Tønder, der skaffede læsebøger, som var ret indholdsrige, selv om de var forældede fra kejsertiden.

I juni 1946 skønnede man i flygtningeadministrationen i København, at man efterhånden godt kunne undvære lejrenes danske skolefolk, og da riget fattedes penge, blev mange af os sendt tilbage til vore danske skoler med en tak for hjælpen og en oplevelse rigere.

At tyskerne i lejren nok havde været tilfredse med samarbejdet, fik jeg ved afske-

den mange beviser på, bl.a. ved en fest, som blev foranstaltet for mig. Der var skrevet digte, indøvet sange, arrangeret kunstudstilling med overrækkelse af malerier, som jeg glæder mig over hver dag i vore stuer.

Et par måneder derefter sendte lærerne mig en anmodning om at komme til Rom og holde foredrag for dem, og den 7. oktober 1946 var jeg lejrens gæst. Jeg fortalte nu træk fra dansk skolehistorie: Kr. Kold, Grundtvig og en del andre danske foregangsmænd.



Peter Hansen
Pens. førstelærer
Vestervænget 11
Hellevad
6230 Rødekro
Født 1905 i Rugbjerg
pr. Rødekro

EFTERSKRIFT

Fotografierne fra Romlejren er venligst stillet til rådighed for Hardsyssels Årbog af Lemvigegnens historiske Arkiv. Når det har været muligt at illustrere så mange sider af flygtningenes hverdag, skyldes det, hvad man må kalde en tilfældighed – eller måske snarere det stik modsatte, nemlig en bevidst forglemmelse.

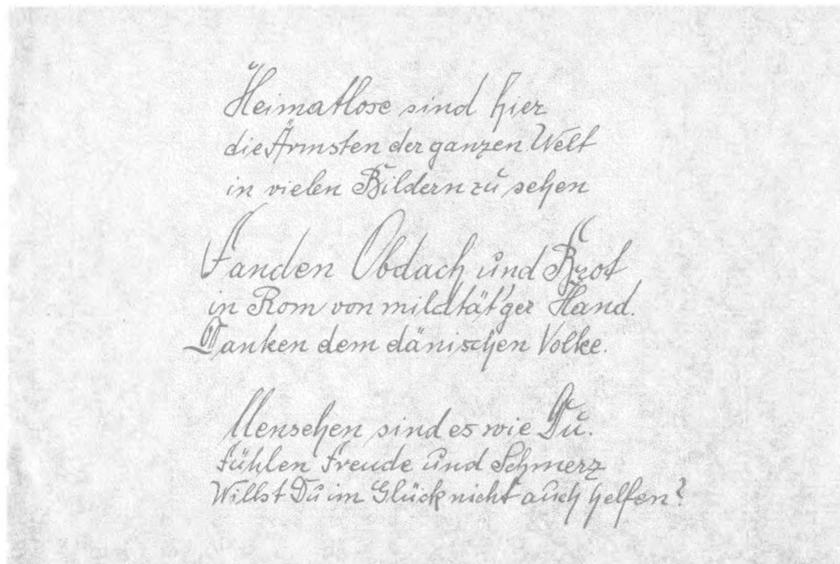
Historien bag fotografierne – så langt som den kan spores – er denne:

I august 1974 modtog Lemvig kommune et fotoalbum fra fuldmægtig H. L. Nielsen, 4. udskrivningskreds i Århus. »Det har ligget i min skrivebordsskuffe i adskillige år og har nok været i Civilforsvarets besiddelse,« var alt, hvad han vidste om det.

Fuldmægtig Carl Erik Clausen, Lemvig kommunes socialforvaltning, fik overladt albummet. Han var de danske lejrmyndigheders regnskabsfører i Romlejren, og hans umiddelbare gæt var, at fotoalbummets ejer har glemt det i skyndingen ved hjemrejsen, og at det derefter er blevet fundet af en civilforsvarsmand under

den oprydning, som netop Civilforsvaret stod for efter lejrens nedlæggelse. Fuldmægtig Carl Erik Clausen gav fotoalbummet videre til det egnshistoriske arkiv.

Teorien om en bevidst forglemmelse kan finde støtte i den ukendte ejers »forord« på en af albummets første sider. Der kan godt ligge et budskab i ordene, sådan som vi gengiver dem her dels i den originale tyske formulering, dels i en fri oversættelse:



Fattigst i denne verden
er de hjemløse.
Se dem på disse billeder.

Tag over hovedet og brød
fik vi af gavmilde hænder i Rom.
Tak til det danske folk.

Mennesker er vi som du,
mennesker med glæder og smerter.
Vil du ikke også hjælpe af din overflod.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt Foreningsmeddelelser

Årsmødet søndag den 24. marts 1985 blev afholdt i Ikast. Trods udsigt til benzinknaphed grundet arbejdskonflikt var ca. 175 mødt frem for at overvære foredraget og den efterfølgende generalforsamling.

»Danmarks besættelse 1940 og reaktionerne på den« var titlen på lektor. dr. phil. Aage Trommers særdeles interessante foredrag. I 40 året efter befrielsen er dette spørgsmål stadig aktuelt, og da mange af tilhørerne selv havde oplevet besættelsesårene, så var spørgelysten stor, nu da man havde en foredragsholder foran sig med dette tidsrum af Damarks historie som speciale.

På den efterfølgende generalforsamling omtalte beretningen, som blev aflagt af statsamtmand Thomas Opstrup ganske kort det forløbne års møder. Årsmødet i Brande (100 deltagere), hvor museumsinspektør C.L. Vebæk fortalte levende og spændende om »De senere års vigtigste danefæ-fund« og sommermødet på Thyholm (325 deltagere), hvor museumsinspektør Esben Graugaard gav en fornøjelig skildring af »Thyholm og Jegindø i de sidste 100 år«. Deltagerne fik også den oplevelse at høre borgmester Jens Hargaard fremføre hjemstavnsdigteren Johannes Søe's lange hjemstavnsdigt »Tak for æ bro«, skrevet i anledning af Oddesund-broens indvielse i 1938. Sommermødet sluttede med »Et sognerådsmøde for 100 år siden«, som Jens Glob Samvirkets amatører opførte. Inden deltagerne tog af sted orienterede G.N. Mundbjerg om Thyholms seværdigheder, som mange benyttede lejligheden til at besøge på hjemturen.

Under omtalen af »Hardsyssels årbog 1984« efterlystes som sædvanlig godt og spændende lokalhistorisk stof fra hele det store amt, da vi gerne vil leve en årbog, der dækker så stor en del af amtet som muligt.

I 1984 fik vi 75 nye medlemmer, så sidste medlemsoptælling viste, at vi nu har 1.786 medlemmer, mod 1.780 i 1984. Altså en beskedent fremgang på 6, idet vi også har haft frafald grundet dødsfald og udmeldelser.

I det forløbne år har vi fortsat vor medlemshvervekampagne, denne gang var det Ulfborg-Vemb-området, hvor vi kontaktede 294 personer, og 6,8% af disse er nu blevet medlemmer.

Alle blev opfordret til at gøre en indsats ved at skaffe nye medlemmer, da en stor medlemsskare er en forudsætning for, at Historisk Samfund stadig kan eksistere.

Selv om vi endnu har skindet på næsen, viser regnskabet, at inflationen igen er ved at indhente os. Et medlemskontingent på 75 kr. kan langt fra dække omkostningerne ved udgivelsen af årbogen og mødevirksomheden. Historisk Samfund er derfor i udstrakt grad afhængig af de tilskud, som vi modtager fra amt, kommuner og pengeinstitutter. Det statstilskud, som vi tidligere modtog er nu afløst af et tilskud fra tipsmidlerne.

Regnskabet, der findes aftrykt på side 152-153, blev aflagt af kassereren, regnskabschef Børge Nielsen.

Både beretning og regnskab blev godkendt af de fremmødte.

Sommermødet søndag den 9. juni blev afholdt på Staby Efterskole, hvor 350 var mødt frem for at høre cand. mag. Kaare Ulrich Jessen fortælle om »Den vestjyske skoleordning og Staby Vinterlærerseminarium«. Det interessante og tankevækkende foredrag blev fulgt op af lektor Gudrun Aspel, som først i ord, siden i billeder, redegjorde for fremtidige perspektiver i tilslutning til emnet – tanken om oprettelsen af et folkeuniversitetscenter i Skærum Mølle.

Under fælleskaffebordet fortalte skoleleder Rudolf Borgen Uhrø om en udstilling af ældre skolemateriale på Staby Efterskole, hvorfra enkelte billeder var lånt og ophængt i mødelokalet.

Senere kom turen til Atlantvolden, de tyske forsvarsværker nord for Søndervig. Det var Lene Hansen, Ringkøbing, som på grundlag af tandlerne Bent Båge og Anthonisens bøger redegjorde for militær-anlægget. I 40 året for

Danmarks befrielse kunne et besøg være aktuelt. Som yderligere hjælp for de interessede, der ville lægge hjemturen omkring Søndervig, var der rundtelt brochurer, som viste de forskellige bunkers placering i området, desuden var vagposter udstationeret for at hjælpe alle på en rette vej.

Næste årsmøde søndag den 16. marts 1986 i Lemvig hvor museumsinspektør Ellen Damgaard vil fortælle om »Ringkøbing amt fortæller kulturhistorie« og amtsfredningsinspektør Gert Alsted vil trække linierne op fremover.

»Hardsyssels årbog 1985« – det 79. bind i rækken – foreligger hermed som 2. række, bind 19. Årbogens redaktion er til stadighed på jagt efter godt stof om lokaliteter og tildragelser i Ringkøbing amt – gerne aktuelt historisk stof. Har De kendskab til noget, som kan interessere læserne af årbogen, så kontakt redaktionen, hvis adresse er: Redaktør Knud Erik Nielsen, Gimsinghøje 25, 7600 Struer. Forfatterhonoraret er 25 kr. pr. side + 25 særtryk af artiklen.

Ældre årgange af »Hardsyssels årbog« kan, så længe lager haves, købes ved henvendelse til sekretæren: Bibliotekar Kr. Bjerregård, Døesvej 69, 7500 Holstebro.

1. række: 15,00 kr. pr. årgang (heraf kan endnu leveres: 1928, 1929, 1930).

2. række: 45,00 kr. pr. årgang (heraf kan endnu leveres: 1972, 1973, 1974, 1975, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984).

Medlemmer kan endvidere erhverve følgende udgivelser til favorpris:

Alfred Kaae: »Fæster og busbonde i Hammerum herred« (1971). Belyst på grundlag af tingbøgerne fra 1689-1751. 12,00 kr.

Knud Prange: »Herredsogsl og kommunale våbener i Ringkøbing amt« (1979) med farvetavler af samtlige kommunale våben. 12,00 kr.

Peter Skautrup: »Hardsyssels stednavne« (1979). Supplerende bemærkninger til »Stednavne i Ringkøbing amts nordlige del«. 12,00 kr.

Arne Vagn Nielsen: Ringkøbing amt – geologi og landskab« (1982). En fyldig beskrivelse af de geologiske kræfter, der gennem årtusinder har bearbejdet og udformet det vestjyske landskab. Udgivet i anledning af Historisk Samfunds 75-års-jubilæum. 50,00 kr. (80,00 kr. for ikke-medlemmer).

Register til Hardsyssels årbog 1907-1966«. Udarbejdet af Kr. Bjerregård. Nøgle til ca. 1.830 artikler (eller artikeludsnit), som var optaget i årbogens 60 første årgange. 48,00 kr. (70 kr. for ikke-medlemmer).

Lokalhistorisk Byttecentral for Ringkøbing Amt. Adresse: Holstebro Museum, Museumsvej 3, 7500 Holstebro. Byttecentralen er den bedste mulighed for at købe, sælge eller bytte ældre »Hardsyssels-årbøger«. Hvis en årgang ikke er på lager, kan man blive skrevet op. Husk at vedlægge svarporto, hvis De kontakter Byttecentralen.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt optager alle interesserede som medlem. Det årlige medlemskontingent er 75,00 kr., som opkræves ved årbogens udsendelse. Et vedlagt girokort, som også bærer Deres medlemsnummer, bedes venligst betalt ved årbogens modtagelse, da vi skal have betalt bogtrykkerregningen. Hvis indbetalingen først sker efter 31. december, forhøjes medlemsbidraget med 10,00 kr. til 85,00 kr. Først når medlemskontingentet er betalt, tilhører »Hardsyssels Årbog 1985« Dem.

Indmeldelse i Historisk Samfund kan ske hos alle styrelsesmedlemmer eller ved skriftlig henvendelse (med oplysning om navn, stilling og adresse) til sekretæren, bibliotekar Kr. Bjerregård, Døesvej 69, 7500 Holstebro. Alle nye medlemmer kan få sidst udkomne »Hardsyssels Årbog« tilsendt, hvis det ønskes. Pris: 75,00 kr.

Den grønne folder, som fortæller lidt om Historisk Samfunds virke, har en indmeldelsesblanket indbygget. Alle nye medlemmer har derfor en mulighed for at skaffe nye medlemmer – giv folderen til Deres nabo og bed ham overveje et evt. medlemskab. Vi har hårdt brug for mange nye medlemmer.

Udmeldelse sker ved skriftlig henvendelse til sekretæren, bibliotekar Kr. Bjerregård, Døesvej 69, 7500 Holstebro. Hvis årbogens udsendelse og Deres udmeldelse krydser hinanden, skal årbogen enten betales eller returneres.

Rettelser til »Hardsyssels årbog 1984«. Tegningen af Timgård (side 19) er udført af Iver Ellung.

Udvalg af litteratur om Ringkøbing amt 1983-1984

Udvalget bringer også supplement til tidligere lister, som siden 1969 hvert andet år har været optaget i »Hardsys-sels årbøger. Avisartikler og årsskrifter fra skoler og institutioner er ikke medtaget.

Listen, der er opstillet efter decimalklassedelingen, er udarbejdet af Kr. Bjerregård, Holstebro Bibliotek, som er interesseret i at høre om eventuelle mangler, der så vil blive optaget på næste liste.

Oversigt over den systematiske inddelings hovedgrupper

00-07 Skrifter af almindeligt og blandet indhold

- 00 Bøgvæsen og boghåndværk
- 01 Bibliografi
- 02 Biblioteks- og arkivvæsen
- 04 Skrifter af blandet indhold
- 05 Periodica
- 06 Museumsvæsen
- 07 Pressevæsen

10-19 Filosofi. Psykologi. Videnskab og forskning

- 19 Computerforeninger

20-29 Religion

- 24 Prædikener
- 26 Kirkens institutioner og arbejde
- 27 Kirkehistorie

30-39 Samfundsvidenskab. Pædagogik. Folkeliv

- 30 Samfundsvidenskaberne i alm.
- 31 Statistik. Demografi
- 32 Politik
- 33 Økonomi
- 34 Lov og ret
- 35 Statsforvaltning
- 36 Lokalforvaltning. Foreninger
- 37 Opdragelse og undervisning
- 38 Forsorg. Omsorg
- 39 Folketradition og folkeliv

40-49 Geografi og rejser

- 40 Kort og foreninger
- 46 Ringkøbing amt

50-59 Naturvidenskab og Matematik

- 50 Naturen og mennesket

- 52 Astronomi
- 55 Geologi og geofysik
- 56 Biologi
- 58 Zoologi

60-69 Praktiske fag

- 60 Teknik i alm.
- 61 Medicin. Hygiejne
- 62 Maskinlære. Varmeteknik. Elektroteknik
- 63 Landbrug. Skovbrug. Havebrug. Fiskeri
- 64 Hjem og husholdning
- 65 Handel og samfærdsel. Søfart
- 66 Kemisk industri
- 67 Mekaniske industrier
- 68 Håndværk
- 69 Byggeteknik

70-79 Kunst. Teater. Film. Musik. Spil. Idræt

- 70 Kunstmuseer
- 71 Arkitektur og byplanlægning
- 74 Malerkunst
- 76 Kunsthåndværk
- 77 Teaterhistorie
- 78 Musik
- 79 Forlystelser. Idræt

80-89 Litteratur. Sprog

- 89 Sprogvidenskab

90-99 Historie

- 90 Arkæologisk forskning
- 91 Enkelte historiske perioder
- 96 Historie
- 99 Personalhistorie

00-07 SKRIFTER AF ALMINDELIGT OG BLANDET INDHOLD

00.109 Bogtrykkerkunstens historie

Norup, Viggo: Grafisk revy over sortekunstnere i Holstebro. Afdelingens eget bidrag til 75-års jubilæumsskriftet. 1983. 11 sider, ill. [Særtryk af »Sortekunsten i Holstebro«].

00.4 Bogforlag

C.W.F.: »System« går oven på vandet – i nye lokaler. (i: Handelskolen. Årg. 17, 1984, nr. 7, side 26-28, ill.)

00.9 Exlibris

Jaspersen, Bent: Om exlibris – med eksempler fra Holstebro. 1984. 23 upaginerede sider, ill.

01.6 Fagbibliografi

Skøt, Ib: Bibliografi over Cheminova-sagen. Avis- og tidsskriftsartikler 1/7 1978 til 1/5 1983. 1983. 63, 4 blade. (Specialopgave inden for specialbibliografi, teknik. Danmarks Biblioteksskole)

01.7 Lokalbibliografi

Udvalg af litteratur om Ringkøbing amt 1981-1982. Ved Kr. Bjerregård. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 127-152)

02.1 Biblioteksteknik

Edb på Herning centralbibliotek. En konsekvensundersøgelse. Af Bruno Clematide og Lise Drewes Nielsen. 1984. 42 sider.

02.11 Biblioteksbygninger og biblioteksindretning

Bibliotek i Holstebro. Architekten: Dall & Lindhardt. (i: Deutsche Bauzeitung. Fachzeitschrift für Architekten und Bauingenieure. 1984, nr. 8, side 15-17, ill.)

Bibliothek in Holstebro, Dänemark. Library in Holstebro, Denmark. (i: Architektur + Wettbewerke. Internationale Vierteljahrzeitschrift. 1983. Nr. 116, side 64-65, ill.)

02.17 Bibliotekssamarbejde

Bibliotekssamarbejde i Ringkøbing amt. Heltidsbibliotekerne. 1984. 29 blade.

02.4 Folkebiblioteker

Herning. Edb på Herning Centralbibliotek. En konsekvensundersøgelse. Af Bruno Clematide og Lise Drewes Nielsen. 1984. 42 sider.

Holstebro. Bibliotek i Holstebro. Architekten: Dall & Lindhardt. (i: Deutsche Bauzeitung. Fachzeitschrift für Architekten und Bauingenieure. 1984, nr. 8, side 15-17, ill.)

Holstebro. Bibliothek in Holstebro, Dänemark. Library in Holstebro, Denmark. (i: Architektur + Wettbewerke. Internationale Vierteljahrzeitschrift. 1983. Nr. 116, side 64-65, ill.)

Holstebro. Rådhus og bibliotek. Udg. af Holstebro kommune. 1984. 12 upaginerede sider, ill.

02.91 Arkiver

Christoffersen, Cora: Fra arkivet. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 47-48)

Holm, Bent: Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 79-82 og årg. 14, 1983, side 49-54, ill.)

04.6 Skrifter af blandet indhold

Sortekunsten i Holstebro. Udgivet i anledning af Dansk Typograf-Forbund – Holstebro Afdelings 75-års jubilæum den 1. januar 1984. 1983. 144 sider (delvis pagineret), ill.

Zahle, Grete: Mælkevej og stjernesud. Essays. 1977. 125 sider, ill. [Bla. med erindringsstof fra Lemvig-egnen med omtale af maleren Niels Bjerre og digteren Thøger Larsen].

05.6 Periodica

FRAM. Fra Ringkøbing Amts museer. Udg. af Museumsrådet i Ringkøbing Amt. Årg. 2-3, 1983-84.

Hilsen fra Aspel-kredsen, Råsted skole, Hardsyssel. Udgivet af Aspel-kredsen. 1967-84. Nr. 1-54, ill.

Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13-14. 1982-1983.

06.6 Museer

Clausen, Kim: Museerne og kulturarven. Den nye museumslov set vestfra. (i: FRAM. 1984, side 7-19, ill.)

Egeberg Hansen, Torben: Museet for Tarm og Omegn – oprettet, nedlagt og genopstået. (i: FRAM. 1984, side 45-50, ill.)

Glimt fra museernes arbejdsmark. [Museumsrådet i Ringkøbing amt. Herning Museum. Hjerl Hedes Frilandsmuseum. Holstebro Kunstmuseum. Holstebro Museum. Lemvig Museum. Ringkøbing Museum. Skjern Museum. Struer Museum] (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 150-164, ill.)

Glimt fra museernes arbejdsmark. [Herning Museum. Holstebro Kunstmuseum. Holstebro Museum. Herning Kunstmuseum. Ringkøbing Museum.

Skjern-Egvad Museum. Struer Museum. Lemvig Museum. Konserveringsanstalten for museerne i Ribe og Ringkjøbing amter. Museumsrådet i Ringkjøbing amt] (i: FRAM 1984, side 130-143, ill.)

Løn, Ingerid: Dukker. De seneste nyerhvervelser. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 14, 1983, side 37-48, ill.)

Naurup, Orla: Årsberetning. [Holstebro Museum]. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 88-92 og årg. 14, 1983, side 55-59, ill.)

Stelzner, Knud: Ekskursionslokalitet: Brunkulmuseet i Søby. (i: GO. Geografisk orientering. Årg. 13, 1983, nr. 2, side 64-65, ill.)

Thyrring, Ulla: En blomst mellem Nordjyllands sandmiler. [Et Blicher-manuskript på Herning Museum og dets baggrund]. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 41-49, ill.)

Thyrring, Ulla: I forhallen er fortiden til salg. Et oplæg om forretning og formidling. [Museumsbutikker]. (i: FRAM. 1984, side 29-34, ill.)

Aarup Jensen, Jens: Ingen guld og skeletter, men lidt museumshistorie fra Ringkjøbing amt. [Ringkjøbing Museum. Herning Museum. Holstebro Museum. Lemvig Museum. Skjern Museum. Struer Museum. Den fortsatte udvikling]. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 7-40, ill.)

Aarup Jensen, Jens: Ringkjøbing Museum i 75 år. (i: Ringkjøbings årbog. Årg. 57, 1983, side 3-21, ill.)

06.9 Udstillinger

Nielsen, Svend K.: 1934 – det år Vestjylland blev opdaget. Erindringer om Vestjydernes Udstilling i Holstebro. Interview med Hanna Nielsen. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 63-72, ill.)

Øhl, Ib: Herning-hallerne. (i: Byggeforum. Årg. 45, 1982, nr. 10, side 20-21, ill.)

07.96 Avishistorie

Bendixsen, Mogens: Da Herning havde seks daglige aviser. Hvorfor de kom – og hvorfor de fleste forsvandt. (i: Herning-bogen. Årg. 3, 1984, side 5-43, ill.)

Herning Folkeblad: 2,2 mill. kr. i overskud og positiv egenkapital. (i: Dansk presse. Årg. 65, 1983, nr. 9, side 17.)

Kragelund, Poul: Tre Bergske blade 1880-1904. Oplag og økonomi. [Bla. Ringkjøbing Amts Dagblad]. (i: Erhvervshistorisk årbog. 1983, bind 33, side 125-182, ill.)

10-19 FILOSOFI. PSYKOLOGI. VIDENSKAB OG FORSKNING

19.61 Computerforeninger

Thygesen, Jens K.: Computeren – en ny aktivitet i det folkelige foreningsarbejde. Holstebroegnens Gymnastikforening har optaget en computerforening som medlem. Det er Holstebro Commodoreclub. (i: Dansk ungdom og idræt. Årg. 87, 1984, nr. 30, side 6-7, ill.)

20-29 RELIGION

24 Prædikener

Larsen, Morten: En vækkerøst. Frimenighedspræst Morten Larsen. Udgivet af Peder Bukh. 1983. 134 sider. [Uddrag af prædikener og artikler af Morten Larsen].

26.3 Menighedsarbejde

Fomsgaard Larsen, Anna: Det offentlige liv: Skolevæsen, sogne- og menighedsrådsarbejde. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 85-119, ill.)

26.6 Kirkelige foreninger, institutioner og selskaber

Munkebo, Jørgen: Kirken og klostret på den jyske hede. [Helligkorskirken og refugiet i Sønder Lem]. (i: Samvirke. Årg. 45, 1972, nr. 15, side 7-11, ill.)

Thygesen, Jens K.: Unge skal føres til Kristus. Målsætningen for KFUM og K's ungdomsarbejde i det indre missionske miljø på Harboøre er at føre de unge til Kristus, og det sker gennem omfattende mødevirksomhed, hvor glæden ved fællesskabet om Guds ord er det centrale. Interview med Chr. Langer, Eva Lauritsen, Margrethe Lyng. (i: Dansk ungdom og Idræt. Årg. 86, 1983, nr. 42, side 8-9, ill.)

26.9 Missionshuse

Thyrring, Ulla: I »Nasareta« i trange kår. [Om missionshuset »Nasareta« i Ørre]. (i: FRAM. 1984, side 20-24, ill.)

27.67 Kirkehistorie

Hammerum. Lauridsen, Henning R.: Foreningslivet i Hammerum kulturhistorisk belyst. [Indbyggerne i Hammerum. By og land. Den grundtvigske bevægelse i sognet. Indre Mission i Gjellerup. Vækkesuro i Hammerum ved århundredskiftet. Stationsbyens missionsfolk. Den grundtvigske kreds i byen. De religiøse bevægelers indflydelse i stationsbyen efter 1900. Kommunalpolitik og arbejdskonflikt. Stationsbyens manglende kulturelle og politiske profil]. (i: Nyt fra stationsbyen. 1983, nr. 3, side 5-42, ill.)

Harboøre. Damgaard, Ellen: Fra de helliges samfund på Harboøre. En indremissionsk gravskik. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 76-83, ill.)

Harboøre. Larsen, Arne G: Sognepræst i Harboøre 100 år efter pastor Moe. Interview med Børge Riisgaard. (i: Indre missions tidende. Årg. 131, 1984, nr. 13, side 6-7, ill.)

Ikast. Vingsborg, Jørgen: Ikast kirke i 800 år. Festskrift til Ikast kirke 1983. 1983. 166 sider, ill.

Jegindø. Overgaard, Frands Ole: En egn og en ø – Jegindø. 200 års kirkeliv og vækkelse. (i: Historisk årbog for Thy og Mors og Vester Han herred. 1983, side 72-103.)

Jegindø. Thomsen, Gustav: De folkelige bevægelser. Det religiøse liv. (i: Thyholm og Jegindø gennem, 100 år. 1984. Bind 2, side 47-70, ill.)

Lemvig. Lemvig valgmenighedskirke. Johanneskirken 1883-1983. Jubilæumsskrift i anledning af Lemvig Valgmenighedskirkes 100-års dag den 16. december 1983. 1983. 143 sider, ill.

Måbjerg. Beskrivelse af Måbjerg kirkehistorie. Udg. af Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune. 1984. 91 sider, ill.

Thyholm. Thomsen, Gustav: De folkelige bevægelser. Det religiøse liv. (i: Thyholm og Jegindø gennem, 100 år. 184. Bind 2, side 47-70, ill.)

Velling. Velling sogn ved Ringkjøbing fjord. Udgivet af Velling Sogneforening. Redigeret af Jens Noe. 1983. Bind 1. 1: Kirke og bosteder.

Ørre. Thyrring, Ulla: I »Nasarete« i trange kår. [Om missionshuset »Nasarete« i Ørre]. (i: FRAM. 1984, side 20-24, ill.)

30-39 SAMFUNDSVIDENSAB. PÆDAGOGIK. FOLKELIV.

30.11 Samfundseksperimenter

Schultz, Martin: Alternative samfundseksperimenter og det politiske system. [Christiania, Tvindskolerne]. (i: Politica. Årg. 15, 1983, nr. 1, side 74-91, ill.)

30.14 Stationsbysamfund

De nye byer i Vestjylland. Af Peter Dragsbo og Kim Clausen. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 143-156)

Stationsbyen – et historisk bymiljø. Historie, mennesker og huse. [Den vestjyske stationsby]. Af Kim Clausen og Peter Dragsbo. (i: Arkitekten. Årg. 84, 1982, nr. 18, side 358-367, ill.)

30.1626 Arbejderklassen

Fabricius, Hanne: Arbejdernes vilkår i Lemvig omkring århundredskiftet. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 81-92, ill.)

31.2 Befolkningslære

Folke- og boligtællingen 1. januar 1981. 1984. Bind A 12: Ringkøbing amtskommune. Udg. af Danmarks Statistik.

Pending. Bolig-arbejdsstedstrafik 1980. Udarbejdet af Planlægningskontoret, Den centrale forvaltning, Herning. 1983. 227 sider, ill.

32.266 Socialistisk Folkeparti

Hansen, Gerda: En partiforening i provinsen. [SF i Struer]. (i: Fornyelse i dansk politik. SF gennem 20 år = Her og nu. Årg. 9, 1979, nr. 4, side 205-214, ill.)

33.11 Arbejdsforhold

Torp, Ove S: Arbejdsmarkedet i Ringkøbing amt – driftighed og træk mod alsidighed. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 190-192, ill.)

33.113 Beskæftigelsesspørgsmål

Damgård, Poul: Unge på sulteløn i arbejdslejr. [Aflønning af unge som deltager i et jobtræningsprojekt, der er iværksat af Brande kommune i samarbejde med den store lokale tekstilvirksomhed, Brandtex]. (i: Fagbladet. 1984, nr. 20, side 12-13, ill.)

33.115 Arbejdskonflikter

IE: 1/4 million til leder bestyrelsen ville af med. [Aase Nedergaard, Børnehøuset ved Familiehøjskolen Skærgården]. (i: Børn & unge. Årg. 15, 1984, nr. 40, side 3, ill.)

IE: Herning overvejer lederfyring påny. [Aase Nedergaard, Børnehøuset ved Familiehøjskolen Skærgården]. (i: Børn & unge. Årg. 15, 1984, nr. 40, side 4.)

Jensen, Jens: Sejrens pris. [Aase Nedergaard, Børnehøuset ved Familiehøjskolen Skærgården]. (i: Børn & unge. Årg. 15, 1984, nr. 40, side 4, ill.)

La Cabana i Herning: En hård arbejdskonflikt fylder et år. (i: NNF arbejderens. 1984, nr. 7-8, side 57, ill.)

Nielsen, Svend: En tekstilarbejderkonflikt i tredivernes Ikast. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 126-131, ill.)

Stampe, Christensen, Lars: 80'ernes arbejderkamp. [»La Cabana«, Herning]. (i: Arbejds-næven. Årg. 1, 1983, nr. 1, side 8.)

Stentoft, Erik: Bag overskrifterne om restaurant

»La Cabana« i Herning. (i: Grafiske arbejdere. Årg 5, 1984, nr. 1, side 32-33, ill.)

33.12 Fagforeninger

Andersen, Berit: NNF'erne i Herning er gået fagligt sammen. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 2, side 33, ill.)

Christensen, Jacob: Tekstilarbejdere i Hammerum 1919-1979. 1980. 100 blade, ill.

Ramussen, Lorentz B: Prisen for fuld beskæftigelse: Ensformigt arbejde og tidlig nedslidning. [Tekstilarbejdere og syersker i Herning-området]. (i: Igang. Årg. 4, 1984, nr. 5, side 14-15, ill.)

-rolf: Britt på 19 somre: Jeg er stolt af min fagforening! [Interview med Britt Grønberg Larsen, Herning]. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 2, side 56, ill.)

Skadhede, Arne: Ved NNF-sammenlægningen i Holstebro: 35-årig butiksbager blev ny fællesformand. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 16, ill.)

Thomsen, Gustav: Fagforeningen. (i: Thyhom og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 71-80, ill.)

33.194 Enkelte egne økonomiske forhold

Ringkøbing amt. Møller, Jonas: Vestjyllands udvikling. Et kapitel af egnsudviklingens historie. Udgivet af Vestjyllands Udviklingsråd i forbindelse med rådets 25 års jubilæum december 1982. Redaktion: A. Bach, Vagn Jørgensen og Aage Damgaard. 1982. 135 sider, ill.

Ringkøbing amt. Torp, Ove S: Arbejdsmarkedet i Ringkøbing amt. Driftighed og træk mod alsidighed. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 190-192, ill.)

Ringkøbing amt. Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. Redigeret af Flemming Just. 1984. 204 sider, ill. (En arbejdsrapport, SUC). [Flemming Just: Indledning. Verner Bruhn: Myter og mønstre i historien om Vestjyllands udviklingshistorie. Bue Kaae: Bonden i Vestjylland i 1700-tallet. Bent Iversen: Vestjysk landbrug i 1800-tallet. Esben Graugaard: Den industrielle produktionsmådes opkomst i Ringkøbing amt: Forudsætninger og udvikling ca. 1780-1880. Ulla Thyrring: Tekstilindustrien på Herning-egnen indtil 1930'erne. Verner Bruhn: Infrastruktur – nogle få træk. Peter Dragsbo og Kim Clausen: De nye byer i Vestjylland. Per Boje: Kapitalfaktorens betydning i den vestjyske udvikling 1830-1914. Flemming Just: Vestjyllands udviklingshistorie 1750-1914 – en helhedsvurdering.]

Herning. Marskell, Peter: Herning og Ikast kommuners afhængighed af tekstil- og beklædningsvirk-

somhed. 1984. 133 sider, ill. (Ensidige industrikommuner, 3) (Publikation. Udg. af Institut for Trafik-, Turist- og Regionaløkonomi, Handelshøjskolen i København).

Ikast. Marskell, Peter: Herning og Ikast kommuners afhængighed af tekstil- og beklædningsvirksomhed. 1984. 133 sider, ill. (Ensidige industrikommuner, 3) (Publikation. Udg. af Institut for Trafik-, Turist- og Regionaløkonomi, Handelshøjskolen i København).

Nørre Nissum. Winkel Jensen, Verner: Nørre Nissum seminarium. En uddannelsesinstitution og dens økonomiske og kulturelle betydning for lokalsamfundet. 1984. IV, 124 sider.

Skjern-egnen. Jørg. H.: Her sætter tekstiler og vindenergi gang i jernet. I Vestjylland er man ved at få has på arbejdsløsheden – resultatet er opnået ved dynamisk samarbejde – også med fagforeningerne – og investeringer i højteknologi. (i: Metal. 1984, nr. 18, side 8-9, ill.)

Skjern-egnen. Landbrugsdriftens virkning på lokal økonomi og beskæftigelse. Af Erik Juul Jørgensen og Finn Auning. Udg. af Planstyrelsen, Miljøministeriet. 1983. 68 sider, ill.

33.4 Kooperationen

hm: DLG vil støvne medlemmer af Vejrum Brugsforening. (i: Andelsbladet. Årg. 84, 1983, nr. 18, side 429-430, ill.)

Sidste forsøg på en mindelig løsning af striden mellem DLG og medlemmer af Vejrum Brugs. (i: Andelsbladet. Årg. 84, 1983, nr. 16, side 368-70, ill.)

33.95 Boligforhold

Johansen, Ove: Boligforholdene for unge i Holstebro. 1984. 97 sider.

Nielsen, Leif: Madsen kan se tilbage på 942 boliger i Ringkøbing amt. Interview med Jacob Madsen. (i: Boligen. Årg. 50, 1983, nr. 9, side 20-23, ill.)

Nielsen, Leif: Udsmykningen for Herning Boligelskab – en udfordring til fire kunstnere. (i: Boligen. Årg. 50, 1983, nr. 8, side 16-17, ill.)

34.31 Forbrydelser

Ravnsholt Rasmussen, V.: Drabet på Casper Hodde 23. juni 1882 på Dejbjerg Hede. (i: Årbogen [for Skjern]. Årg. 42, 1983, side 1-9, ill.)

35.9 Tjenestemænd

Bremer, Bo E: Egvad-dommen. En pyrrhussejr for kommunestyret. [Kommuneingeniør-sagen]. (i: Danske kommuner. Årg. 14, 1983, nr. 23, side 26-27, ill.)

36.2 Enkelte kommuners forvaltning

Herning. Poulsen, Johannes: SF og det øverste kolde

snefnug. [Socialistisk kommunalpolitik]. (i: Praksis. Årg. 12, 1982, nr. 5, side 32-35, ill.)

Holstebro. Rådhus og bibliotek. Udg. af Holstebro kommune. 1984. 12 upaginerede sider, ill.

Lemvig. Vi hjælper de små: Lemvig. Af Kresten Tovborg Jensen, Niels Jørgen Krejberg. [Socialistisk kommunalpolitik]. (i: Praksis. Årg. 12, 1982, nr. 5, side 13-17, ill.)

Thyholm. »De bedste sognemænd«. Af Esben Graugaard og Anna Overgaard. [Sogneråd og sognemænd i Hvidbjerg-Lyngs sogn]. (i: Folk og kultur. 1983, side 5-19, ill.)

Thyholm. Fomsgaard Larsen, Anna: Det offentlige liv: Skolevæsen, sogne- og menighedsrådsarbejde. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 85-119, ill.)

36.8 Foreninger

Holstebro Rotary Klub. 50 års charter jubilæum, 18. maj 1984. 1984. 27 sider, ill.

Loge nr. 17, Steen Blicher, I.O.O.F., Ringkjøbing, 100 år. 2. september 1884 – 2. september 1984. 1984. 72 sider, ill.

37.08 Fritidsanvendelse

Ringkjøbing amtsråd yder mest til fritidsformål. Give børn og unge noget meningsfyldt i fritiden. [Interview med Per Juul Martiny]. (i: Danmarks amtsråd. Årg. 14, 1983, nr. 12, side 26, ill.)

37.086 Foreninger

Kibæk FDF. 1933-1983. »Med Gud for Danmarks ungdom«. Redigeret af Anton Kristensen m. fl. 1983. 40 sider, ill. [Udgivet i anledning af Kibæk FDF's 50 års jubilæum, den 4. april 1983. Omslagstitel: Kibæk F.D.F.s historie.]

Riis, Jacob: Jeg glemmer aldrig den tid. [FDf i Herning]. (i: Ung i Verstjylland. 1984, side 100-105, ill.)

37.1 Undervisning

Johansen, Bodil: Alternativt begynderundervisning. [Brængårdsskolen]. (i: Dansk pædagogisk tidsskrift. Årg. 32, 1984, side 281-287, ill.)

Krop og pædagogik. Temaer omkring klasselærerarbejdet. Redaktionsgruppen: Jørgen Ågerskov ... et al. Udg. af Ribe amtsråd og Ringkjøbing amtsråd. 1984. 122 sider, ill.

37.14658 Færdselsundervisning

Nisgaard, Henning: Rapport fra en feature. [Færdselsfeatureddage på Sunds skole september 1982]. (i: Færdselsorientering. Årg. 11, 1983, nr. 2, side 51-60, ill.)

37.14796 Idrætsundervisning

Rasmussen, Ole C.: Idræt som middel til personlig udvikling. Interview med Flemming Rasmussen, Kristian Skelkjær. [På Herning Seminarium gennemføres forsøg med idrætsundervisningen på HF]. (i: Dansk ungdom og idræt. Årg. 86, 1983, nr. 48, side 4-5, ill.)

37.16 Skolesundhedspleje

Skolebørn med truede livsvilkår. [Sammenligning af børns sundhedstilstand i København og Ringkjøbing amt]. (i: Sundhedsplejersken. Årg. 83, 1983, side 4-7, ill.)

37.18 Enkelte seminarier

Borris. Borris seminarium. (i: Hilsen fra Aspelkredsen. 1976, nr. 34.)

Nørre Nissum. Winkel Jensen, Verner: Nørre Nissum seminarium. En uddannelsesinstitution og dens økonomi og kulturelle betydning for lokalsamfundet. 1984. IV, 124 sider.

Staby. Staby vinterlærerseminarium. (i: Hilsen fra Aspelkredsen. 1976, nr. 35-36, ill.)

37.24 Børnehaver

IE: Ingen illusioner om kommunens motiver. [Om børnehaven Sct. Jørgen, Herning]. Interview med Lars Nørgaard. (i: Bør & unge. Årg. 14, 1983, nr. 47, side 7, ill.)

IE: Kommunen har skiftet stil – nu vil man forhandle. [Om Herning kommune og Pædagogisk Kartel]. Interview med Jøgen Rasmussen. (i: Børn & Unge. Årg. 14, 1983, nr. 47, side 6-7, ill.)

IE: Vesttjyder i oprør fik byrådet til at vende skrån en ekstra gang. [Daginstitutioner i Ringkjøbing]. (i: Børn & unge. Årg. 14, 1983, nr. 46, side 3-4, ill.)

Nørby, Ulla: Optimismen svinder. Fyresedler på vej. [Børnedaginstitutioner i Ringkjøbing]. (i: Børn & unge. Årg. 14, 1983, nr. 49, side 3, ill.)

37.31 Skolesociologi

Krop og pædagogik. Temaer omkring klasselærerarbejdet. Redaktionsgruppen: Jørgen Ågerskov ... et al. Udg. af Ribe amtsråd og Ringkjøbing amtsråd. 1984. 122 sider, ill.

37.366 Gymnasieskolen

Udbygningsplan for gymnasie- og HF-undervisningen i Ringkjøbing amt. Revision pr. 1. januar 1984. Udgivet af Ringkjøbing amtskommune. 1983. 45 sider, ill. + bilag.

37.37 Friskole

Herning Friskole, 1908-1983. Redaktion: Johannes Dybbro, Ove S. Torp, Hans R. Møldrup. 1983. 68 sider, ill. tvl.

37.39 Døgnhistorie

Enggård Poulsen, Sigurd: En landsbydegn ... og hans dagbog, 25 år som degn i vestjysk sogn. [Om lærer Martin Jensen, Nørre Bork]. 1984. 191 sider, ill.

37.414 Enkelte højskoler og ungdomsskoler

Tvind. Lindboe, Ole: Janteland i TVIND-regie. (i: Børn i tiden. Årg. 78, 1983, nr. 15, side 353).

Tvind. Nygaard, Ulla: Tvind-skolerne har positive elementer – men bygger på forfæjlet grundlag. (i: Ungdomsuddannelser. 11 artikler fra »Land og folk«. 1981, side 18-23, ill.)

Tvind. Pendrup, Hans: Ideologien bag Tvind. (i: Ungdomsuddannelser. 11 artikler fra »Land og folk«. 1981, side 11-17).

37.5 Skolehistorie

Ringkøbing amt. Skolens historie. Specielt landsbyskolen i Vestjylland. [Bla. om den vestjyske skoleordning, de vestjyske seminarier (Borris og Staby), vinterskolerne og skoleforholdene i Råsted]. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1976-77, nr. 33-38, ill.)

Herning. Herning Gymnasium 60 år. 1983. 71 sider, ill.

Herning. Vedel Eriksen, Jørn: Folkeskolen i en afgørende situation. [Ideen bag en omstrukturering af skolevæsenet i Herning kommune, hvor det primære pædagogiske middel til en tilpasning af skolevæsenet til det faldende elevtal vil blive tværfaglig undervisning og samlæsning mellem klasser og årgange]. (i: Folkeskolen. Årg. 101, 1984, side 1191-1193, ill.)

Jegindø. Fomsgaard Larsen, Anna: Det offentlige liv: Skolevæsen, sogne- og menighedsrådsarbejde. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 85-119, ill.)

Nygaard. Rytter, Maria: Danmarks sidste stråttækte hedeskole? [Nygård skole på Ørre hede]. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 60-65, ill.)

Nørre Bork. Enggård Poulsen, Sigurd: En landsbydegn ... og hans dagbog, 25 år som degn i vestjysk sogn. [Om lærer Martin Jensen, Nørre Bork]. 1984. 191 sider, ill.

Odby. Ørtoft, E.: Odby skole – 75 år. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 22-23, 26-27, ill.)

Råsted. Skolens historie. Specielt landsbyskolen i Vestjylland. Bla. om skoleforholdene i Råsted. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1976-77, nr. 33-38, ill.)

Skjern. Tolbøll, Carsten: Forældre holder børn hjemme uden at undervise dem. Strid om skolegrænser. (i: Skole og samfund. Årg. 51, 1984, nr. 7, side 8-10, ill.)

Ny runde i Bøvlingssagen. (i: Skole og samfund. Årg. 51, 1984, nr. 8, side 13-15, ill. [Skjern kommunes ændring af skoledistrikter].)

Stråse. Om skolegang i Stråse skole fra 1905, uddrag af lærer N.P. Larsens dagbog, og om frikvarterets lege. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1977, nr. 39, ill.)

Thyholm. Fomsgaard Larsen, Anna: Det offentlige liv: Skolevæsen, sogne- og menighedsrådsarbejde. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 85-119, ill.)

Vildbjerg. Vildbjerg skole 1908-1983. [Samlet og udarbejdet af L.P. Andersen. Elevtalskurve og lærerfortegnelse af Bernt Billeskov]. 1983. 45 sider, ill.

Ørre. Rytter, Maria: Danmarks sidste stråttækte hedeskole? [Nygård skole på Ørre hede]. (i: FRAM. 1983, side 60-65, ill.)

37.7 Handicappedes undervisning

Petersen, Kirsten: Ringkøbing amts undervisnings-tilbud til kontakthæmmede/psykotiske elever. (i: Børn i tiden. Årg. 79, 1984, nr. 20, side 411-416, ill.)

37.8 Kulturpolitik

Clausen, Kim: Museerne og kulturarven. Den nye museumslov set vestfra. (i: FRAM. 1984, side 7-19, ill.)

37.83 Radio

Ellgaard, Hanne: Godt samarbejde mellem lokalradio og kommunen. Herning Lokalradio har ikke mere brug for kommunalt driftstilskud. (i: Danmarks amtsråd. Årg. 15, 1984, nr. 14, side 12, ill.)

Fischer, Uffe: Til perronbal i Lidenlund. Udstillingsvogn fra DSB fik rollen som rullende radiostudie. [Radio Midt- og Vestjyllands sommerudsendelse 1984]. (i: DSB bladet. 1984, nr. 7, side 30-31, ill.)

Lange, Anders: Da missionæren fik et nyt medie. [Lokalradio Herning]. (i: Levende Billeder. Årg. 9, 1983, nr. 9, side 34-37, ill.)

Roholt, Per: Lokalradioen har stor lyttersucces. Interview med Sven Hillebrandt, Herning Lokalradio. (i: Danmarks amtsråd. Årg. 15, 1984, nr. 14, side 7-8, ill.)

37.86 Kulturcentre

Certificate of social services. Elderly standard option 1982-3. Final residential block study in Holstebro, Denmark. By Kendal College of Further Educa-

- tion. 1983. 11 upaginerede sider. [Duplikeret ud-drag af rapporten].
- fall: Holstebro Aktivitetscenter samler på ledige talenter. (i: Danske kommuner. Årg. 15, 1984, nr. 25, side 10-12, ill.)
- Fra Ulvborg Øvelseshus til Ulfborg Kirkebys Forsamlingshus. 1884-1984. Redigeret af Kristen Bro. Tegninger af Inge Kjær Pedersen. 1984. 45 sider, ill.
- Det sociale netværk er ved at blive revet op... [Holstebro Aktivitetscenter]. (i: Alkohol-debat. 1982, nr. 10, side 13).
- Søndergaard, Kjeld: Holstebro Aktivitetscenter. Folkeligt fællesskab eller socialt netværk. En rapport over de første 2 år. 1984. 32 blade + bilag.
- Sådan kan en by få aktivitetshus til glæde for generationerne. [Holstebro Aktivitetscenter]. (i: Otium. Årg. 17, 1983, nr. 7, side 7).
- Thygesen, Jens K.: Det selvberede sociale netværk skal genetableres. [Holstebro Aktivitetscenter]. Interview med Kjeld Søndergaard. (i: Dansk ungdom og idræt. Årg. 86, 1983, nr. 22, side 8-9, 16, ill.)
- 37.96 Undervisningens historie**
- Jessen, Kaare Ulrich: Den vestjyske skoleordning. Agitation for skoleordningens bevarelse i tiden før 1937. (i: Årbog for dansk skolehistorie. Årg. 17, 1983, side 45-69, ill.)
- 38.409 Fattigvæsen**
- Graugaard, Esben: Af de fattiges historie på Thyholm i det 19de århundredes første halvdel. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 5-21, ill.)
- Grundplan for Smerup fattiggård ca. 1934. Tegnet af Harald Gade. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 4, ill.)
- 38.5 Børneforsorg**
- Børnehjem i Tjørring. Arkitekt M.A.A. Jens Malling Pedersen. (i: Tegl. Årg. 86, 1983, nr. 3, side 110-111, ill.)
- IE: Forsøgsinstitution med ansvarlige forhold, men uden økonomi og godkendelse. Forsøgsinstitutionerne har brug for pædagogerne. [Fritidshuset Enghaven, Thyholm]. (i: Børn & unge. Årg. 15, 1984, nr. 10, side 3-4, ill.)
- 38.6 Ældreforsorg**
- Aftægtskontrakt for gården Sdr. Kousgaard. (i: Årbo-gen [for Skjern]. Årg. 43, 1984, side 5-6, ill.)
- Behovsanalyse for ældreforsorgen i Ulfborg-Vemb kommune. 1984-1995. Udarbejdet af EGV Bolig-fonden. 1984. Forskellig paginering. [Duplikerede blade].
- Konkurrence om ældreboliger og plejefunktioner i Ikast. (i: Arkitekten. Årg. 85, 1983, nr. 16, side 321-328, ill.)
- Nu må vi hellere gå i seng, hr. Jensen. Kurser skal skabe nye, positive ældre-holdninger. [Ældre-pædagogisk Center i Nørre Nissum]. (i: Det offentlige. Udg. af Dafolo. 1984, nr. 2, side 3-4, ill.)
- Rasmussen, Lorents B.: Idekonkurrence har givet Ikast kommune værdifuldt planlægningsmateriale på ældreområdet. (i: Danske kommuner. Årg. 14, 1983, nr. 17, side 16-18, ill.)
- Serviceniveauet på plejehjem. Ikast-projektet. Plejehjemsdeklaration - vejen til bedre plejehjem. Af Knud Raman, Alex Gumeniak, Edtvar Krogh. 1984. 225 sider, 59 blade, ill. + Praktisk vejledning i anvendelse af projektet. 1984. 25 sider.
- 38.7 Sørforsorg**
- 6 lejligheder indrettes i Struer til psykisk handicappede, der hermed sikres en mere normal tilværelse. (i: Evnesvages vel. Årg. 33, 1984, nr. 4, side 33, ill.)
- Bjerg, Anni: »Når jeg bliver en ko, vil jeg også spise mælkebøtter. [Træningen og behandlingen af et autistisk barn på den dagobservationsbørnehave, der er knyttet til Børnepsykiatrisk Afdeling ved Centralsygehuset i Herning - Psykotiske børn]. (i: Børn i tiden. Årg. 79, 1984, nr. 20, side 400-405, ill.)
- Børnehjem i Tjørring. Arkitekt M.A.A. Jens Malling Pedersen. [Børnehjem og åndssvage børn]. (i: Tegl. Årg. 86, 1983, nr. 3, side 110-111, ill.)
- Karmark, Jørgen: Ulandsarbejde i det vestjyske. [Sygeplejersker fra Sri Lanka får socialuddannelse om psykisk udviklingshæmmede]. (i: Evnesvages vel. Årg. 33, 1984, nr. 3, side 38-39, ill.)
- Munck Jepsen, Johannes: Landstrygernes præst. Johannes Munck og Møltrup. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 49-62, ill.)
- Nielsen, Svend O.: »Amtshandicapmessen« i Ringkøbing amt. (i: Evnesvages vel. Årg. 32, 1983, nr. 11, side 17, ill.)
- Sanderhoff, Tove: Problemer i planlægningen omkring psykotiske børn. [Planlægningen i Ringkøbing amt vedrørende psykotiske børn og voksne, der er handicappede efter en tidlig børnepsykose]. (i: Børn i tiden. Årg. 79, 1984, nr. 20, side 417-419).

38.8 Alkoholkerforsøg

Bache, Jørgen: Godt med i Ringkøbing amt. Interview med Bernhard Lodahl. [Ringkøbing Amts ungdoms- og misbrugsafdeling]. (i: Alkohol-debat. 1984, nr. 15, side 26-28, ill.)

39.06 Frilandsmuseer

Hjerl Hedes Frilandsmuseum: Frilandsmuseet på Hjerl Hede. 1983. 24 sider, ill.

Hjerl Hedes Frilandsmuseum: Hjerl Hede. Den Gamle landsby med Jydsk Skovmuseum. Fotos: Boris Andersen. Kort og tegninger: Ole Nørskov. Ny udgave. 1979. 20 sider, ill.

Hjerl-Hansen, Finn: Hjerl Hedes Frilandsmuseum. (i: FRAM. 1984, side 121-129, ill.)

Scavenius, Vibeke Falch: Hvor finder vi vore rødder? På Hjerl Hede ved Flyndersø er gammel dansk natur og miljø sikret for kommende generationer. (i: Natur og miljø. Årg. 10, 1983, nr. 2, side 16-19, ill.)

Toftgaard Poulsen, Søren: Hjerl Hedes udflyttergård fra Kvosted. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 66-75, ill.)

Toftgaard Poulsen, Sørensen: Præstegårdsladen fra Vurring. [Hjerl Hedes Frilandsmuseum]. (i: FRAM. 1984, side 35-44, ill.)

39.12 Eventyr

Æventyr – historier og sagn fra Hardsyssel. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1971-72, nr. 17-19).

39.13 Sagn

Benzon, Gorm: Sagnetes Danmark. Vestjylland 1984. 237 sider, ill. kort.

Sagn og beretninger fra Hardsyssel, spec. Ulfborg herred. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1970, nr. 10-13, ill.)

Æventyr – historier og sagn fra Hardsyssel. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1971-72, nr. 17-19).

39.23 Ordsprog

Om hardernes ordsprog og mundheld. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1969-70, nr. 8-9).

39.3 Folketro

Jule- og nytårs varsler & skikke fra jysk almue. [Om forberedelser. Om at helligholde højtiden. Om varsler for vejret. Om varsler for kommende høst. Om varsler for lykke og ulykke. Om varsler for utøj. Om gæster og fester, lege og løjer. Om julenegts historie. Lyset. Jule-tavle]. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1969, nr. 10, ill.)

Om hardernes helligkilder. [Kildedyrkelsens oprin-

delse. Hvad blev kilderne søgt for? Hvorfor mistede kilderne deres kraft? Fortegnelse over helligkilder i Hardsyssel. Optegnelser over helligkilder i Ulfborg herred]. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1968, nr. 5, ill.)

Svane, Siegfred: Danske helligkilder og lægedomskilder. 1984, side 250-261, ill. [Ringkøbing amt].

39.4 Dagligliv

Fabricius, Hanne: Arbejdernes vilkår i Lemvig omkring århundredskiftet. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 81-92, ill.)

Om kjæltringer i Hardsyssel. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1971, nr. 14-15, ill.)

39.43 Dagligliv på landet

Lykke, Peder: Peder Lykke – en husmand på heden. Udg. og med indledning af Ellen Damgaard. 1983. 348 sider, ill.

Overgaard, Anna: Dagligdag. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 7-45, ill.)

39.5 Gravskikke

Bro, Kresten: Et sted i Ulfborg. [Om Lars' grav]. (i: Jul i Ulfborg. Årg. 3, 1976, side 5-7, ill.)

Damgaard, Ellen: Fra de helliges samfund på Harboøre. En indremissionsk gravskikke. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 76-83, ill.)

Hjørt Jensen, H.: Lars' grav. (i: Jul i Ulfborg. Årg. 1, 1974, side 17, ill.)

39.7 Folkedragt

Om Hardsyssels folkedragt. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1973, nr. 24, ill.)

40-49 GEOGRAFI OG REJSER

40.164 Kort

Hvidbjerg. Kort over Hvidbjerg 1984. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 151).

Ringkøbing fjord. Ringkøbing fjord. Kortet er udarbejdet af Finn Bækdal på grundlag af Geodætisk Instituts 2 cm kort »1114 IV« og »1114 III«, suppleret med oplysninger fra Vandbygningsdirektoratets dybdekort. 1980. Kort.

40.2 Topometermåling

Wessel, Ole: Topometermåling i Herning, juli 1981. Debat: Poul Hauerbach, Ole Wessel, Lennart Hansen. (i: Landinspektøren. Årg. 91, 1982. Bind 31, hæfte 4, side 278-286, ill.)

40.6 Historisk-topografiske foreninger

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt. Forenings-

meddelelser 1983 og 1984. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 155-158 og bind 18, 1984, side 153-156, ill.)

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt. Vedtægter. (i: Hardsyssels årbog, Bind 2, række 17, 1983, side 153-154).

Overgaard, Anna: Årets gang i Egshistorisk Forening 1982. (i: Egshistorisk Forening, Thyholm og Jeginda. Årg. 9, 1983, side 45-46).

46.4 Ringkøbing amt. Byer og sogne

Ringkøbing amt. 7 cykelute omkring Holstebro. Illustrationer af Sv. E. Ihle. Udg. af Holstebro Turistforening. 1984. 23 sider, ill. [Dansk, tysk og engelsk tekst].

Ringkøbing amt. Andersen, Susanne: Orden på middelalderen. [Om middelalderregistrering i Ringkøbing amt]. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 134-138).

Ringkøbing amt. Bjørnevad, Anders: Faldne allierede flyvere 1939-1945. [Om nedskudte allierede flyvemaskiner og besætningernes skæbne. Følgende gravsteder i Ringkøbing amt nævnes: Dejbjerg, Fjaltring, Gørding, Hoven, Husby, Idom, Lemvig, Nysogn, Nørre Haurvig, Nørre Lyngvig, Skarrild, Stadil, Struer, Sønder Nissum, Tarm, Ådum]. 1978. 218 sider, ill.

Ringkøbing amt. Bågo Anthonisen, Bent: Atlantvolden ved Ringkøbing. Træk af besættelsestiden i Houvig – Lodbjerg Hede – Søndervig samt billeder fra Hvide Sande – Stauning – Ringkøbing. 1983. 83 sider, ill. [Dansk og tysk tekst].

Ringkøbing amt. Cykelruter i Ringkøbing amt. Udarbejdet af Ringkøbing amtsråd. Amtsfredningsinspektoratet. 1984. 25 sider, ill. kort.

Ringkøbing amt. Fleischer, Jens: Jylland. 44 kulturhistoriske dagsrejser. 1983. 288 sider, ill. (Politikens kulturfører). [Side 203-208: Fra Nørlem til Rysensten, side 225-230: Fra Torsminde til Ringkøbing, side 231-238: Fra Brejninggård til Varde].

Ringkøbing amt. Gullach, Benedikt: Over den jyske hede. Tekst: Benedikt Gullach. Tegninger: Svend Erik Ihle. 1983. 174 sider, ill. (Skildringer af naturen i et vestjysk amt, 3).

Ringkøbing amt. Hardsyssels årbog. Udgivet af Historisk Samfund for Ringkøbing Amt. Række 2, bind 17-18, 1983-84.

Ringkøbing amt. Hederne på Skovbjerg bakke. Udg. af Ringkøbing amtsråd. Amtsfredningsinspektoratet. 1979. 27 sider, ill.

Ringkøbing amt. Helles Olesen, Lis: Vestjyske agersystemer set fra luften og jorden. [Undersøgelser

over ældre jernalderbebyggelser i 33 sogne i det nordvestlige Ringkøbing amt]. (i: Antikvariske studier. Årg 6, 1983, side 300-309, ill.)

Ringkøbing amt. Hytte- & lejrpladsfortegnelse for Ringkøbing amt. Udg. af Børne- og Ungdomsorganisationernes samråd, Ringkøbing amt. 1984, 48 sider.

Ringkøbing amt. Kulturlandskabet i Ringkøbing amt. De kulturhistoriske museers oplæg til Ringkøbing amts fredningsplan. Udarbejdet af Ellen Damgaard. 1984. 48 sider, ill.

Ringkøbing amt. Kaas, Alfred: Ringkøbing – Thorsminde – Ringkøbing, Turistfører. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1974, nr. 31, ill.)

Ringkøbing amt. Linder, Bernhard: Grønne bilture i Danmark. FDM. [Skive-Herning-egnen, Hardsyssel, Vestkysten, Øst for Ringkøbing Fjord, Brande-egnen]. 1983, side 33-45, ill.

Ringkøbing amt. Marryat, Horace: Rejse i Vestjylland 1859. Oversættelse: Inger Kjeldsen. Noter og bearbejdning: Esben Graugaard. Hardsyssels årbog, Række 2, bind 18, 1984, side 5-26, ill.)

Ringkøbing amt. Mennesker og hændelser i Vestjylland. Under redaktion af Benny Boysen. 1983, 131, ill. (Hardsysselfolk, 3).

Ringkøbing amt. Mikkelsen, Per: Byudvikling, byggeri og arealforbrug i Ringkøbing amt. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 188-189, ill.)

Ringkøbing amt. Møller, Jonas: Vestjyllands udvikling. Et kapitel af egnsudviklingens historie. Udgivet af Vestjyllands Udviklingsråd i forbindelse med rådets 25-års jubilæum december 1982. Redaktion: A. Bach, Vagn Jørgensen og Aage Damgaard. 1982. 135 sider, ill.

Ringkøbing amt. De nye byer i Vestjylland. Af Peter Dragsbo og Kim Clausen. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 143-156).

Ringkøbing amt. Regionplan. Udgivet af Ringkøbing amtskommune. 1979-84. Bind 1-3, ill. kort. 1. Regionplan, vedtaget af Ringkøbing amtsråd den 13. november 1979. 2. Regionplan, godkendt september 1981 – juli 1983. 3. Regionplan. Tillæg 1, godkendt oktober 1984.

Ringkøbing amt. Regionplanlægning, Redegørelse. Udgivet af Ringkøbing amtskommune. 1983. 28 sider, ill. [Knytter sig til: Regionplan, godkendt sept. 1981 – juli 1983].

Ringkøbing amt. Stationsbyen – et historisk bymiljø. Historie, mennesker og huse. Af Kim Clausen og Peter Dragsbo. (i: Arkitekten. Årg. 84, 1982, nr. 18, side 358-367, ill.)

- Ringkøbing amt.* Stednavne i Ringkøbing amt. Udgivet af Institut for Navneforskning ved Gordon Albøge. 1976-83. Bind 1-2. (Danmarks stednavne, bind 17, 1-2). [1. Købstæder, Skodborg herred, Vandfuld herred, Hjern herred, Ginding herred. 2. Hammerum herred, Ulfborg herred, Hind herred, Bølling herred, Nørre Horne herred].
- Ringkøbing amt.* Torp, Ove S.: Arbejdsmarkedet i Ringkøbing amt – driftighed og træk mod alsidighed. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 190-192, ill.)
- Ringkøbing amt.* Udvalg af litteratur om Ringkøbing amt 1981-1982. Ved Kr. Bjerregård. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 127-152).
- Ringkøbing amt.* Ung i Vestjylland. Under redaktion af Benny Boysen. 1981. 141 sider, ill. (Hardsyssel-folk, 4).
- Ringkøbing amt.* Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. Redigeret af Flemming Just. 1984. 204 sider, ill. (En arbejdsrapport, SUC). [Flemming Just: Indledning. Verner Bruhn: Myter og mønstre i historien om Vestjyllands udviklingshistorie. Bue Kaae: Bonden i Vestjylland i 1700-tallet. Bent Iversen: Vestjysk landbrug i 1800-tallet. Esben Graugaard: Den industrielle produktionsmådes opkomst i Ringkøbing amt: Forudsætninger og udvikling ca. 1780-1880. Ulla Thyrring: Tekstilindustrien på Herning-egnen indtil 1930'erne. Verner Bruhn: Infrastruktur – nogle få træk. Peter Dragsbo og Kim Clausen: De nye byer i Vestjylland. Per Boje: Kapitalfaktorens betydning i den vestjyske udvikling 1830-1914. Fleming Just: Vestjyllands udviklingshistorie 1750-1914 – en helhedsvurdering].
- Aulum.* Nielsen, Carl-Johan: Da Aulum fik sit frilufsbad. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 43-48, ill.)
- Aulum.* Tjagvad, Margrethe: Ung i århundredets begyndelse. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 124-132, ill.)
- Borbjerg.* Hedegaard, Jens Peter: Min grundtvigske ungdom. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 61-69, ill.)
- Brande.* Phil-Andersen, Axel: Danmarks nyeste landsby ligger i Brande. Utraditionelt Lejerbyggeri skal samle flere generationer under samme tag (i: Boligen. Årg. 50, 1983, nr. 7, side 8-9, ill.)
- Brande.* Politisk katalog. Brandes forslag til kommunep lan går nye og spændende veje – her fortælles hvordan. (i: Nyt fra planstyrelsen. 1984, nr. 14, side 7, ill.)
- Bundsbæk Mølle.* Kulturlandskabet ved Bundsbæk Mølle. Museums-pædagogiske overvejelser om dets pleje og formidling. Af Kim Clausen og Nina Tolnov. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 98-111, ill.)
- Clasensborg.* Bendixsen, Mogens: Et dobbelt livsværk. Storindustri manden Frederik Lausen fra Århus, der blev hedeopdyrker, og som lærte landmændene at handle med kartofler. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 79-94, ill.)
- Feldborg.* Lier Hansen, Tage: Landsby ungdommen og dens fritidsaktiviteter. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 22-33, ill.)
- Feldborg Plantage.* Lier Hansen, Tage: En plantningspioner på heden. Skovriden S.G.F. Jessen-Tusch, Feldborg Plantage. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 119-125, ill.)
- Flyndersø.* Rapport over miljøtilstanden i Flynder sø 1982. Udg. af Viborg Amtskommune, Teknisk Forvaltning, Vand- og Miljøvæsenet. 1983. 17 sider, bilag 1-5. (Vand- og miljøvæsenets rapport, nr. 31).
- Flyndersø-egnen.* Holmgård, Anders: Trav en tur i rakkernes fodspor. Udgivet af Turistforeningen for Vinderup og Omegn. Ca. 1983. Turistfolder.
- Grønbjerg.* Nielsen, Leif Chr.: Vestjyske gårde og landsbyer fra bronze- og jernalder. (Bebyggelsesarkæologiske undersøgelser omkring landsbyen Grønbjerg, Nr. Omme sogn). (i: Nationalmuseets arbejdsmark. 1982, side 131-141, ill.)
- Hammerum.* Lauridsen, Henning R.: Foreningslivet i Hammerum kulturhistorisk belyst. (i: Nyt fra stationen. 1983, nr. 3, side 5-42, ill.)
- Hammerum.* Vejdirektoratet: Trafiksaneringsplan for Hammerum by. 1983. 48 blade, bilag A-C (39 sider, ill.)
- Harboøre.* Langer, Anders V.: Harboøre-ulykken 1893. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 95-110, ill.)
- Harboøre.* Nielsen, Hanna: Kunstnerne og ulykken på havet 1893. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, side 73-80, ill.)
- Haboøre.* Rønn Christensen, P.: Harboøre-folkets navne. Bebyggelsesnavne, tilnavne og slægtsnavne på Harboøre i 1600-, 1700- og 1800-tallet. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 79-90, ill. (Billedtekster ved Anders V. Langer)).
- Hellegård å.* Wohlert-Thorensen, Anders: En historisk vandring langs Hellegård. Med tegninger af Regine Debes. 1983. 15 sider, ill.
- Herning.* Balle, Annemarie: Utraditionelt samarbejde mellem DSB, P&T, private og kommunen om

- Herning banegårdscenter. (i: dpa. Danske praktiserende arkitekter. Årg. 21, 1983, nr. 1, side 10-11, 14, ill.).
- Herning.* Bendixsen, Mogens: Da Herning havde seks daglige aviser. Hvorfor de kom – og hvorfor de fleste forsvandt. (i: Herning-bogen. Årg. 3, 1984, side 5-43, ill.)
- Herning.* Bendixsen, Mogens: Brandvæsen og brande i Herning. Udsendt i anledning af 75 års dagen for oprettelsen af Herning Brandvæsen 1. august 1909. 1984. 48 sider, ill.
- Herning.* Bjørnstad, Ellen: I ubekymrhedens lune dalstrøg. (i: Ung i Vestjylland. 1984. side 70-79, ill.).
- Herning.* Charles, J. Chr.: Lykke var en kælketur på hovedgaden. (i: Ung i Hardsyssel. 1984, side 7-21, ill.)
- Herning.* Engelstoft, Sten: Etagemeterundersøgelser. Slagelse 1970-1981. Herning 1969-1981. Udført af Københavns Universitets geografiske Institut. 1982. 84 blade, ill. (Bygeografiske arbejdsrapporter).
- Herning.* Engelstoft, Sten: Urban land-use in the core area of medium-size Danish towns. [Arealanvendelse]. (i: Geografisk tidsskrift. 1984. Bind 84, side 47-50, ill.)
- Herning.* Herning bymidte. Af Hans Thor Andersen og Sten Engelstoft. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 193-195, ill.)
- Herning.* Herning-bogen. Udg. af Historisk Forening for Herning Kommune. 1983-84. Årg. 2-3, ill.
- Herning.* Høgild, Sonja: C. Th. Sørensens skulpturpark i Herning. (i: Landskab. Årg. 64, 1983, nr. 2, side 37-39, ill.)
- Herning.* Håndværk og mindre industri i centrale byområder. Af Hans T. Andersen og Sten Engelstoft. [Bla. Herning bymidte]. (i: Geografisk tidsskrift. 1983. Bind 83, side 35-42, ill.)
- Herning.* Jensen, K.O.: Herning og erhvervsbyggeriet før og nu. (i: Byggeforum. Årg. 45, 1982, nr. 10, side 14-15).
- Herning.* Jespersen, Gunnar: Gamle huse med gesvejsninger. (i: Herning-bogen. Årg. 2, 1983, side 5-38, ill.)
- Herning.* La Cabana i Herning: En hård arbejdskonflikt fylder et år. (i: NNF arbejderens. 1984, nr. 7-8, side 57, ill.)
- Herning.* Magnussen, Jan: Herning bymidteundersøgelse 1969. Foreløbig redegørelse for en detaljeret registrering af grund- og etagebenyttelsen. Udført juli-august 1969 af en arbejdsgruppe ved Københavns Universitets geografiske Institut. 1969. 22. 117, 33, 38, 3 sider.
- Herning.* Mammen, Hans: Næsten 20 år efter. [Om Gullestrup-kvateret]. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 179-183, ill.)
- Herning.* Marskell, Peter: Herning og Ikast kommuners afhængighed af tekstil- og beklædningsvirksomhed. 1984. 133 sider, ill. (Ensidige industrikommuner, 3). (Publikation. Udg. af Institut for Trafik-, Turist- og Regionaløkonomi, Handelshøjskolen i København).
- Herning.* Mogensen, Hans Jørgen S.: Atomvåbenfrie områder. [Herning kommune som atomvåbenfri kommune]. (i: Ikkevold Årg. 58, 1983, nr. 3, side 4-7).
- Herning.* Nielsen, Oluf: Som Herning så ud for 50 år siden. (i: Herning-bogen. 1982, side 7-34, ill.)
- Herning.* Skov, Aage: Herning kommunes vandforsyning gennem 75 år. 1907-82. (i: Vandteknik. Årg. 51, 1983, nr. 1, side 18-22, ill.)
- Herning.* Vejby, Hans-Chr.: Herning – en by med og uden planklægning. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 174-175, ill.)
- Herning.* Vejby, Hans-Chr.: Herning-byplanen og dens muligheder i fremtiden. (i: Byggeforum. Årg. 45, 1982, nr. 10, side 7, 9).
- Hjerl Hede.* Hjerl Hedes Frilandsmuseum: Frilandsmuseet på Hjerl Hede. 1983. 24 sider, ill.
- Hjerl Hede.* Hjerl Hedes Frilandsmuseum: Hjerl Hede. Den gamle landsby ved Jysk Skovmuseum. Fotos: Boris Andersen. Kort og tegninger: Ole Nørskov. Ny udgave. 1979. 20 sider, ill.
- Hjerl Hede.* Scavenius, Vibeke Falch: Hvor finder vi vore rødder. På Hjerl Hede ved Flynderø er gammel dansk natur og miljø sikret for kommende generationer. (i: Natur og miljø. Årg. 10, 1983, nr. 2, side 16-19, ill.)
- Hogager.* Varmark, Leif: Folkekultur og kultur. [Bla. Folkemusikhuset i Hogager]. (i: Nord nyt. 1981, nr. 9, side 50-65, ill.)
- Holstebro.* Aldal, J.: Holstebro i brand. Om den store ildebrand i Holstebro den 22. juli 1733. 1983. 15 sider, ill. [Særtryk af »Sortekunsten i Holstebro«].
- Holstebro.* Berthelsen, Herman: Holstebro kommune i Danmark. Sterk økonomisk vækst fordi man satset på kulturen! (i: Kulturnyt. Årg. 6, 1984, nr. 7/8, side 4-11, ill.)

- Holstebro.* Danagården. Arkitekt M.A.A. Søren Andersen. (i: Tegl. Årg. 87, 1984, nr. 1, side 30-33, ill.)
- Holstebro.* Fællesbebyggelsen i Mejdal. Tæt-lav bebyggelse af ejerboliger ved Holstebro. Arkitektfirmaet Søren Andersen M.A.A. (i: Tegl. Årg. 86, 1983, nr. 1, side 19-22, ill.)
- Holstebro.* Graugaard, Esben: R. Færchs tobaksfabrik 1869 – forhistorie og etablering. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 21-46, ill.)
- Holstebro.* Graugaard, Esben: R. Færch's Tobaksfabrik Holstebro, 1869-1961. Mennesker og tobak i et århundrede. 1984. 311 sider, ill.
- Holstebro.* Hillers, Kay Priess: Kulturbyen Holstebro. En artikelserie, der belyser den kulturelle situation i »kulturmodellen« Holstebro – før, nu og i fremtiden. 1984. 52 blade. (Hovedopgave. Danmarks Journalisthøjskole).
- Holstebro.* Holm, Bent Torben: Kongebesøget i Holstebro 1908. 1983. 15 upaginerede sider, ill. [Sætryk af »Sortekunsten i Holstebro«].
- Holstebro.* Holstebro. [Fotos og tegninger]. Danske tekster: Jørgen Jessen og Erik Andersen. 1983. 70 upaginerede sider, ill.
- Holstebro.* Johansen, Ove: Boligforholdene for unge i Holstebro. 1984. 97 sider.
- Holstebro.* Lillelund, Rigmor: En sygevogters arbejdsplads på Holstebro Amtssygehus i 1820-erne. [Ane Marie til Laust Thomsen]. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 11-20).
- Holstebro.* Nielsen, Carl Egon: Holstebro 1920-1925. Skolegade. Tegninger og tekst af Carl Egon Nielsen. 1983. 81 sider, ill.
- Holstebro.* Nielsen, Carl Egon: Holstebro 1920-1925. Skolegade. 1983, 23 sider, ill. [Sætryk af »Sortekunsten i Holstebro«].
- Holstebro.* Nielsen, Carl Egon: Holstebro 1920-1925. Øvre Nørregade. Tegninger og tekst af Carl Egon Nielsen. 1984. 80 sider, ill.
- Holstebro.* Nielsen, Mouritz: Da gæssene gik fredeligt i Nørregade og ugelønnen var 12 kr. En gammel holstebrogenser fortæller om den hyggelige lille by, Holstebro var i hans velmagtsdage. Ved C. Eliassen. 1983, 15 sider, ill. [Sætryk af »Sortekunsten i Holstebro«].
- Holstebro.* Nielsen, Svend K.: 1934 – det år Vestjylland blev opdaget. Erindringer om Vestjydernes Udstilling i Holstebro. Interview med Hanna Nielsen. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 63-72, ill.)
- Holstebro.* Primdahl, Jørgen: Lokalplanlægningen og landskabet. En undersøgelse af lokalpraksis i 20 kommuner. [Bla. Holstebro]. 1984. 157 sider (flere pagineringer), ill. (Serien om landskabsplanlægning, 8).
- Holstebro.* Steenstrup, Svend: Nej, nej! Det er jo Steenstrups søn! Interview med Hanna Nielsen. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 48-60, ill.)
- Holstebro.* Thomsen, Knud H.: På vagt for Danmark. 1983. 16 sider, ill. [Sætryk af »Sortekunsten i Holstebro«].
- Hover.* Aarup Jensen, Jens: Boplads under højen. En bronzealderhøj og en ny hustomt med klokkebejgerkeramik. [Højudgravning i Hovergårde, Hover sogn]. (i: FRAM. 1984, side 51-68, ill.)
- Hvidbjerg.* Andersson, Vald: Barndomsminder. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 37-44, ill.)
- Hvidbjerg.* Kort over Hvidbjerg 1984. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 151).
- Hvidbjerg.* Mors Nielsen, Erling: Landsbyen bliver stationsby. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 1, side 9-34, ill.)
- Hvidbjerg.* Rostholm, Hans: Bronzealderhøj i en have i Hvidbjerg. Thyholm. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 84-97, ill.)
- Hvide Sande.* Ejby Villadsen, Holger: Et udsat sted i Danmarks fjerne vest. Det første Hvide Sande 1908-1916. I-II. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 41-78 og bind 18, 1984, side 27-72, ill.)
- Hvide Sande.* Gjedsig, Lars: Frydendahl et halvt århundrede på havnen i Hvide sande. [Th. Frydendahl Pedersen]. 1983. 92 sider, ill.
- Hvide Sande.* Petersen, Stig: Et liv i kvoter. [Om fiskeri i Hvide Sande]. (i: Relief. Årg. 1, 1983, nr. 3, side 26-29, ill.)
- Ikast.* Konkurrence om ælderboliger og plejefunktioner i Ikast. (i: Arkitekten. Årg. 85, 1983, nr. 16, side 321-328, ill.)
- Ikast.* Marskell, Peer: Heming- og Ikast kommuners afhængighed af tekstil- og bekædningsvirksomhed. 1984. 133 sider, ill. (Ensidige industrikommuner, 3). (Publikation. Udg. af Institut for Trafik-, Turist- og Regionaløkonomi, Handelshøjskolen i København).
- Ikast.* Nielsen, Svend: En tekstilarbejderkonflikt i tredivernes Ikast. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 126-131, ill.)

- Ikast.* Rasmussen, Lorents, B.: Idekonkurrence har givet Ikast kommune værdifuldt planlægningsmateriale på ældreområdet. (i: Danske kommuner. Årg. 14, 1983, nr. 17, side 16-18, ill.)
- Ikast.* Thøgersen, Chr.: Ung under besættelsens vilkår i Ikast. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 116-123, ill.)
- Ikast.* Uldum, Poul Erik: Steder og mennesker i min ungdoms Ikast. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 89-99, ill.)
- Ikast.* Vingborg, Jørgen: Ikast kirke i 800 år. Festskrift til Ikast kirke 1983. 1983. 166 sider, ill.
- Jegindø.* Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. 1983-84. Årgang 9-10, ill. [Årgang 10 = Thyholm og Jegindø gennem 100 år].
- Jegindø.* Fornsgaard Larsen, Anna: Det offentlige liv: Skolevæsen, sogne- og menighedsrådsarbejde. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 85-119, ill.)
- Jegindø.* Møller, Poul: Modstandsbevægelsen på Thyholm og Jegindø. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 121-150, ill.)
- Jegindø.* Overgaard, Anna: Dagligdag. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 7-45, ill.)
- Jegindø.* Thyholm og Jegindø gennem 100 år. Redigeret af Esben Graugaard. Udgivet af Jens Glob Samvirket og Egnshistorisk Forening for Thyholm og Jegindø. 1984. Bind 1-2, ill.
- Jegindø.* Aagaard, Knud: Jegindø. (i hans: *Physisk, økonomisk og topographisk beskrivelse over Thyce, beliggende i Thisted amt, Aalborg stift. Et forsøg.* 1802. Side 237-240. [Faksimileudgave 1983].
- Karstoft å.* Bak, Hanne Frank: Redning af Skjern å-laksen. En opgave af national betydning. [I Karstoft å er der håb om at redde den sidste naturligt gydende laksebestand i Danmark]. (i: *Natur og miljø.* Årg. 11, 1984, nr. 2, side 27-28, ill.)
- Karup å.* Wedege, Julius: Karup å – Varde å – Vejle å. Interviews med Susanne Daré, Herbert Hviid, Gunnar Lawcock. (i: *Fisk og fri.* Årg. 2, 1983, nr. 3, side 4-9, ill.)
- Kokholm.* Kokholmfundet. Et gravfund fra yngre romersk jernalder. Af Lise Bender Jørgensen og Torben Skov. (i: *FRAM.* Årg. 2, 1983, side 50-59, ill.)
- Lemvig.* Eksempler på fornyelse i eksisterende byområder. Orienteringen er udarbejdet i Planstyrelsen af Edmund Hansen, Henrik Hvidtfeldt og Christian Lytthans på baggrund af et oplæg fra Byplantegnesteuen Kristian Larsen, Per Gjerding og Flemming Jørgensen, ved Jens Clemmensen. 1983. Side 8-13, ill. (Kommuneplanorientering, 7).
- Lemvig.* Fabricius, Hanne: Arbejdernes vilkår i Lemvig omkring århundredskiftet. (i: *Hardsyssels årbog.* Række 2, bind 18, 1984, side 81-92, ill.)
- Lemvig.* Jensen, Thøger: Ved fjorden, under bjergtet. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 106-115, ill.)
- Lemvig.* Lemvig fortalt i billeder 1857-1982. Redaktion: Kaj Jørgensen, Otto Schumann, Asbjørn Vendelbo. [Udgivet i anledning af Handelsstandsforenings 125 års jubilæum]. 1982. 118 sider, ill.
- Limfjorden.* Post, Anders Høegh: Sejler-idyl på kanten af det barske Vesterhav. (Danmarks havne set fra luften). [Limfjordsområdet mellem Struer og Jegindø]. (i: *Bådnyt.* Årg. 14, 1984, nr. 11, side 34-37, ill.)
- Lomborg.* Ebbesen, Klaus: Et offerfund fra Lomborg. (i: *Hardsyssels årbog.* Række 2, bind 17, 1983, side 117-122, ill.)
- Møltrup.* Munck Jepsen, Johannes: Landstrygernes præst. Johannes Munck og Møltrup. (i: *Mennesker og hændelser.* 1983, side 49-62, ill.)
- Nørre Omme.* Nielsen, Leif Chr.: Landsbyer fra ældre jernalder i Nr. Omme sogn. (i: *Hardsyssels årbog.* Række 2, bind 18, 1984, side 125-140, ill.)
- Nørre Vosborg.* Bender Jørgensen, Lise: *Textilerne fra Nørre Vosborg.* [Kvindegrav fra ældre vikingetid]. (i: *Kuml.* 1982-83, side 197-203, ill.)
- Nørre Vosborg.* Nørre Vosborg. En kvindegrav fra ældre vikingetid. Af Helge Brinch Madsen og Leif Chr. Nielsen. (i: *Kuml.* 1982-83, side 181-195, ill.)
- Nørre Vosborg.* Olesen, Jens. E. Skærum og Nørre Vosborg – to vestjyske lokaliteter. 1984. 43 sider, ill.
- Nørre Vosborg.* Sagn og beretninger fra Hardsyssel, spec. Ulfborg herred. (i: *Hilsen fra Aspel-kredsen.* 1970, nr. 11-12, ill.)
- Oddum. se Ådum.
- Omme å.* Schultz, Bent: Omme å. En vestjysk perle. (i: *Fisk og fri.* Årg. 2, 1983, nr. 1, side 70-73, ill.)
- Ringkøbing.* Bygnings- og bybevaring i Ringkøbing. Ved Erik Gravesen, Kristian Geertsen. (i: *Stads- og havneingeniøren.* Årg. 73, 1982, nr. 12, side 364-366, 368-369, ill.)
- Ringkøbing.* Draiby, Ejvind: Ringkøbing – de røde tages ny. (i: *Turistmagasinet.* Årg. 1, 1984, nr. 1, side 26-28, 30, ill.)

- Ringkøbing.* Fem lange år. Beretninger fra Ringkøbing under besættelsen 1940-45 skrevet af lokale forfattere. Redaktion og billedtekster: Bent Bågo Anthonisen og Jens Holm. 1984. 83 sider, ill.
- Ringkøbing.* Fomsgaard, Gunner: Arbejdets glæde giver livet værdi. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 34-47, ill.)
- Ringkøbing.* Ringkjøbing årbog, Årg. 57-58. 1983-84, ill.)
- Ringkøbing.* Aarup Jensen, Jens: Ringkjøbing Museum 175 år. (i: Ringkjøbing årbog, Årg. 57, 1983, side 3-21, ill.)
- Ringkøbing-egnen.* Bågo Anthonisen, Bent: Atlantvolden ved Ringkøbing. Træk af besættelsestiden i Houvig - Lodbjerg Hede - Søndervej samt billeder fra Hvide Sande - Stauning - Ringkøbing. 1983. 83 sider, ill. [Dansk og tysk tekst].
- Ringkøbing fjord.* Eskildsen, Jörn: En undersøgelse af naturværdier og friluftsliv i Ringkøbing fjord. Afprøvning af forskellige undersøgelsesmetoder. Udg. af Ringkøbing amtskommune, Amtsfredningsinspektoret. 1983. 95 sider, ill.
- Ringkøbing fjord.* Humlum, Ole: Klimahistorie i en vestjysk fjord. [Besejlingsforholdene til Ringkøbing fjord. Sandflugten i historisk tid. Hvorfor gik det som det gik?]. (i: GO. Geografisk orientering, Årg. 13, 1983, nr. 5, side 157-162, ill.)
- Ringkøbing fjord.* Mølberg, Ingv.: Af kaptajn Madsens saga. [Bla. om forholdene i Ringkøbing fjord og sandpumperen »Nymindegab«]. (i: Hardsyssels årbog, Række 2, bind 18, 1984, side 97-104, ill.)
- Ringkøbing fjord.* Recipientundersøgelse af Ringkøbing fjord. Slutrapport oktober 1983. Udarbejdet for Ringkjøbing amtskommune af Dansk Miljøværn og COWIconsult. 1983. Flere pagineringer, kort.
- Ringkøbing fjord.* Ringkøbing fjord. Kortet er udarbejdet af Finn Bækdal på grundlag af Geodætisk Instituts 2 cm kort »1114 IV« og »1114 III«, suppleret med oplysninger fra Vandbygningsdirektoratets dybtekort. 1980. Kort.
- Ringkøbing fjord.* En undersøgelse af sejlads og fugleliv på Ringkøbing fjord og Fredningsstyrelsens forslag til fredning af fjorden. Udarbejdet af Fredningsstyrelsen i samarbejde med Amtsfredningsinspektoret, Ringkøbing amtskommune. 1982. 19 sider, ill.
- Ryde.* Skov, Torben: Danefæ fra Rydhave. En gravplads fra ældre romersk jernalder. (i: Holstebro Museum: Årsskrift, Årg. 13, 1982, side 5-10, ill.)
- Røgind.* Bågoe Anthonisen, Bent: Da russerne overgav sig ved Røgind kro. [Besættelsen 1940-1945]. (i: Mennesker og hændelser. 1983., side 111-118, ill.)
- Råsted.* Hvor gammelt er navnet Råsted? Hvad betyder navnet Råsted? Råstedes naboer. Højdepunkter i og omkring Råsted. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1967, nr. 4, kort).
- Sevel.* Helgesen, Jørgen: Da forsamlingshuset brændte. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 19-23, ill.)
- Sevel.* Hofmansen, P.K.: Sevel sogn. Minder og stemninger. 3. opl. 1982, 45 sider, ill.
- Sindinggård.* Laursen, Vanda: Søren August Fjeldstrup. Hedekongen på Sindinggård ved Herning. (i: Herning-bogen. Årg. 3, 1984, side 45-58, ill.)
- Skarrild.* Rostholm, Hans: A grave complex of early single grave culture at Skarrild Overby, Central Jutland. (i: Journal of Danish archaeology. Vol. 1, 1982, side 35-38, ill.)
- Skjern.* Clausen, Kim: Skjern. Gadebilleder før og nu. Fotografier: Åge Knak Nygård. Tegninger: Peter Dragsbo. 1982. 71 sider, ill.
- Skjern.* Nielsen, K.T.: Af Skjern Haandværker- og Industriforenings 100 aarlige historie 1884-1984. 90 sider, ill.
- Skjern.* Årbogen [for Skjern]. Årg. 42-43. 1983-84, ill.
- Skjern å.* Undersøgelse af vildfiskebestanden i Skjern å-systemet. (i: Ferskvandsfiskeribladet. Årg. 81, 1983, nr. 8, side 221-223, ill.)
- Skjern å.* Wegner, Nils: Skjern å systemets vildfisk 1982. Fiskenes udbredelse - bestandstætheder - effekt af 5 års ørredudsætning - spærringer for fiskens fri passage - forurening, okker og vedligeholdelse. Rapport udarbejdet for Ringkjøbing amtskommune. 1983. VII. 142 sider, ill. kort.
- Skærum.* Olesen, Jens E.: Skærum og Nørre Vosborg - to vestjyske lokaliteter. 1984. 43 sider, ill.
- Stendis.* Skov, Torben: A late neolithic house site with bell beaker pottery at Stendis, Northwestern Jutland. (i: Journal of Danish archaeology. Vol. 1, 1982, side 39-44, ill.)
- Storåen.* Gullach, Benedikt: Når laksen springer ved Holstebro. (i: Natur og miljø. Årg. 10, 1983, nr. 3, side 24-25, ill.)
- Storåen.* Nielsen, Knud Erik: I æ wand. Beretninger og anekdoter om sportsfiskerliv ved Storåen gennem hundrede år. 1983. 15 upaginerede sider, ill. [Særryk af »Sortekunsten i Holstebro«].
- Storåen.* Skjerbek, Johs.: Storåen genrejses i al sin magt

- og vælde. Alle gode kræfter har forenet sig for at genoprette det sagnomsbundne fiskevand. Ny Frøjk Fiskepark skal danne baggrund for udsætning af de efterstræbte fiskearter. (i: Sportsfiskeren. Årg. 58, 1983, nr. 5, side 10-11, ill.)
- Struer.* Boysen, Benny: »Gimsing Sogns Communesprøite«. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 111-117, ill.)
- Struer.* Lund Andersen, H.: Struer. Portræt af en by. (i: Stads- og havneingeniøren. Årg. 74, 1983, nr. 11/12, side 300-302, 304-308, ill.)
- Struer.* Lundø, Thorben: Billeder fra en Limfordsby. En fotografisk dokumentation. 1984. 46 sider, ill.
- Struer.* Struer kommune. Forslag til kommuneplan 1984-91. Hovedstrukturen. Lokalområdernes fremtid. Kommuneplanens forudsætninger. 1984. 86 sider, ill. kort.
- Strueregnen.* Lauridsen, Henning R.: Kalk- og teglværker. Indledende undersøgelser på Struer- og Thyholmegnen. (i: FRAM. 1984, side 88-120, ill.)
- Struer-egnen.* Rørbæk Madsen, Erik: Modstandskamp på Struer-egnen. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 5-40, ill.)
- Sædding.* Christensen, Leif: Faststående og omlejrede Saale-morænelersaflejringer. Et eksempel fra Sædding-området, Vestjylland. (i: Geografisk tidsskrift. 1982. Bind 82, side 91-94, ill.)
- Sønder Felding.* Bendixsen, Mogens: Singapore faldt, men Sdr. Felding holdt. Da »sognets ungdom værnede forsamlingshusets ære«. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 7-18, ill.)
- Sønder Lem.* Munkebo, Jørgen: Kirken og klostret på den jyske hede. [Helligkorskirken og refugiet i Sønder Lem]. (i: Samvirke. Årg. 45, 1972, nr. 15, side 7-11, ill.)
- Thyholm.* »De bedste sognemænd«. Af Esben Graugaard og Anna Overgaard. [Sogneråd og sognemænd i Hvidbjerg-Lyngs sogn]. (i: Folk og kultur. 183, side 5-19, ill.)
- Thyholm.* Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. 1983-84. Årgang 9-10, ill. [Årgang 10 = Thyholm og Jegindø gennem 100 år].
- Thyholm.* Fomsgaard Larsen, Anna: Det offentlige liv: Skolevæsen, sogne- og menighedsrådsarbejde. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 85-119, ill.)
- Thyholm.* Lauridsen, Henning R.: Kalk- og teglværker. Indledende undersøgelser på Struer- og Thyholmegnen. (i: FRAM. 1984, side 88-120, ill.)
- Thyholm.* Møller, Poul: Modstandsbevægelsen på Thyholm og Jegindø. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 121-150, ill.)
- Thyholm.* Overgaard, Anna: Dagligdag. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 7-45, ill.)
- Thyholm.* Pedersen, Poul: Et sekel på Gadegaard. Poul Pedersen's erindringer. Red af G.N. Mundbjerg. 1983. 79 sider, ill.
- Thyholm.* Thyholm og Jegindø gennem 100 år. Redigeret af Esben Graugaard. Udgivet af Jens Glob Samvirket og Egnshistorisk Forening for Thyholm og Jegindø. 1984. Bind 1-2, ill.
- Thyholm.* Aagaard, Knud: Thyholm. (i hans: Fysisk, oeconomic og topographisk beskrivelse over Thy, beliggende i Thisted amt, Aalborg stift. Et forsøg. 1802. Side 214-237. [Faksimiludgave 1983].
- Tipperne.* Naturreservat Tipperne – en kort beskrivelse. Udgivet af Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen. 1983. Folder.
- Tjørring.* Børnehjem i Tjørring. Arkitekt M.A.A. Jens Malling Pedersen. (i: Tegl. Årg. 86, 1983, nr. 3, side 110-111, ill.)
- Torsminde.* Møller, Jens Thyge: Artificial structures on a North Sea coast. The barrier coast at Torsminde, Denmark. 1984. 24 sider, ill. (Geoskrifter nr. 20/Departement of Geology, Aarhus University).
- Uglev.* Thomsen, Gustav: Udskiftning af Uglev ejerlav. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 28-36, ill.)
- Ulfborg.* Behovsanalyse for ældreomsorgen i Ulfborg-Vemb kommune. 1984-1995. Udarbejdet af EGV Boligfonden. 1984. Forskellig paginering. [Duplikeret].
- Ulfborg.* Bro, Kresten: Et sted i Ulfborg. [Om Lars' grav]. (i: Jul i Ulfborg. Årg. 3, 1976, side 5-7, ill.)
- Ulfborg.* Hjort Jensen, P.: Lars' grav. (i: Jul i Ulfborg. Årg. 1, 1974, side 17, ill.)
- Ulfborg.* Kjærgaard, Aage J.: Dyrskue i Ulfborg i 1832 og 1931. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 91-100, ill.)
- Velling.* Velling sogn ved Ringkøbing fjord. Udgivet af Velling Sogneforening. Redigeret af Jens Noe. 1983. Bind 1. I: Kirke og bosteder.
- Vemb.* Behovsanalyse for ældreomsorgen i Ulfborg-Vemb. 1984-1995. Udarbejdet af EGV Boligfonden. 1984. Forskellig paginering. [Duplikeret].

Vemb. Linding, Karsten: Vemb. En vstjysk stationsbys udvikling. 1983. 135 blade. ill. [Opgave i faget landskabsplanlægning, KVI. afdeling for have & landskab].

Vemb-egnen. Larsen, Henrik: En vestjysk modstandsmands oplevelser under besættelsen. 1984. 47 blade.

Vena. Jensen, Nikoline: Fiskerpigen fra Venø. Interview med Jens Rytter. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 80-88, ill.)

Vestkysten. Buhl, Ole: Se, elsk og berør Jyllands vestkyst. (i: Blød by. 1984, nr. 30, side 11-13, ill.)

Vestkysten. Dreesen, Uffe: De forsøger at tæmme Vesterhavet. SiDere i Kystinspektoratet sørger for kystsikring langs vestkysten. En barsk og sej kamp, der undertiden kan føles lidt håbløs. (i: Fagbladet. 1984, nr. 8, side 16-18, ill.)

Vestkysten. fall: Generalforsamling i Kommuneferien i Ringkøbing amt: Kommunerne langs Vesterhavet vil ikke hænge på strandrensning. (i: Danske kommuner. Årg. 15, 1984, nr. 8, side 36, ill.)

Vestkysten. Jyllands vestkyst. Turismen, planlægningen og debatten. Af Frits Larsen og Chresten Færgeman. 1984. 39 sider, ill.

Vestkysten. rs.: Nu kommer der gang i kystsikringen. Fem kommuner i Ringkøbing amt har indgået aftale med amtet og regeringen om kystsikringen indtil 1988. Interview med Kristian Enevoldsen. (i: Danske kommuner. Årg. 14, 1983, nr. 24, side 3, og 5, ill.)

Vind. Jespersen, Esbern: Vind sogn. Ulfborg herred, Ringkøbing amt. [Fotografisk optryk]. 1983. 216 sider, ill kort.

Vinderup. 3 byer. Miljøprioriteret gennemfart i Skærbæk, Vinderup og Ugerløse. Udarbejdet af Vejdirektoratet, planlægningsområdet, med bistand af trafikplanlægningsfirmaet Anders Nyvig A/S. 1984. 54 sider, ill.

Vinderup. Mortensen, Maja: Ærens ry, det aldrig dør. Landsbylægen Thorgrim Grill. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 73-78, ill.)

Vinding. Det gamle Vinding sogn i billeder. Udgivet af Viggo Jespersen. [Tilrettelæggelse: Viggo Jespersen og Torben Skov]. Udgivet af Lokalhistorisk Arkiv for Vinding Sogn. 1983. 125 sider, ill.

Værmengene. Nielsen, Knud: Værmengene i Ringkøbing fjord. 1983. 53 sider, kort.

Øgelstrup. Historier fra Øgelstrup. Lidt om Øgelstrups historie. Brudstykker af Severin Jensen

Weiersøe: En jysk drengs dagbog. Steffen Steffensen: Pigen fra Øgelstrup (Om pesten i Europa i 1350'erne og hvordan den kom til Råsted o.1360). Ridder og røver (En fortælling om Palle Juul og Lave Rød). (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1973-74, nr. 25-29, ill.)

Ådum. Storgaard Pedersen, P.: Oddum sogns historie. Særtryk af Hardsyssels årbog 1925. 1984. 60 sider, ill.

50-59 NATURVIDENSKAB OG MATEMATIK

50.1 Naturen og mennesket

Boysen, Benny: Diger uden beskyttelse – et truet historisk og biologisk landskabelement. [Om diger og læhegn]. (i: FRAM. 1984, side 25-28, ill.)

fall: Generalforsamling i Kommuneferien i Ringkøbing amt: Kommunerne langs Vesterhavet vil ikke hænge på strandrensning. (i: Danske kommuner. Årg. 15, 1984, nr. 8, side 36, ill.)

Vendelbjerg, Lars R.: Naturskole, hvor eleverne engageres i naturens liv og dagligdag. Interview med Henning Givskov. [Naturskolen Kjærgård Mølle]. (i: Skole og samfund. Årg. 51, 1984, nr. 4, side 4-7, ill.)

50.26 Naturområder

Hederne på Skovbjerg Bakke. Udg. af Ringkøbing amtsråd, Amtsfredningsinspektoratet. 1979. 27 sider, ill.

Kulturlandskabet i Ringkøbing amt. De kulturhistoriske museers oplæg til Ringkøbing amts fredningsplan. Udarbejdet af Ellen Damgaard. 1984. 48 sider, ill.

Kulturlandskabet ved Bundsbæk Mølle. Museums-pædagogiske overvejelser om dets pleje og formidling. Af Kim Clausen og Nina Tolnov. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 98-110, ill.)

Qvist, Jens: Fredningsmyndigheder og landmænd i samarbejde. Interview med Gert Alsted. (i: Vækst. Årg. 105, 1984, nr. 6, side 6-7, ill.)

Vendelbjerg, Lars R.: Naturskole, hvor eleverne engageres i naturens liv og dagligdag. Interview med Henning Givskov. [Naturskolen Kjærgård Mølle]. (i: Skole og samfund. Årg. 51, 1984, nr. 4, side 4-7, ill.)

52 Astronomi

Lampe, Jens Kongsted: Amatør-astronomen fra Brande. [Nikolaj Arvad Møller Nikolajsten]. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 93-96, ill.)

55.2 Mineralogi

Grambo-Rasmussen, Allan: Danmarks brunkulserver. Udarbejdet i Kvartærgeologisk afdeling, Danmarks Geologiske Undersøelse. 1984. 67 sider, ill. 4 kort. (DGU serie D, nr. 2). (Rapport fase 2, udført for Energinisteriet).

55.64 Geologi

Ringkøbing amt. Om isen i Hardsyssel. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1969, nr. 7, ill.)

Ringkøbing fjord. Humlum, Ole: Klimahistorie i en vestjysk egn. [Besejlingsforholdene til Ringkøbing fjord, Sandflugten i historisk tid. Hvorfor gik det som det gik?]. (i: GO, Geografisk orientering. Årg 13, 1983, nr. 5, side 157-162, ill.)

Sædding. Christensen, Leif: Faststående og omljrede Saale-morænelersaflejringer. Et eksempel fra Sædding-området, Vestjylland. (i: Geografisk tidsskrift. 1982. Bind 82, side 91-94, ill.)

Torsminde. Møller, Jens Thyge: Artificial structure on a North Sea coast. The barrier coast at Torsminde, Denmark. 1984. 24 sider, ill. (Geoskrifter nr. 20/ Department of Geology, Aarhus University).

55.9 Vandforurening

Afstrømningsmålinger i Ringkøbing amtskommune. Udarbejdet for Ringkøbing amtskommune af: Det Danske Hedeselskab, Hydrometriske Undersøgelser. 1982. 48 blade, ill. 1 kort.

Afstrømningsmålinger i Ringkøbing amtskommune. Udarbejdet for Ringkøbing amtskommune af: Det Danske Hedeselskab, Hydrometriske Undersøgelser. 1983. 44 blade, ill. 1 kort.

For mange »følelser« i debatten om forurening. Interview med Jens Røjkjær Andersen. [Ringkøbing fjord]. (i: Dansk fiskeri tidende. Årg. 102, 1984, nr. 41, side 4, ill.)

Karup Å undersøgelse. En undersøgelse af landbrugsvandingsens hydrologiske følgevirkninger i oplandet til Karup å opstrøms Hagebro. Udført af Det danske Hedeselskab og Danmarks geologiske Undersøgelse for Viborg amtskommune, Ringkøbing amtskommune, Århus amtskommune og Miljøstyrelsen. 1983. 311 sider, ill. (Miljøprojekter, 51).

Kvist, Keld K.: Belastningen fra ulovlige udledninger fra landbrugsejendomme. [Stubbetgård sø]. (i: Stads- og havneingeniøren. Årg. 75, 1984, nr. 2, side 46-48, ill.)

Nørgaard, Erik: Store okkerproblemer i vestjyske vandløb. (i: Vækst. Hedeselskabets tidsskrift. Årg. 105, 1984, nr. 5, side 14-15, ill.)

Rapport over miljøtilstanden i Flynder sø 1982. Udg.

af Viborg Amtskommune, Teknisk Forvaltning, Vand- og Miljøvesenet. 1983. 17 sider, bilag 1-5. (Vand- og miljøvesenets rapport nr. 31).

Ricipientundersøgelse af Ringkøbing fjord. Slutrapport. Udarbejdet for Ringkøbing Amtskommune af Dansk Miljøværn og COWIconsult. 1983. [286] sider (flere pagineringer), ill. [Omslagstitel: Ricipientundersøgelse Ringkøbing fjord 1981-83]

56.13 Fiskeribiologi

Albrechtsen, Kjeld: En biologisk barriere ved Thyborøn. Overvejende sandsynlighed for at barrieren er af kemisk sammensætning. (i: Dansk fiskeri tidende. Årg. 102, 1984, side 10-11, ill.)

Albrechtsen, Kjeld: Udviklingen i bestandene af rødspætteyngel antyder barriere. (i: Dansk fiskeri tidende. Årg. 102, 1984, nr. 25, side 7-8, ill.)

Anvendelse af ålegræs til kortlægning af tungmetallforurening. Ved Hans Brix og Erik Lyngby. (i: Urt. 1983, nr. 3, side 61-71, ill. [Cheminova, *Zostera marina*].

Gullach, Benedikt: Når laksen springer ved Holstebro. (i: Natur og miljø. Årg. 10, 1983, nr. 3, side 24-25, ill.)

Olrik, Kirsten: Rapport til: Viborgs Amtskommune vedrørende: Miljøtilstand i Flydersø, Hjerl Hede. Phyto- og zooplankton. 1983. 17 blade, ill. (Vand- og miljøvesenets rapport, nr. 32). [Øverst på tilsiden: Vandkvalitetsinstituttet, ATV].

Redegørelse om den tre-årige forsøgsordning til nedbringelse af okkergener i vandløb. Udarbejdet af styringsgruppen for forsøgsordningen. 1984. XVII, 182 sider, appendiks 1-4 (39 sider, 2 tvl.) + bilag 1-20 i 15 bind, ill.

56.156 Enkelte områders plante- og dyreliv

Gullach, Benedikt: Over den jyske hede. Tekst: Benedikt Gullach. Tegninger: Svend Erik Ihle. 1983. 174 sider, ill. (Skildringer af naturen i et vestjysk amt, 3).

58.6 Fisk

Bak, Hanne Frank: Redning af Skjern å-laksen. En opgave af national betydning. [I Karstoft å er der håb om at redde den sidste naturligt gydende laksebestand i Danmark]. (i: Natur og miljø. Årg. 11, 1984, nr. 2, side 27-28, ill.)

Konsumfisk fra farvandet omkring Harbøre tange. Rapport fra den af fiskeriministeren nedsatte ad hoc arbejdsgruppe vedrørende forureningen ved Cheminova. 1983. 20 blade + bilag 1-15, ill.

Wegner, Nils: Skjern - systemets vildfisk 1982. Fiskenes udbredelse - bestandstætheder - effekt af 5 års ørredudsætning - spærringer for fiskenes fri

passage – forening, okker og vedligeholdelse. Rapport udarbejdet for Ringkøbing amtskommune. 1983. VII, 142 sider, ill. kort.

58.83 Fuglenes økologi og adfærd

Eriksen, Niels: Lysning forude. [Fredningsforslag for Ringkøbing fjord]. (i: Fugle. Årg. 3, 1983, nr. 2, side 11-13, ill.)

Fuglelokaliteter i Ringkøbing amt. Resultaterne af Dansk Ornithologisk Forenings lokalitetsregistrering. Af Tommy Dybbro og Jens Ballegaard. 1983. 66 sider, ill.

Hedegaard Christensen, J.: Redekasser på Borrister-rænet. (i: Fugle. Årg. 4, 1984, nr. 1, side 21, ill.)

Mortensen, Chr. Ebbe: Rapport over ynglefugleoptælling på Tipperne, Klægbanken og Poldene m.m. 1983. 69 blade, ill.

Naturrenservat Tipperne – en kort beskrivelse. Udgivet af Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen, 1983. Folder.

Overgaard Christensen, Jens: Nissum Fjords ynglefugle 1983. 1984. 57 sider, ill.

Risgård, Hans Ulrik: Fugledrab på Harboøre Tange. (i: Kaskelot. 1983, nr. 54, side 32-33, ill.)

Sandviften. Udgivet af Dansk Ornithologisk Forening i Ringkøbing Amt. 1983-84. [Fortsættelse af: Fugleagttagelser i Ringkøbing amt].

Tipperne. Årsrapport over observationer. Årg. 1980 (136 sider), 1981 (100 sider), 1983 (128 sider).

En undersøgelse af sejladss og fugleliv på Ringkøbing fjord og Fredningsstyrelsens forslag til fredning af fjorden. Udarbejdet af Fredningsstyrelsen i samarbejde med Amtsfredningsinspektoratet, Ringkøbing amtskommune. 1982. 19 sider, ill.

58.881 Andefugle

Gregersen, Jens: Den vestjyske perleand ... (i: Dansk jagt. Årg. 101, 1984, nr. 9, side 28-29, ill.)

58.889 Størke og hejrer

Fiskehejrene. Senumgård-kolonien 1943-52. Skærum-kolonien 1953-?. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1984, nr. 54, ill.)

Om ring-storken på Skærum Mølle. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1983, nr. 53, ill.)

58.95 Oddere

Schimmer, Annegrete: Odderens levevilkår i Karup å-systemet. Udg. af Ringkøbing amtskommune og Viborg amtskommune. 1984. 33 blade, ill.

60-69 PRAKTISKE FAG

60.13 Personaleforhold

Fiil Christensen, Jan: Offer for butikskontrol: Udsat for psykisk terror under forhør. [Fakta-sagen i Holstebro]. (i: HK bladet. Årg. 84, 1984, nr. 8, side 11, ill.)

60.14 Erhvervsbyggeri

Jensen, K.O.: Herning og erhvervsbyggeriet før og nu. (i: Byggeforum. Årg. 45, 1982, nr. 10, side 14-15).

Møller, Mads: Egetæpper – et erhvervsbyggeri. (i: Byggeforum. Årg. 45, 1982, nr. 10, side 17, 19).

60.6 Industrimesser

Damm, Jens Michael: Byen på heden blev dansk messecentrum. (i: SMEA. 1983, nr. 14, side 14, ill.)

HI-messen i Herning. Den største der nogensinde er holdt i Danmark, åbnes af boligminister Niels Bollmann. (i: Byggeforum. Årg. 47, 1984, nr. 8/9, side 17-20, ill.)

60.9 Industrihistorie

Graugaard, Esben: Den industrielle produktionsmådes opkomst i Ringkøbing amt: Forudstigninger og udvikling ca. 1780-1880. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 79-97).

61.4 Offentlig hygiejne

Sundhedstilstanden i skolealderen i Københavns kommune og Ringkøbing amt. At Karsten Kaas Iversen m.fl. (i: Ugeskrift for læger. Årg. 145, 1983, nr. 20, side 1555-1558).

61.41 Dødelighedstatistik

Dødeligheden 1956-80 i Thyborøn-Harboør og et kontrolområde. Af Knud Juul og Peter Jacobsen. 1984. 75 sider, ill.

61.44 Arbejderbeskyttelse

Overgaard, Niels: Bømetøjsfabrik i Holstebro. Fællesbonus giver bedre miljø end akkord. (i: Pas på. Årg. 13, 1984, nr. 8, side 17-18, ill.)

Overgaard, Niels: Muremester ansat på BST-center. Struer-arbejdsgiver går en anden vej end de kolleger, der kun kritiserer bedriftssundhedstjenesten. (i: Pas på. Årg. 13, 1984, nr. 8, side 52-54, ill.)

Overgaard, Niels: Sådan gennemføres grundige ulykkesanalyser. Sikkerhedsorganisationen på B&O fortæller om sine metoder – ideer, som også mange mindre firmaer kan benytte. Interview med Jørn Pedersen. (i: Pas på. Årg. 12, 1983, nr. 4, side 4-6, ill.)

Petersen, Stig: Journalisters arbejde giver kronisk dårlig samvittighed. Undersøgelse af nordvestjy-

ske journalisters arbejdsmiljø viser, at for ringe bemandedning på dagblade er den væsentligste årsag til belastende arbejdsforhold. (i: Pas på. Årg. 12, 1983, nr. 11, side 34-35, ill.)

61.68 Jordemodervæsen

Jordemodervæsenets årsberetning 1982. Udg. af Ringkjøbing amtskommune. 1983. 21. blade + bilag, ill.

61.7 Sygepleje

Vejledning i analyse og vurdering af sundheds- og sygeplejen. Redaktion: Eva Holm Christensen, Inger Rosenkvist, Åse Bierring. Udgivet af Forstanderinderådet, Ringkjøbing amtskommunes sygehusvæsen. 1982. 48 sider, ill. (Faglig informationserie, 5).

61.72 Hospitalsvæsen

Indkøbsfunktionen på et sygehus. Udg. af Dansk Sygehus Institut. 1979. Del 1: Metode til beskrivelse af indkøbsfunktionen på et sygehus. [Metoden afprøvet i samarbejde med Centralsygehuset i Holstebro].

61.721 Enkelt hospitaler

Falbe-Hansen, J.: Fra hededoktor til sygehuslæge. Om C.A. Dethlefsens virke i Holstebro 1874 til 1922. 1984. 86 sider, ill.

Konkurrence om udbygning af Centralsygehuset i Herning. (i: Arkitekten. Årg. 85, 1983, nr. 2, side 25-35, ill.)

Lillelund, Rigmor: En sygevogters arbejdsplads på Holstebro Amtssygehus i 1820-erne. [Ane Marie til Laust Thomsen]. (i: Holstebro Museum: Årskrift. Årg. 13, 1982, side 11-20).

61.8 Tandbehandling

cha: Cheminova betaler medarbejdernes tandlæge-regning. Interview med Niels Viggo Bruun. (i: Tandlægebladet. Årg. 84, 1984, nr. 2, side 58-62, ill.)

62.01 Kraftværker

Riber, T.: Herningværket. (Tidsskrift for maskinvæsen. Årg. 93, 1983, nr. 5, side 33-38, ill.)

62.015 Alternative energikilder

Mejdal – bofællesskaber ved Holstebro. (i: Brugervejledning – erfaringer fra initiativer på energiområdet. Udarbejdet for Energistyrelsen af Ernst Max Nielsen og Finn Tobiasen. 1983. Side 35-39, ill.)

62.11 Varmeplanlægning

Fremtidens opvarmning? Regionale varmeplanskitser. Udgivet af Ringkjøbing amtskommune. 1984. 87 sider, ill.

Fremtidens opvarmning? Sammenfatning af regiona-

le varmeplanskitser. Udgivet af Ringkjøbing amtskommune. 1984. 13 sider, ill.

62.12 Fjernvarmeanlæg

Handberg, J.E.: Flisfyring – og tak til. [Om levering af flis fra plantager i Ringkjøbing amt]. (i: Skoven. Årg. 16, 1984, nr. 9, side 242).

N.H.: Holstebro flis-halm varmeværk – en ny træindustri. (i: Skoven. Årg. 16, 1984, nr. 9, side 239-240, ill.)

Nielsen, Gitte S.: Alternativ fjernvarme-energikilde. [Halm/flis-centralen, Holstebro]. (i: Vækst. Årg. 105, 1984, nr. 4, side 2-3, ill.)

Sveinsdóttir, Sinja: Første varmeværk med røgrensning. Dansk Kedelforenings målinger viser op til 94 procent fjernelse af svovl. [Kibæk Varmeværk]. (i: Ingeniøren. Årg. 9, 1983, nr. 28, side 4, ill.)

Ulfborg-Vemb: Varmeplanlægning 1984. Kommunale oplæg. Udg. af Ulfborg-Vemb kommune, teknisk forvaltning. 1984. 77 blade, ill.

Varmeforsyningsplanlægning. Regional varmforsyningsoversigt. Ved Ringkjøbing amtskommune. 1981-83. Bind 1-4. [1]. 1. udkast, juni 1981. 2) Notat 2: Sammenfatning af den kommunale kortlægning, november 1982. 3) Notat 3: Ressourceopgørelse, november 1982. 4) Notat 4: Organisationsforhold og finansiering af varmforsyningsprojekter, december 1983].

Varmeforsyningsplanlægning. Standardrapport for kommunale oplæg. Del 1: Vejledning. Del 2: Eksempel. Ved Samordningsgruppen for varmeplanlægning i Ringkjøbing amtskommune. 1983. Bind 1-2, ill.

Varmeforsyningsplanlægning. Standardrapport for kortlægning. Ved Samordningsgruppen for varmeplanlægning i Ringkjøbing amtskommune. 1981. 29 sider, ill. + bilag (14 sider).

62.24 Petroleumsmotorer

Graugaard, Esben: En Holstebro-motor årgang 1924 – om F.L. Hansen's maskinfabrik. (i: Holstebro Museum: Årskrift. Årg. 14, 1983, side 7-20, ill.)

62.31 Elektricitetsværker

Elforsyning på Herningegnen. 1983. 53 sider, ill. [Udsendt i anledning af 75 års dagen for oprettelsen af Herning Elværk 13 december 1908].

Juul Sørensen, H.: Foran indvielsen af Herningværket: Forventningerne er indfriet, problemerne har været små. Værket er et godt eksempel på en energimæssig helhedsløsning til gavn for forbrugeren. (i: El & energi. Elektroteknikeren. Årg. 79, 1985, nr. 10, side 172-175, ill.)

Kraftvarmeværket – et stort byggeri i Herning. Ved H.P. Møller, N. Nedergaard. (i: Byggeforum. Årg. 45. 1982, nr. 10, side 23, 25, 27-29, ill.)

Møller, H.P.: Herningværket – et byggeri der gik lige efter bogen, og som gav god special-viden. (i: El-sam-posten. Årg. 7, 1983, nr. 1, side 12-15, ill.)

62.38 Bredbåndsnat

Rasmussen, Lorents B.: Struer vil være forsøgsområde for bredbåndsnat. Fremtidens informations-samfund. (i: Danske kommuner. Årg. 14, 1983, nr. 23, side 12-14, ill.)

62.387 Radio og fjernsyn

Analyseinstituttet Børsinformation: Bang og Olufsen – på spring ind i informationssamfundet. Ved Leif Beck Fallesen. (i: Finans/invest. 1983, nr. 10, side 9-13, ill.)

Andersen, Finn: Jeg tror, jeg falder godt til her i Struer. Interview med Claus Warming. [B&O]. (i: Radiobranchen. Årg. 10, 1983, nr. 8/9, side 28-29).

Bang & Olufsen – en komponentfabrik. Af Niels de Vos, E. Nordskov og K.L. Sant. Udgivet af Danmarks Tekniske Højskole. 1983. 97 sider, ill. (UPS – Udvikling af produktionssystemer).

Bang & Olufsen – en montagefabrik. Af Anders Knutsen, Niels Holm og Carl Ankjær Nielsen. Udgivet af Danmarks Tekniske Højskole. 1983. 94 sider, ill. (UPS – Udvikling af produktionssystemer).

Bro, Vagn: Klarer sig på sit udseende. Interview med Vagn Andersen. [B&O]. (i: Dansk industri. 1984, nr. 6, side 12-13).

Elmark, Nils: Erhvervsledere skal selv arbejde med edb. Interview med N.B. Theilgaard. [APL bruger-servicecenter hos B&O, pilotsystem for et tredje generations edb-system til strategisk planlægning]. (i: Nordisk data-nytt med data. Årg. 13, 1983, nr. 7, side 16-17, ill.)

Kipp, Henning: Produktudvikling er livsnødvendig for at sikre vore arbejdspladser. Interview med Kaj Hovmøller, Vagn Andersen. [B&O]. (i: LO bladet. Årg. 79, 1983, nr. 3, side 8, ill.)

Landerholm, John: Corporate image – fup eller fakta: Bang og Olufsen som eksempel. (i: Blød by. 1984, nr. 28, side 26-31, ill.)

Produktudvikling hos Bang & Olufsen. (i: Chef kontor nyt. Årg. 35, 1983, nr. 551, side 10, 12-14, ill.)

Søndergaard, Knud: B&O svømmer imod strømmen. Interview med Vagn Andersen. (i: Radiobranchen. Årg. 10, 1983, nr. 2, side 9-10).

Søndergaard, Knud: Bang & Olufsen gør det subjektive objektivt. [Højtalere, pick-ups]. (i: Radiobranchen. Årg. 9, 1982, nr. 9, side 22-23, ill.)

Søndergaard, Knud: God stemning i Struer. [B&O]. (i: Radiobranchen. Årg. 10, 1983, nr. 12, side 12-13, ill.)

Søndergaard, Knud: Radiobranchens fremtid. [B&O]. (i: Radiobranchen. Årg. 11, 1984, nr. 1, side 6-7, 9, ill.)

62.62 Våbensamlinger

Fonager, Carl: Den våbenhistoriske Afdeling. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 83-87, ill.)

62.65 Fæstningsvæsen

Båge Anthonisen, Bent: Atlantvolden ved Ringkøbing. Træk af besættelsestiden i Houvig – Lodbjerg Hede – Søndervig samt billeder fra Hvide Sande – Stauning – Ringkøbing. 1983. 83 sider, ill. [Dansk tysk tekst].

Hendriksen, Knud: Våben i klitterne. Noter om det tyske invasionsforsvar i Danmark 1940-45. 1983. 167 sider (flere pagineringer) + bilag 1-2 (34 sider) + 160 tavler (kort).

62.72209 Bilhistorie

Holmgaard, Anders: 148 gamle biler gemt bort i lade. [Erik Kragelunds samling i Sevel]. (i: Motor. Årg. 74, 1979, nr. 21, side 36-37, ill.)

62.74 Lokomotiver

Armstrong Pedersen, John: VLT] nr. 7 – restaurering af et damplokomotiv. [Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane]. (i: Jernbanen. Årg. 24, nr. 5, side 131-133, ill.)

62.81 Skibsbygning

Hammer, Kjeld: »Ingeniørafdelingen? Det er også mig!» [Nordsøferiet i Ringkøbing]. (i: Flagbladet. 1984, nr. 17, side 7-9, ill.)

63.01 Landbrugets økonomi

En analyse af landbrugets indtjening og investeringer gennem 1970'erne samt en prognose for landbrugets indtjening og investeringer frem til 1985. Udarbejdet af en arbejdsgruppe nedsat af Landbrugsmaskin-Branchens Fællesråd. 1983. Hæfte 6: Regionsprognoser for Ringkøbing amt, Viborg amt samt Nordjyllands amt, region 8 + 10 + 11 (4 + 74 blade).

Landbrugsbedriftens virkning på lokal økonomi og beskæftigelse. Af Erik Juul Jørgensen og Finn Auning. Udg. af Planstyrelsen, Miljøministeriet. 1983. 68 sider, ill.

63.012 Udskiftning

Thomsen, Gustav: Udskiftning af Uglev ejerlav. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 28-36, ill.)

63.06 Landboforeninger

Aulum og Omegns landboforening 1884-1984. Træk af foreningens historie gennem 100 år. 1984. 120 sider, ill.

Landboliv i landet mellem hav og hede. Ulfborg og Omegns Landboforening 1901-1976. Redigeret af N. Stigsen. 1976. 95 sider, ill.

Madsen, Henry: Thyholm husmandsforening. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 81-83, ill.)

Vinding-Vind-Ørnhøj Landboforening 1907-1982. Af Jens Gammelvind m.fl. 1982. 112 sider, ill.

63.09 Landbrugshistorie

Iversen, Bent: Vestjysk landbrug i 1800-tallet. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 53-78).

Kaae, Bue: Bonden i Vestjylland i 1700-tallet. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 20-52, ill.)

Odgaard, Christen: Landbruget. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 1, side 35-60, ill.)

63.091 Oldtidsagre

Helles Olesen, Lis: Vestjyske agersystemer set fra luften og jorden. [Undersøgelser over ældre jernalderbebyggelse i 33 sogne i det nordvestlige Ringkøbing amt]. (i: Antikvariske studier. Årg. 6, 1983, side 300-309, ill.)

63.14 Vanding og afvanding

Forsøg med gravefri dræning og dræningsmaterialer på morænelerjord og klægjord. Af J. Waage-Petersen, Sv. Aa. Andersen og S. Elsnab Olesen. [Bla. Viungård, Ulfborg]. 1983. 52 sider, ill. (Beretning nr. 26. Udg. af det Danske Hedeselskab, Forsøgsvirksomheden).

Karup å undersøgelser. En undersøgelse af landbrugsvandingens hydrologiske følgerkninger i oplandet til Karup å opstrøms Hagebro. Udført af Det danske Hedeselskab og Danmarks Geologiske Undersøgelse for Viborg amtskommune, Ringkøbings amtskommune, Århus amtskommune og Miljøstyrelsen. 1983, 311 sider, ill. (Miljøprojekter, 51).

Vandplanlægning. Markvandsundersøgelse 1982. Ved Ringkøbing amtskommune. Amtsvandsinspektøren. 1983. 7 blade, 2 bilag.

Vandplanlægning. Markvandsundersøgelse 1983. Udarbejdet af Ringkøbing amtskommune, Amtsvandsinspektøren. 1984. 8 blade, ill., 2 bilag.

63.16 Hedeopdyrkning

Da man hentede energi på heden. [Hedens historie. Hedens anvendelse. Lyng. Revling. Hedetørv. Tørv. Klyne. Isolering. Anden anvendelse af hede-tørv. Udnyttelse af bær og planter]. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1974, nr. 32, ill.)

Gormsen, Gudrun: Hedebonden. Studier i gårdmand Peder Knudsens dagbog 1829-1857, 1982. 44 sider, ill. [Særtryk af »Folk og kultur. Årbog for dansk etnologi og folkemindevidenskab«].

63.4 Skovbrug

Boysen, Benny: Diger uden beskyttelse – et truet historisk og biologisk landskabelement. [Om diger og læhegn]. (i: FRAM. 1984, side 25-28, ill.)

Handberg, J.E.: Flisfyring – og tak til. [Om levering af flis fra plantager i Ringkøbing amt]. (i: Skoven. Årg. 16, 1984, nr. 9, side 242).

63.409 Skovhistorie

Egekrat i Ringkøbing amt. Udarbejdet af Hans Jørgen Degn og Lisbeth Emsholm. Udg. af Ringkøbing amtsråd, Amtsfredningsinspektoratet. 1983. 82 sider, ill.

Lier Hansen, Tage: En plantningspioner på heden. Skovrider S.G.F. Jenssen-Tusch, Feldborg Plantage. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 119-125, ill.)

63.51 Landskabsforvaltning

Kulturlandskabet ved Bundsbæk Mølle. Museums pædagogiske overvejelser om dets pleje og formidling. Af Kim Clausen og Nina Tolnov. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 98-110, ill.)

63.519 Parker

Høgild, Sonja: C. Th. Sørensens skulpturpark i Herning. (i: Landskab. Årg. 64, 1983, nr. 2, side 37-39, ill.)

63.606 Dyrskuer

Kjærgaard, Aage J.: Dyrskue i Ulfborg i 1832 og 1931. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17. 1983, side 91-100, ill.)

63.62 Kreaturhandel

Vium, Svend: Dansk kreaturesports ukronede konger. Ivar Lundgaard, set fra et skrivebord. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 24-42, ill.)

63.7 Mejeribrug

Eksempler på mejeribevægelsen i Holstebro kommune 1885-1983. Af Lone K. Holmer og Karin M.

Kristensen. (Idom Andelsmejeri. Interview med Ejnar Dyrholm, hvis far var mejeribestyrer på andelsmejeriet Enigheden, Idom 1897-1914. Erindringer fra »Enighed« foralt af Bertel Hestbjerg, barnebarn af Henrik Husted, initiativtageren til »Enighed«. Andelsmejeriet Fremtiden, Idom). (: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13. 1982, side 59-68, ill.)

Hensynet til økonomien gav klart flertal for tilslutning til Mejeriselskabet Danmark. Vestjysk Mejeriselskab. (: Andelsbladet. Årg. 85, 1984, nr. 11, side 256-259, ill.)

Mejeribevægelsens historie i Holstebro kommune 1885-1983. Udarbejdet af Lokalhistorisk Arkiv for Holstebro Kommune. 1982-84. Bind 2-3, ill. [2: Andelsmejeriet Hajslund, Andelsmejeriet Godthaab, Andelsmejeriet Brødbæk. 3: Andelsmejeriet Hornshøj, Tvis Andelsmejeri, Andelsmejeriet Stensgaard, Andelsmejeriet Holmgaard].

Skadhede, Arne: Et dusin ansatte til Skandinaviens største smørproduktion. [Lurpak-smør fra Holstebro Mejeri]. (: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 10-11, ill.)

Skadhede, Arne: Seks gange så meget mælk og samme arbejdsstyrke. [HOCO, Holstebro Mælk Kondenseringsfabrik]. (: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 12-13, ill.)

Vestjysk Mejeriselskab: Hensynet til økonomien gav klart flertal for tilslutning til Mejeriselskabet Danmark. (: Andelsbladet. Årg. 85, 1984, nr. 11, side 256-259, ill.)

63.9 Erhvervsfiskeri

Jegindofiskeriet fra pulsvod til trawl. Af Erik Knorborg og Esben Graugaard. (: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 1, side 61-90, ill.)

Iup: Nordvestjysk Fiskeriefaterskole. Et tilbud til unge med gå-på-mod. Interview med Paul Hansen, Claus Andersen, Henrik Andersen. (: Dansk fiskeri tidende. Årg. 100, 1982, nr. 50/51, side 20-22, ill.)

Petersen, Stig: Et liv i kvoter. [Om fiskeri i Hvide Sande]. (: Relief. Årg. 1, 1983, nr. 3, side 26-29, ill.)

63.906 Fiskeriforeninger. Fiskeauktioner

ellg: Hv. Sande Fiskeauktion startede for 50 år siden i et træskur på 80 kvadratmeter. Interview med Henning Værmø. (: Dansk fiskeri tidende. Årg. 100, 182, nr. 39, side 15).

En fjordbys havfiskere. Lemvig og Omegns Fiskeriforenings 75 års jubilæum. (: Dansk fiskeri tidende. Årg. 101, 1983, nr. 2, side 8-9, ill.)

Gjøløv, Erna: En fjordbys havfiskere. 1908-1983. Udgivet i anledning af Fiskeriforeningen for Lemvig og Omegns 75 års jubilæum. 1983. 31 sider, ill.

Iena: Flere fisk i fjorden så kan vi leve af at være fiskere i Bork. (: Dansk fiskeri tidende. Årg. 101, 1983, nr. 5, side 10-11, ill.)

63.907 Fiskeriundersøgelser

Undersøgelse af vildfiskebestanden i Skjern å-systemet. (: Ferskvandsfiskeribladet. Årg. 81, 1983, nr. 8, side 221-223, ill.)

Wegner, Nils: Skjern å systemets vildfisk 1982. Fiskenes udbredelse – bestandstætheder – effekt af 5 års ørredudsætning – spærring for fiskenes fri passage – forurening, okker og vedligeholdelse. Rapport udarbejdet for Ringkjøbing amtskommune. 1983. VII, 142 sider, ill, kort.

64.5 Interiørdekoration

Nielsen, Leif: Udsmykningen for Herning Boligselskab – en udfordring til fire kunstnere. (: Boligen. Årg. 50, 1983, nr. 8, side 16-17, ill.)

65.07 Handelsskoler

»Hvor det dog gror i Herning...« Indvielse af Herning Handelsskoles udbygning til handelsskoleafdelingen. (: Handelsskolen. Årg. 17, 1984, nr. 2, side 38-40, ill.)

65.08 Forretninger

Gjedsig, Lars: Frydendahl et havt århundrede på havnen i Hvide Sande. [Th. Frydendahl Pedersen]. 1983. 92 sider, ill.

65.4 Kontorindretning

KDH: Egetapper A/S. [Arkitekter: Arkitektfirmaet C.F. Møllers Tegnestue. Hammerum, kontorhuse, arkitektur]. (: Arkitekten. Årg. 28, 1984, side 313-315, ill.)

Lind Olaf: Administrationsbygning for H.S. Hansen-Gruppen i Lem. Arkitekter: Arkitektfirmaet C.F. Møllers Tegnestue. Arkitektur. (: Arkitekten. Årg. 28, 1984, nr. 8, side 306-312, ill.)

65.55 Ferskvarerterminaler

Skadhede, Arne: Ny terminal med 10 arbejdspladser. [Ferskvarerterminal i Holstebro]. (: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 11, ill.)

65.59 Supermarkeder

Hansen, Tommy: Discountprofilen duede ikke i Herning. [Aktiv Marked, supermarkeder]. (: Frit købmændsskab. 1984, nr. 3, side 42-43, 45, ill.)

65.8 Kollektiv trafik

Kollektiv trafik. Tillæg 1983 til plan og redegørelse. Udarbejdet for Ringkjøbing amtsråd af Trafiksel-skabets sekretariat. 1983. 83 sider, ill.

Løndal-Nielsen, Carsten: Nogle konsekvenser af kollektiv trafikplanens gennemførelse i Ringkøbing amtskommune. [Analyse af den kollektive trafikks udbud og efterspørgsel før og efter gennemførelsen af kollektiv trafikplan pr. 1.8. 1981]. (i: Folk og forskning. Årg. 6, 1982, nr. 4, side 51-59).

65.82 Vejtrafik

Bruhn, Verner: Infrastruktur – nogle få træk. [Vejhistorie. Jernbanerne. Lokalbanerne]. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 123-142, ill.)

Herrstedt, Lene: Effektmåling af miljøprioriteret gennemfart. [Vinderup]. (i: Dansk vejtidsskrift. Årg. 61, 1984, nr. 3, side 39-43, ill.)

Nisgaard, Henning: Rapport fra en feature. [Færdsefeaturet dage på Sunds skole september 1982]. (i: Færdseorientering. Årg. 11, 1983, nr. 2, side 51-60, ill.)

65.84 Jernbanetrafik

Balle, Annemarie: Utraditionelt samarbejde mellem DSB, P&T og kommunen om Hernings banegårdscener. (i: dpa. Danske praktiserende arkitekter. Årg. 21, 1983, nr. 1, side 10-11, 14, ill.)

Bruhn, Verner: Infrastruktur – nogle få træk. [Vejhistorie. Jernbanerne. Lokalbanerne]. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 123-142, ill.)

65.86 Postvæsen

Holstebro – gammel by – nyt ry. Holstebro postkontor. Af JKE-gruppen. (i: Dansk filatelistisk tidsskrift. Årg. 44, 1983, nr. 6, side 302-303, ill.)

Nielsen, Leif: Postvæsen. [Postvæsenet forsøgte at få monopoli i Herning, så andelsboligforeningen ikke måtte fordele sine meddelelser til beboerne]. (i: Boligen. Årg. 50, 1983, nr. 1, side 68-69, ill.)

Schønning, Hans: Min fødebens posthistorie. [Over Feldborg]. (i: Populær filateli. Årg. 45, 1983, nr. 8, side 3-11, ill.)

65.908 Shipping

Bag skibene derude: Tankskibsrederiet Herning A/S. (i: Søfart. Årg. 34, 1984, nr. 9, side 9-10, 13, ill.)

65.94 Havnevæsen

Post, Anders Høegh: Sejler-idy på kanten af det barske Vesterhav. (Danmarks havne fra luften). [Limfjordsområdet mellem Struer og Jegindø]. (i: Bådnyt. Årg. 14, nr. 11, side 34-37, ill.)

65.98 Søulykker

Langer, Anders V.: Harbøre-ulykken 1893. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 95-110, ill.)

Nielsen, Hanna: Kunstnerne og ulykken på havet 1893. [Om Harbøre-fondet for forulykkede fiskeres efterladte]. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 73-80, ill.)

Teisen, Michael: HMS St. George. Dokumentation og prøveudgravning 16.-24. maj 1983. 1983. 7 sider, 6 tvl. + bilag.

66.15 Kemisk industri

Andreasen, Gunnar: Første halvleg. [Bla. om Cheminova]. 1983. 144 sider, ill.

Cheminova forurener stadig. Akut behov for at undersøge kviksvovl-forurening. (i: Information & debat. Meddelelser fra Aarhus Universitet. Årg. 12, 1984, nr. 6, side 3, ill.)

Cheminova og forureningsdebatten. Udg. af A/S Cheminova. 1983. 20 blade, tavle.

Cheminova-gruppen: Cheminova – på den yderste kant af Danmark. At bo på kanten af Danmark er at leve på nåde, og det er ikke havets nådsammen. (i: Blod by. 1982, nr. 20/21, side 54-59, ill.)

Cheminova-kritik tages op. Fondsbestyrelsen overvejer at sætte miljøforskning i gang. (i: Information & debat. Meddelelser fra Aarhus Universitet. Årg. 12, 1984, nr. 6, side 1, ill.)

Cheminovas produkter og miljøet ude i verden. Udg. af Cheminova. 1983. 4 blade.

Degn, Erik: Problemstillinger i Cheminova-sagen. [Kemikalieforurening]. (i: Archiv for pharmaci og chemi. Bind 90, 1983, nr. 8, side 198-228, ill.)

Erichsen, Anne: Det moralske ansvar. En ordduel mellem folketingsmedlem Margrethe Auken (SF) og rektor Henning Lehmann for universitetets moralske ansvar over for miljøproblemerne omkring Cheminova. (i: Information & debat. Meddelelser fra Aarhus Universitet. Årg. 12, 1984, nr. 15, side 12-13, ill.)

Fast Nielsen, Hanne: Cheminova – arbejdsplads, forureningskilde og politisk sprængstof. (i: Fagbladet. 1983, nr. 13, side 11-13, ill.)

Hansen, Kjeld: Vi har ikke slået nogen ihjel. Den giftige cirkel. [Cheminova]. (i: Århus H. Udg. af Studenterrådet ved Århus Universitet. 1983, nr. 21, side 12-13, ill.)

Interview med Cheminova-gruppen. Ved Carl Brockdorff og Hans Jørgen Jensen. (i: Århus H. 1983, nr. 21, side 14-15, ill.)

Keten som udgangsmateriale for en ny produktionslinje. Af Niels-Jørgen Friis og Hans Rasmussen. [Cheminova]. (i: Dansk kemi. Årg. 64, 1983, side 324-326).

Nyeng, Ole: Den fortsatte ballade om universitetets giftfabrik. [Cheminova, forurening, kemikalieaffald]. (i: Magisterbladet. 1983, nr. 19, side 16-20, ill. + debat: Kurt Aabo, nr. 21, side 18-19, ill.)

Riisgaard, Hans Ulrik: Cheminova – en ren giftfabrik? (i: Natur og miljø. Årg. 11, 1984, nr. 3, side 28-33, ill.)

Rønlandsdepoterne. A/S Cheminovas største kemikaliedepoter. 40.000 tons giftigt kemikalieaffald. Udgivnet af Cheminova-gruppen. 1983, 34 sider, ill.

Skøt, Ib: Bibliografi over Cheminova-sagen. Avis- og tidsskriftsartikler 1/7 1978 til 1/5 1982. 1983. 63, 4 blade. (Specialopgave inden for specialbibliografi, teknik. Danmarks Biblioteksskole.)

Tejg Jensen, Birgit: Cheminova- penge til miljøprojekter. Forskergruppe opstiller forslag til projekter omkring fabrikkens miljøproblemer. (i: Information & debat. Meddelelser fra Aarhus Universitet. Årg.12, 1984, nr. 15, side 8-9, ill.)

Undersøgelser af grundvandsforurening på A/S Cheminovas gamle fabriksgrund på Harboøre Tange. Undersøgelsen er gennemført i et samarbejde mellem Civilforsvarets analytisk-kemiske Laboratorium... et al. 1981. Bind 1-2.

Wagner, Michael: Det siver skam stadig. [Cheminova, forurening, kemikalieaffald]. (i: Århus H. Udgivnet af Studenterrådet ved Århus Universitet. 1984, nr. 28, side 12-13, ill.)

66.2 Kalk- og teglværker

Lauridsen, Henning R.: Kalk- og teglværker. Indledende undersøgelser på Struer- og Thyholmegn. (i: FRAM. 1984, side 88-120, ill.)

66.81 Mølleri. Bageri

Jensen, H.P.: Kartoffelmelcentralen 1933-1983. 1983. 82 sider, ill.

Skadhede, Arne: Fremgang hos Struer Brød er kommet medarbejderne til gode. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 6-7, ill.)

66.62 Tekstilarvning

Thygesen, Kai: Blev både dampen og lugten kvit. [Om arbejdsmiljøet på Skjern Tricotage Farveri]. (i: Pas på. Årg. 13, 1984, nr. 12, side 18-20, ill.)

66.83 Alkoholmisbrug

Bache, Jørgen: Godt med i Ringkjøbing amt. [Interview med Bernhard Lodahl]. (i: Alkohol debat. 1984, nr. 15, side 26-28, ill.)

66.85 Slagteri

I.sypunkt i en krisetid: Med totalforælding af råvaren vil dette slagteri skabe 100 nye jobs på tre år.

[Royal Dane, Holstebro]. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 2, side 16-17, ill.)

Overgaard, Niels: Truet slagteri moderniseres for 70-80 millioner kroner – styrken vokset med 60 nyansatte. [Struer-Hurup Andels-Svin slagteri. Lemvig-Afdeling]. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 5, side 26-27, ill.)

Skadhede, Arne: I Struer-Hurup kender de kun til fremgang. (i: NNF arbejderen. 1983, nr. 3, side 6-7, ill.)

Skadhede, Arne: Royal Dane på vej op efter generationsskifte. (i: NNF arbejderen. 1983, nr. 3, side 4-5, ill.)

Skadhede, Arne: Struer-direktøren vil ud af slagterisamarbejdet. [Interview med Svend Sønnichsen]. (i: NNF arbejderen. 1983, nr. 3, side 8, ill.)

66.88 Tobaksindustri. Stofmisbrug

Bache, Jørgen: Godt med i Ringkjøbing amt. [Interview med Bernhard Lodahl]. (i: Alkohol debat. 1984, nr. 15, side 26-28, ill.)

Graugaard, Esben: R. Færchs tobaksfabrik 1869 – forhistorie og etablering. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 21-46, ill.)

Graugaard, Esben: R. Færchs Tobaksfabrik Holstebro, 1869-1961. Mennesker og tobak i et århundrede. 1984. 311 sider, ill.

Møller Olesen, Ole: Folk på Færch. [R. Færchs tobaksfabrik]. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 46-58, ill.)

Skadhede, Arne: På besøg på tobaksfabrikken i Holstebro. Seks forskellige lønninger til tobakspakke-damerne – målet er: Fast timeløn! (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 14-15, ill.)

Skadhede, Arne: Tobakstøvsproblemet i Holstebro skal være løst på et år. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 15, ill.)

67.18 Forchromning

ora: Første nikkel-anlæg er nu taget i brug i Herning. [Herning Forchromningsanstalt]. (i: SMEA. 1983, nr. 19, side 2, ill.)

67.7 Tekstilindustri

højbo: Tekstilindustrien skal have fat i de unge. Interview med Gudrun og Finn Peder Pasgaard, Simba-Hotex, Holstebro. (i: Arbejdsgiveren. 1984, nr. 10, side 10-12, ill.)

Nielsen, Svend: En tekstilarbejderkonflikt i tredivernes lkast. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 126-131, ill.)

Rasmussen, Roland: Vestjydernes vej til verdensmarkedet. [Om tekstilindustrien i Herning-Ikast-Brande området]. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 176-178, ill.).

Sommer, Kristian: Troels Gravesen. Hoserkræmmeren, som banede vejen for tekstilindustrien i Midtjylland. (i: Herning-bogen. Årg. 2, 1983, side 39-64).

Thyrring, Ulla: Tekstilindustrien på Herning-egnen indtil 1930'erne. (i: Vestjyllands udviklingshistorie ca. 1750-1914. 1984, side 98-122).

Weir, Donald: Textilindustriens udvikling og betydning for Hammerum Herred. 1973. 33 blade, ill. (Individuelt projekt, 2. semester, HA-studiet, Ålborg).

67.78 Tæppefabrikker

lui: Arabisk succes i Holstebro. [Tæppefabrikken Scantuft]. (i: Arbejdsgiveren. 1984, nr. 18, side 15-17, ill.).

68.06 Håndværkerforeninger

Nielsen, K.T.: Af Skjern Håndværker- og Industriforeningens 100 aarige historie 1884-1984. 1984, 90 sider, ill.

68.8 Beklædningsindustri

lui: Henry Foldagers livsstykke skaber arbejdspladser. Millioninvesteringer i ny teknik. [HF Sport A/S, Ikast]. (i: Arbejdsgiveren. 1984, nr. 6, side 12-13, ill.).

lui: Uldjyden blev storekspørtør. [Pagh Mørups Børnekonfektion i Avlum]. (i: Arbejdsgiveren. 1983, nr. 12, side 7-8, ill.).

lui: Ønskedrøm om at blive selvstændig. [Ida og Jørgen Vangs virksomhed i Herning]. (i: Arbejdsgiveren. 1983, nr. 9, side 10-11, ill.).

Rasmussen, Lorentz B.: Højteknologi midt på den jyske hede skaber arbejdspladser. [Konfektionsfabrikken Brandtex, Brande]. (i: Igang. Årg. 4, 1984, nr. 5, side 6-7, ill.).

Rasmussen, Lorentz B.: Prisen for fuld beskæftigelse: Ensformigt arbejde og tidlig nedslidning. [Tekstilarbejdere og syersker i Herning-området]. (i: Igang. Årg. 4, 1984, nr. 5, side 14-15, ill.).

Rasmussen, Lorentz B.: Skolen rækker ved myterne. [Interview med forstander Jacob Kyed, Dansk Konfektions- og Trikokageskole, Herning]. (i: Igang. Årg. 4, 1984, nr. 5, side 8-9, ill.).

Therkildsen, Børge: Eventyret i Tjørring. [Micha, 1.11.1932, 50 år, 1.11.1982]. Udg. af Micha trikotage i anledning af 50-års jubilæet 1982. 1982, 71 sider, ill.

68.89 Uldjyder

Om vask, uldbinding og hoserkræmmer, kartegilder og bindestuer. Vestjysk husflid 3. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1972, nr. 22, ill.).

68.9 Halmfletning. Revlingkoste

Om binding af løb, simer og limmer. Vestjysk husflid 2. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1972, nr. 21, ill.).

69.51 Kanalbygning

Ejby Villadsen, Holger: Et udsat sted i Danmarks fjærne vest. Det første Hvide Sande 1908-1916. I-II. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 41-78 og bind 18, 1984, side 27-72, ill.).

69.54 Kystbeskyttelse

Dreesen, Uffe: De forsøger at tæmme Vesterhavet. SID'ere i Kystsikringsinspektoratet sørger for kystsikring langs vestkysten. En barsk og sej kamp, der undertiden kan føles lidt håbløs. (i: Fagbladet. 1984, nr. 8, side 16-18, ill.).

Kystinspektoratet: 10 års virke. 1973-83. Redaktion: Folmer Hofdahl og Flemming Thyme. 1983, 23 sider, ill.

rs: Nu kommer der gang i kystsikringen. Fem kommuner i Ringkøbing amt har indgået aftale med amtet og regeringen om kystsikringen indtil 1988. Interview med Kristian Enevoldsen. (i: Danske kommuner. Årg. 14, 1983, nr. 24, side 3 og 5, ill.).

69.84 Vandforsyning

Skov, Aage: Herning kommunes vandforsyning gennem, 75 år. 1907-82. (i: Vandteknik. Årg. 51, 1983, nr. 1, side 18-22, ill.).

Vandforsyningsplanlægning. Prognoser, tidsplaner, målinger. Vejledning udarbejdet af Ringkøbing amtsvandværn. 1983. 24 sider, ill., 8 skemaer, 4 kurveblade.

Vandindvinding. Oppumpede vandmængder. Udg. af Ringkøbing amtskommune, Amtsvandinspektøren. 1981 (4 + 119 sider), 1982 (4 + 19 sider).

Vandindvinding 1983. Oppumpede vandmængder. [Vandindvindingsstatistik 1983]. Udarbejdet af Ringkøbing amtskommune, Amtsvandinspektøren. 1984. 4 sider, 19 tavler.

69.85 Spildevand

Godkendelse af spildevandsplan for Ulfborg-Vemb kommune. Revision I. Af Ringkøbing amtskommune. Amtsvandinspektøren. 1984. 22 blade.

Ulfborg-Vemb: Spildevandsplan 1982. Bind 1-4, ill. (1: Generel beskrivelse. 2: Skemaer og kommentarer. 3: Planmateriale. 4: Bilag).

68.87 Forurening

Amt kan ikke forhindre udledning af giftstof i Cheminovas spildevand. (i: Danmarks amtsråd. Årg. 15, 1984, nr. 13, side 10-11, ill.)

Bådsgård Pedersen, Jens: Nitratforurening af grundvandet – belyst ved eksempler fra Ringkøbing amtskommune. (i: Vandteknik. Årg. 51, 1983, nr. 1, side 23-28, ill.).

Cheminova forurener stadig. Akut behov for at undersøge kviksløv-forurening. (i: Information & debat. Meddelelser fra Aarhus Universitet. Årg. 12, 1984, nr. 6, side 3, ill.).

Cheminova og forureningsdebatten. Udg. af A/S Cheminova. 1983. 20 blade, tavle.

Cheminova-kritik tages op. Fondsbestyrelsen overvejer at sætte miljøforskning i gang. (i: Information & debat. Årg. 12. Meddelelser fra Aarhus Universitet. Årg. 12, 1984, nr. 6, side 1, ill.).

Fast Nielsen, Hanne: Cheminova – arbejdsplads, forureningskilde og politisk sprængstof. (i: Fagbladet. 1983, nr. 13, side 11-13, ill.).

Konsumfisk fra farvandet omkring Harbøre Tange. Rapport fra den af fiskeriministeren nedsatte ad hoc arbejdsgruppe vedrørende forureningen ved Cheminova. 1983. 20 blade + bilag 1-15, ill.

Rapport over miljøtilstanden i Flynder sø 1982. Udg. af Viborg Amtskommune, Teknisk Forvaltning, Vand- og Miljøvesenet. 1983. 17 sider, bilag 1-5. (Vand- og miljøvesenets rapport, nr. 31).

Recipientundersøgelse af Ringkøbing fjord. Slutrapport. Udarbejdet for Ringkøbing Amtskommune af Dansk Miljøvern og COW/Consult. 1983. [286] sider, (flere pagineringer), ill. [Omslagstitel: Recipientundersøgelse Rengkøbing fjord 1981-83].

Redegørelse om den tre-årige forsøgsordning til nedbringelse af okkergener i vandløb. Udarbejdet af styringsgruppen for forsøgsordningen. 1984. XVII, 182 sider, appendiks 1-4, (39 sider, 2 tvl.) + bilag 1-20 i 15 bind, ill.

Riisgård, Hans Ulrik: Fugledrab på Harbøre Tange. (i: Kasket. 1983, nr. 54, side 32-33, ill.).

Rønlandsdepoterne. A/S Cheminovas største kemikaliedepoter. 40.000 tons giftigt kemikalieaffald. Udgivet af Cheminova-gruppen. 1983. 34 sider, ill.

Skadhede, Arne: Tobaksstøvproblemet i Holstebro skal være løst på et år. (i: NNF arbejderen. 1984, nr. 7-8, side 15, ill.).

Skot, Ib: Bibliografi over Cheminova-sagen. Avis- og Tidsskriftsartikler 1/7 1978 til 1/5 1982. 1983.

63, 4 blade. (Specialopgave inden for specialbibliografi, teknik. Danmarks Biblioteksskole).

Studenterrådet om Cheminova. Af Niels Bülow m.fl. (i: Information & debat. Årg. 12, 1984, nr. 10, side 9).

Undersøgelse af grundvandsforurening på A/S Cheminovas gamle fabriksgrund på Harbøre Tange. Undersøgelsen er gennemført i et samarbejde mellem Civilforsvarets analytisk-kemiske Laboratorium... et al. 1981. Bind 1-2.

Wagner, Michael: Det siver skam stadig. [Cheminova, forurening, kemikalieaffald]. (i: Århus H. Udgivet af Studenterrådet ved Århus Universitet. 1984, nr. 28, side 12-13, ill.).

Wegner, Nils: Skjern å systemets vildfisk 1982. Fiskenes udbredelse – bestandstætheder – effekt af 5 års ørredudsetning – spærringer for fiskenes fri passage – forurening, okker og vedligeholdelse. Rapport udarbejdet for Ringkøbing amtskommune. 1983. VII, 142 sider, ill. kort.

69.89 Brandvæsen

Bendixsen, Mogens: Brandvæsen og brande i Herning. Udsendt i anledning af 75 års dagen for oprettelsen af Herning Brandvæsen 1. august 1909. 1984. 48 sider, ill.

Boysen, Benny: »Gimsing Sogns Communesprøite«. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 111-117, ill.).

69.94 Tørv og brunkul

Hundebøll, P. Møller: Brunkul-saga. 1984. 51 sider, ill. (Heureka's folkløse-serie, 8).

Madsen, Sigurd: Et eventyrligt liv med brunkul og meget andet. Oplevelser og indtryk, som jeg husker det. 1984. 91 sider, ill.

Toftgaard Poulsen, Søren: Mosebrug, Tørvgravning og tørvindustri. Udg. af Formidlingstjenesten ved Hjerl Hedes Frilandsmuseum. 1983. 73 sider, ill.

70-79 KUNST. TEATER. FILM. MUSIK. SPIL. IDRÆT**70.86 Kunstmuseer. Privatsamlinger**

Dahlmann Olsen, Nina: Kunstværker i Buchholtz hus. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 105-124, ill.).

Dahlmann Olsen, Nina: Sigurd Vasegaards træsnit. [Samlingen på Nørrelandsskolen, Holstebro]. (i: Hrymfaxe. Årg. 14, 1984, nr. 2, side 22-25, ill.).

Glimt fra museernes arbejdsmark. [Holstebro Kunstmuseum]. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 155-157, ill.).

Glimt fra museernes arbejdsmark. [Holstebro Kunstmuseum. Herning Kunstmuseum]. (i: FRAM. 1984, side 131-134, ill.).

Knudsen, Jesper: Holstebro Kunstmuseum. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 139-149, ill.).

71.864 Enkelt kirkebygninger

Gudum. Asmild klosterkirkes altertavle. Mesteren og hans øvrige arbejder i Hee, Gudum og Sall kirker. Af Merete Bergild og Jens Jensen. (i: Fra Viborg amt. Årg. 49, 1984, side 69-105, ill.).

Hee. Asmild klosterkirkes altertavle. Mesteren og hans øvrige arbejder i Hee, Gudum og Sall kirker. Af Merete Bergild og Jens Jensen. (i: Fra Viborg amt. Årg. 49, 1984, side 69-105, ill.).

Holstebro. Velkommen til Nørrelandskirken. Tekst: Jens Husted. Tegninger: S. Erik Ihle. 1984. 16 upag. sider, ill.

Råsted. Notater fra lejrskolearbejde om Råsted kirke. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1967, nr. 2, ill.).

Sønder Lem. Munkebo, Jørgen: Kirken og klostret på den jyske hede. [Helligkorskirken og refugiet i Sønder Lem]. (i: Samvirke. Årg. 45, 1972, nr. 15, side 7-11, ill.).

71.965 Trafikanlæg

Cykelruter i Ringkjøbing amt. Udarbejdet af Ringkjøbing amtsråd, Amtsfredningsinspektoratet. 1984. 25 sider, ill. kort

71.96564 Egns- og byplanlægning

Ringkøbing amt. Mikkelsen, Per: Byudvikling, byggeri og arealforbrug i Ringkjøbing amt. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 188-189, ill.).

Ringkjøbing amt. Regionplan. Udgivet af Ringkjøbing amtskommune. 1979-84. Bind 1-3, ill. kort. 1. Regionplan, vedtaget af Ringkjøbing amtsråd den 13. november 1979. 2. Regionplan, godkendt sept. 1981 - juli 1983. 3. Regionplan. Tillæg 1, godkendt oktober 1984.

Ringkøbing amt. Regionplanlægning. Redegørelse. Udgivet af Ringkjøbing amtskommune. 1983. 28 sider, ill. [Knytter sig til: Regionplan, godkendt sept. 1981 - juli 1983].

Brande. Politisk katalog. Brandes forslag til kommuneplan går nye og spændende veje - her fortælles hvordan. (i: Nyt fra planstyrelsen. 1984, nr. 14, side 7, ill.).

Herning. Engelstoft, Sten: Etagemeterundersøgelser. Slagelse 1970-1981. Herning 1969-1981. Udført af Københavns Universitets geografiske Institut. 1982. 84 blade, ill. (Bygeografiske arbejds-papirer).

Herning. Engelstoft, Sten: Urban land-use in the core area of medium-size Danish towns. [Arealanvendelse]. (i: Geografisk tidsskrift. 1984. Bind 84, side 47-50, ill.).

Herning. Herning bymidte. Af Hans Thor Andersen og Sten Engelstoft. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 193,195, ill.).

Herning. Håndværk og mindre industri i centrale byområder. Af Hans T. Andersen og Sten Engelstoft. [Bla. Herning bymidte]. (i: Geografisk tidsskrift. 1983. Bind 83, side 35-42, ill.).

Herning. Magnussen, Jan: Herning bymidteundersøgelse 1969. Foreløbig redegørelse for en detaljeret registrering af grund- og etagebenyttelsen. Udført juli-august 1969 af en arbejdsgruppe ved Københavns Universitets geografiske Institut. 1969. 22, 177, 33, 38, 3 sider.

Herning. Mogensen, Hans Jørgen S.: Atomvåbenfrie områder. [Herning kommune som atomvåbenfri kommune]. (i: Ikkevold. Årg. 58, 1983, nr. 3, side 4-7).

Herning. Vejby, Hans-Chr.: Herning-byplanen og dens muligheder i fremtiden. (i: Byggeforum. Årg. 45, 1982, nr. 10, side 7, 9).

Holstebro. Primdahl, Jørgen: Lokalplanlægningen og landskabet. En undersøgelse af lokalpraksis i 20 kommuner. [Bla. Holstebro]. 1984, 157 sider (flere pagineringer), ill. (Serien om landskabsplanlægning, 8).

Ikast. Rasmussen, Lorents B.: Idékonkurrence har givet Ikast kommune værdifuldt planlægningsmateriale på ældreområdet. (i: Danske kommuner. Årg. 14, 1983, nr. 17, side 16-18, ill.).

Lemvig. Eksempler på fornyelse i eksisterende byområder. Orienteringen er udarbejdet i planstyrelsen af Edmond Hansen, Henrik Hvidtfeldt og Christian Lythans på baggrund af et oplæg fra Byplantegninstuen Kristian Larsen, Per Gjerding og Flemming Jørgensen. Ved Jens Clemmensen. 1983. Side 8-13. (Kommuneplanorientering, 7).

Ringkøbing. Bygnings- og bybevaring i Ringkøbing. Ved Erik Gravesen, Kristian Geertsen. (i: Stads- og havneingeniøren. Årg. 73, 1982, nr. 12, side 364-366, 368-369, ill.).

Siruer. Struer kommune. Forslag til kommuneplan 1984-91. Hovedstrukturen. Lokalområdernes fremtid. Kommuneplanens forudsætninger. 1984. 86 sider, ill. kort.

71.963 Boligområder

Boligbebyggelsen Danagården. Arkitekt M.A.A. Søren Andersen. [Holstebro]. (i: Tegl. Årg. 87, 1984, nr. 1, side 30-33, ill.).

Fællesbebyggelsen i Mejdal. Tæt-lav bebyggelse af ejerboliger ved Holstebro. Arkitektfirmaet Søren Andersen, arkitekter MAA. (i: Tegl. Årg. 86, nr. 1, side 19-22, ill.).

Mammen, Hans: Næsten 20 år efter. [Om Gullestrup-kvarteret]. (i: Byplan. Årg. 36, 1984, nr. 5, side 179-183, ill.)

Pihl-Andersen, Axel: Danmarks nyeste landsby ligger i Brande. Utraditionelt Lejbo-byggeri skal samle flere generationer under samme tag. (i: Boli- gen. Årg. 50, 1983, nr. 7, side 8-9, ill.).

71.865 Trafikanlæg

3 byer. Miljøprioriteret gennemfart i Skærbæk, Vinderup og Ugerløse. Udarbejdet af Vejdirektoratet, planlægningsområdet, med bistand af trafikplanlægningsfirmaet Anders Nyvig A/S. 1984. 54 sider, ill.

Vejdirektoratet: Trafiksaneringsplan for Hammerum by. 1983. 48 blade, bilag A-C (39 sider), ill.

71.966 Rekreative områder

Eskildsen, Jörn: En undersøgelse af naturværdier og friluftsliv i Ringkøbing fjord. Afprøvning af forskellige undersøgelsesmetoder. Udg. af Ringkøbing amtskommune. Amtsfredningsinspektoraet. 1983. 95 sider, ill.

Jyllands vestkyst. Turismen, planlægningen og debatten. Af Frits Larsen og Chresten Færgemand. 1984. 39 sider, ill.

Registrering af anlæg for friluftslivet i Ringkøbing amt. Udg. af Ringkøbing amtskommune, Amtsarkitektens kontor. 1983, 121 sider, ill.

En undersøgelse af sejlsads og fugleliv på Ringkøbing fjord og Fredningsstyrelsens forslag til fredning af fjorden. Udarbejdet af Fredningsstyrelsen i samarbejde med Amtsfredningsinspektoraet, Ringkøbing amtskommune. 1982. 19 sider, ill.

71.97 Landskabsplanlægning

Primdahl, Jørgen: Lokalplanlægningen og landskabet. En undersøgelse af lokalpraksis i 20 kommuner. [Bla. Holstebro]. 1984. 157 sider, (flere pagineringer), ill. (Serien om landskabsplanlægning, 8).

74.6 Malerkunst

Nielsen, Hanna: Elsket af et slægtled – glemt af det næste. [Om maleren og tegneren Karl Jensen]. (i: Samvirke. Årg. 56, 1983m, nr. 8, side 16-19, ill.).

Nielsen, Hanna: Insamling, registrering og udstilling omkring Holstebro-maleren Karl Jensen (1851-1933). (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 14, 1983, side 21-36, ill.).

Nielsen, Hanna: Kunstnerne og ulykken på havet

1893. [Om danske maleres bortlodning af billeder til fordel for Harbørefondet]. (i: Hardsyssel's Årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 73-80, ill.).

76.08 Industriel formgivning

Landerholm, John: Corporate image – fup eller fakta: Bang og Olufsen som eksempel. (i: Blød by. 1984, nr. 28, side 26-21, ill.).

76.33 Guld- og sølvmedekunst

Guldsmede i Lemvig indtil år 1800. En foreløbig orientering. Af Rigmor Lillelund og Torben Skov. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 118-133, ill.).

Guldsmede i Ringkøbing i 1800-årene. Af Rigmor Lillelund og Torben Skov. (i: FRAM. 1984, side 69-87, ill.).

76.7 Hornarbejde

Hornskeerne fra Nees. Vestjysk husflid 1. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1972, nr. 20, ill.).

77.096 Teaterhistorie

Jensen, Carsten: Teknikkens og glødens teater. [Odin teatret 20 år]. (i: Politisk Revy. Årg. 21, 1984, nr. 468, side 18-19, ill.).

Stokholm Nielsen, Niels: Egnsspil i Thyholm kommune. Thyholm, 1981 og 1983. (i: Rampelyset. Årg. 37, nr. 163, side 25-26).

78.902 Folkemusik

Varmark, Leif: Folkkultur og kulturpolitik. [Bla. Folkemusikhuset i Hogager]. (i: Nord nyt. 1981, nr. 9, side 50-65, ill.).

78.906 Jazz

Jørgensen, Birger: Holstebrojazz. [Jazzfestivalen 1982]. (i: MM. Årg. 15, 1982, nr. 8, side 4).

79.29 Folkedans

Folkedans ... ja tak! Jubilæumsskift for Ringkøbing-egnens Folkedansere 1964-1984. Ragna Tang som gymnastik- og folkedansleder i 5 år. 1984. 100 sider, ill.

79.3 Legepladser

Rapport for byggelejligheden Brumleby, Holstebro. 1984. 31 upaginerede blade, ill.

79.32 Dukker

Løn, Ingrid: Dukker. De seneste nyhvervelser. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 14, 1983, side 37-48, ill.).

79.5 Motionscentre

Knudsen, Helga: Motionscentre og folkelighed. [Motionscentret »Fin Form« i Struer]. (i: Efterskolen. Årg. 16, 1984, nr. 17, side 470-471, ill.).

79.506 Gymnastikforeninger

Rasmussen, Ole C.: Nu har vi tid til foreningsliv. [Pensionistgymnastikken i Holstebro Gymnastikforening]. (i: Dansk ungdom og idræt. Årg. 87, 1984, nr. 36, side 24, ill.).

Rasmussen, Ole C.: Pensionisterne er et aktiv for foreningen. [Pensionistgymnastikken i Holstebro Gymnastikforening]. (i: Dansk ungdom og idræt. Årg. 87, 1984, side 36, side 12-13, ill.).

Rasmussen, Ole C.: Stor interesse for gymnæstradaen. [Om gymnæstradaen i Herning 1987]. (i: Dansk ungdom og idræt. Årg. 87, 1984, nr. 36, side 11, ill.).

79.6 Handicapidræt

Handicap og regnvejrer ingen hindring for aktivitetsdag. [Handicapidræt]. (i: Evnesvages vel. Årg. 32, 1983, nr. 11, side 18-19, ill.).

79.606 Idrætsforeninger

Foreninger i Hoven. Udg. af Hoven Idrætsforening. 1984. 72 sider, ill.

Træk fra det frivillige ungdomsarbejde i Velling sogn gennem hundrede år. 1884-1984. Redaktionsudvalg: Holger Jensen ... et al. Udgivet af Velling Ungdoms- og Idrætsforening, 1984, 139 sider, ill.

79.64 Svømning

Holstebro – en anderledes by! En anderledes svømmeklub? (i: Svømmesport. 1983, nr. 1, side 40-47, ill.).

Nielsen, Carl-Johan: Da Aulum fik sit friluftsbad. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 43-48, ill.).

79.929 Jagtindringer

Bjerg-Thomsen, J.: Jens Bjerg-Thomsen fortæller. Red.: Egon Sørensen. Tegninger: Leif Ragn Jensen. 1984. 211 sider, ill.

Bjerregaard, H.A.: Derud'ad med bøsse og hund. Illustreret af Leif Ragn Jensen. 1984. 191 sider, ill.

Justesen, H.E.F.: Fra mark og skov og lyngens brune land. Mine sidste jagtfortællinger. (En erindring fra klitten. Hindø. Nørre Nissum fjord. Sidste klapiagt i Holstebro plantage. En »Blichers« andejagt). 1970. 60 sider, ill.

79.97 Sportsfiskeri

Nielsen, Knud Erik: I æ vand. Beretninger og anekdoter om sportsfiskerliv ved Storåen gennem hundrede år. 1983. 15 upaginerede sider, ill. [Særligt af »Sortekunsten i Holstebro«].

Schultz, Bent: Ommé 4. En vestjysk perle. (i: Fisk & fri. Årg. 2, 1983, nr. 1, side 70-73, ill.).

Skjerve, Johs: Storåen genrejses i al sin magt og væld. Alle gode kræfter har forenet sig for at genoprette det sagnomsbundne fiskevand. Ny Frøjk Fiskepark skal danne grundlag for udsætning af de efterstræbte fiskearter. (i: Sportsfiskeren. Årg. 58, 1983, nr. 5, side 10-11, ill.).

Wedge, Julius: Karup å – Varde å – Veje å. Interviews med Susanne Daré, Herbert Hviid, Gunnar Lawcock. (i: Fisk & fri. Årg. 2, 1983, nr. 3, side 4-9, ill.).

79.982 Fiskemetoder

Strandbygaard, J. Chr.: Isfiskeri på Ringkøbing fjord. (i: Årbogen [for Skjern]. Årg. 43, 1984, side 1-4, ill.).

80-89 LITTERATUR. SPROG**89.667 Jysk sprog**

Kristensen, Kjeld: Kvantitative blandingssprogsstudier. [Redegørelse for forløbet og resultaterne af en undersøgelse af blandingssproget i 14 båndoptagne interviews med sprogbrugere fra stationsbyen Vinderup, Ringkøbing amt]. (i: Dialektstudier. Udg. af Institut for Dansk Dialektforskning, 1977-79. Bind 4, side 161-236, ill.).

Kristensen, Kjeld: Stødforholdene i jysk i substantivering af præfigerede og sammensatte verber. [Undersøgelsesmateriale er ca. 1000 belæg på sådanne verbalsubstantiver, ekscerperet fra dialektleksika og -monografier, sedler og lydbånd i Institut for Dansk Dialektforsknings arkiver, og fra båndoptagelser af nutidigt talesprog fra Vinderup (Hardsyssel) og Brovst (Øster Han herred)]. (i: Dialektstudier. Udg. af Institut for Dansk Dialektforskning, 1977-79. Bind 4, side 237-309, ill.).

Kristensen, Kjeld: Variationen i vestjysk stationsby. En kvantitativ sociolingvistisk dialektundersøgelse i Vinderup, Ringkøbing amt. (i: Dialektstudier. Udg. af Institut for Dansk Dialektforskning, 1977-79. Bind 4, side 29-109, ill.).

Rasmussen, Ove: Peter Skautrup. [Bl.a. om sprogforskeren Peter Skautrups indsats for det jyske sprog]. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 141-150, ill.).

89.684 Stednavne

Danmarks stednavne. Udgivet af Institut for Navneforskning ved Gordon Albøge. 1976-83. Bind 17, 1-2. [Stednavne i Ringkøbing amt]. (1: Købstæder, Skodborg herred, Vandfuld herred, Hjerm herred, Ginding herred. 2: Hammerum herred, Ulfborg herred, Hind herred, Bølling herred, Nørre Horne herred).

Hvor gammelt er navnet Råsted? Hvad betyder nav-

net Råsted? (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1967, nr. 4).

Rønn Christensen, P.: Harbørefolkets navne. Bebyggelsesnavne, tilnavne og slægtsnavne på Harbøre i 1600-, 1700- og 1800-tallet. (i: Hardsyssels årbog, Række 2, bind 17, 1983, side 79-90, ill. (Billedtekster ved Anderls V. Langer)).

89.689 Personnavne

Rønn Christensen, P.: Harbørefolkets navne. Bebyggelsesnavne, tilnavne og slægtsnavne på Harbøre i 1600-, 1700- og 1800-tallet. (i: Hardsyssels årbog, Række 2, bind 17, 1983, side 79-90, ill. (Billedtekster ved Anderls V. Langer)).

90-99 HISTORIE

90.72 Arkæologisk forskning

Andersen, Susanne: Orden på middelalderen. [Om middelalderregistrering i Ringkøbing amt]. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 134-138).

91.15 Oldtiden

Nielsen, Leif Chr.: Vestjyske gårde og landsbyer fra bronze- og jernalder. [Bebyggelsesarkæologiske undersøgelser omkring landsbyen Grønbjerg, Nr. Omme sogn]. (i: Nationalmuseets arbejdsmark. 1982, side 131-141, ill.).

Wohlert-Thorenberg, Anders: En historisk vandring langs Helleå. Med tegninger af Regin Debes. 1983. 15 sider, ill.

91.151 Stenalderen

Ebbesen, Klaus: Et offerfund fra Lomborg. (i: Hardsyssels årbog, Række 2, bind 17, 1983, side 117-122, ill.).

Rostholm, Hans: A grave complex of the early single grave cultur at Skarrild Overby, Central Jutland. (i: Journal of Danish archaeology. Vol 1, 1982, side 35-38, ill.).

Skov, Torben: A late neolithic house site with bell beaker pottery at Stendis, Northwestern Jutland. (i: Journal of Danish archaeology. Vol 1, 1982, side 39-44, ill.).

91.153 Bronzealderen

Rostholm, Hans: Bronzealderhøj i en have i Hvidbjerg, Thyholm. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 84-97, ill.).

91.155 Jernalderen. Vikingetiden

Bender Jørgensen, Lise: Textilerne fra Nørre Vosborg. [Kvindegrav fra ældre vikingetid]. (i: Kuml. 1982-83, side 197-203, ill.).

Helles Olesen, Lis: Vestjyske agersystemer set fra luf-

ten og jorden. [Undersøgelse over ældre jernalderbebyggelse i 33 sogne det nordvestlige Ringkøbing amt]. (i: Antikvariske studier. Årg. 6, 1983, side 300-309, ill.).

Kokholmfundet. Et gravfund fra yngre romersk jernalder. Af Lise Bender Jørgensen og Torben Skov. (i: FRAM. Årg. 2, 1983, side 50-59, ill.).

Nielsen, Leif Chr.: Landsbyer fra ældre jernalder i Nr. Omme sogn. (i: Hardsyssels årbog, Række 2, bind 18. 1984, side 125-140, ill.).

Nørre Vosborg. En kvindegrav fra ældre vikingetid. Af Helge Brinch Madsen og Leif Chr. Nielsen. (i: Kuml. 1982-83, side 181-195, ill.).

Skov, Torben: Danefæ fra Rydhave. En gravplads fra ældre romersk jernalder. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 5-10, ill.).

Aarup Jensen, Jens: Boplads under højen. En bronzealderhøj og en ny hustomt med klokkebægerkeramik. [Højudgravning i Hovergårde, Hover sogn]. (i: FRAM. 1984, side 51-68, ill.).

96.15 Middelalderarkæologi

Andersen, Susanne: Orden på middelalderen. [Middelalderregistrering i Ringkøbing amt]. (i: FRAM. 1983, side 134-138).

96.71 Besættelsen 1940-45

Bendixsen, Mogens: Singapore faldt, men Sdr. Felding holdt. Da »sognets ungdom værmede forsamlingshusets ærek«. (i: Mennesker og hændelser i Vestjylland. 1983, side 7-18, ill.).

Bjørnvad, Anders: Faldne allierede flyvere 1939-1945. [Om nedskudte flyvemaskiner og besættningernes skæbne. Følgende gravsteder i Ringkøbing amt nævnes: Dejbjerg, Fjaltring, Gørding, Hoven, Husby, Idom, Lømvig, Nysogn, Nørre Haurvig, Nørre Lyngvig, Skarrild, Stadil, Struer, Sønder Nissum, Tarm, Ådum]. 1978, 218 sider, ill.

Bågø Anthonisen, Bent: Atlantvolden ved Ringkøbing. Træk af besættelsestiden i Houvig – Lodbjerg Hede – Søndervig samt billeder fra Hvide Sande – Staining – Ringkøbing 1983. 83 sider, ill. [Dansk og tysk tekst].

Bågø Anthonisen, Bent: Da russerne overgav sig ved Røgend bro. [Besættelsen 1940-45]. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 111-118, ill.).

Fem lange år. Beretninger fra Ringkøbing under besættelsen 1941-45 skrevet af lokale forfattere. Redaktion og billedtekster: Bent Bågø Anthonisen og Jens Holm. 1984, 83 sider, ill.

Fonager, Carl: Hjælpen fra England 1940-1945. (i:

- Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 69-78, ill.)
- Larsen, Henrik: En vestjysk modstandsmands oplevelser under besættelsen. 1984, 47 blade.
- Møller, Poul: Modstandsbevægelsen på Thyholm og Jegindø. (i: Thyholm og Jegindø gennem 100 år. 1984. Bind 2, side 121-150, ill.)
- Rørbæk Madsen, Erik: Modstandskamp på Struereggen. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 5-40, ill.)
- Thomsen, Knud H.: På vagt for Danmark. 1983. 16 sider, ill. [Særtryk af »Sortekunsten i Holstebro«].
- 99.4 Bibliografier af enkelte personer**
- Agerskov, Lars.* Amtsborgmester Lars Agerkskov død. (i: Danmarks amtsråd. Årg. 14, 1983, nr. 22, side 38, ill.)
- Andersson, Vald.* Andersson, Vald: Barndoms minder (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 37-44, ill.)
- Andreasen, Gunnar.* Andreasen, Gunnar: Første halvleg. 1983, 144 sider, ill.
- Bjørnestad, Ellen.* Bjørnestad, Ellen: I ubekymrettedens lune dalstrøg. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 70-79, ill.)
- Buchholtz, Johannes.* Buchholtz, Johannes: På rejse med Johannes Buchholtz. Forord af Teo Weber. Illustreret med gamle fotos. Udg. af Johannes Buchholtz Selskabet. 1984. 51 sider, ill.
- Buchholtz, Johannes.* Dahlmann Olsen, Nina: Kunstværker i Buchholtz hus. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 105-124, ill.)
- Charles, J. Chr.* Charles, J. Chr.: Lykken var en kælder på hovedgaden. (i: Ung i Hardsyssel. 1984, side 7-21, ill.)
- Christiansdatter, Ane Marie.* Lillelund, Rigmor: En sygevogters arbejdsplads på Holstebro Amtssygehus i 1820-erne. [Ane Marie til Laust Thomsen]. (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 13, 1982, side 11-20).
- Christensen, Laurids.* Lier Hansen, Tage: Kunst og klokker. Laurids Maler, også kaldet Klok-Laurids, i Hammerum var kunstner og samtidig et teknisk geni med ure som speciale. (i: Herning-bogen. Årg. 3, 1984, side 59-68, ill.)
- Dethlefsen, C.A.* Falbe-Hansen, J.: Fra hededoktor til sygehuslæge. Om C.A. Dethlefsens virke i Holstebro 1874 til 1922. 1984. 86 sider, ill.
- Fjeldstrup, Søren August.* Laursen, Vanda: Søren August Fjeldstrup. Hede kongen på Sindinggård ved Herning. (i: Herning-bogen. Årg. 3, 1984, side 45-58, ill.)
- Fomsgaard, Gunner.* Fomsgaard, Gunner: Arbejdets glæder giver livet værdi. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 34-47, ill.)
- Frydendahl Pedersen, Th.* Gjedsig, Lars: Frydendahl et halvt århundrede på havnen i Hvide Sande. 1983. 92 sider, ill.
- Gadgaard Nielsen, Niels.* Bjerregård, Kr.: Bogtrykker Niels Gadgaard Nielsen. 24. januar 1908 - 4. marts 1983. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 125-126, ill.)
- Gravesen, Troels.* Sommer, Kristian: Troels Gravesen. Hoskærremmeren, som banede vejen for tekstilindustrien i Midtjylland. (i: Herning-bogen. Årg. 2, 1983, side 39-64).
- Grill, Thorgrim.* Mortensen, Maja: Ærens ry, det aldrig dør. Landsbylægen Thorgrim Grill. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 73-78, ill.)
- Hatt, Gudmund.* Stumman Hansen, Steffen: »En uoprettelig forringelse af landet, en uret mod nationen«. Gudmund Hatt og fredningen af det danske kulturlandskab. (i: Antikvariske studier. Årg. 6, 1983, side 36-50, ill.)
- Hedegaard, Jens Peder.* Hedegaard, Jens Peder: Min grundtvigske ungdom. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 61-69, ill.)
- Hedegaard, Svend.* Overgaard, Niels: Første 40-års jubilæum på Lemvig-slagteriet. (i: NNF arbejderne. 1984, nr. 5, side 27, ill.)
- Hodde, Kasper.* Ravnholt Rasmussen, V.: Drabet på Casper Hodde 23 juni 1882 på Dejbjerg Hede. (i: Årbogen [for Skjern]. Årg. 42, 1983, side 1-9, ill.)
- Jensen, Jens O.* Jensen, Jens O.: Dyrslægens dagbog. [Bording]. 1984. 116 sider, ill.
- Jensen, Karl.* Nielsen, Hanna: Elsket af et slægtled - glemt af det næste. [Om maleren og tegneren Karl Jensen]. (i: Samvirke. Årg. 56, 1983, nr. 8, side 16-19, ill.)
- Jensen, Karl.* Nielsen, Hanna: Indsamling, registrering og udstilling omkring Holstebro-maleren Karl Jensen (1851-1933). (i: Holstebro Museum: Årsskrift. Årg. 14, 1983, side 21-36, ill.)
- Jensen, Karl.* Nielsen, Hanne: Kunstnerne og ulykken på havet 1893. [Bla. om maleren Karl Jensen]. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 73-80, ill.)

- Jensen, Martin.* Enggård Poulsen, Sigurd: En landsbydegn ... og hans dagbog. 25 år som degn i vestjysk sogn. [Om lærer Martin Jensen, Nørre Bork]. 1984. 191 sider, ill.
- Jensen, Nikoline.* Jensen, Nikoline: Fiskerpigen fra Venø. Interview med Jens Rytter. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 80-88, ill.)
- Jensen, Thøger.* Jensen, Thøger: Ved fjorden, under bjerget. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 106-115, ill.)
- Jensen-Tusch, S.G.F.* Lier Hansen, Tage: En plantningspioner på heden. Skovrider S.G.F. Jensen-Tusch, Feldborg Plantage. (i: Mennesker og hændelser, 1983, side 119-125, ill.)
- Jespersen, Esbern.* Bjerregård, Kr.: Lærer Esbern Jespersen. 30. april 1892 – 7. marts 1983. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 123-124, ill.)
- Knudsen, Peder.* Gormsen, Gudrun: Hedebonden. Studier i gårdmand Peder Knudsens dagbog 1829-1857. 1982. 44 sider, ill. [Særtryk af »Folk og kultur 1982. Årbog for dansk etnologi og folkemindevidenskab»].
- Larsen, Henrik.* Larsen, Henrik: En vestjysk modstandsmands oplevelser under besættelsen. 1984, 47 blade.
- Larsen, Mads.* Duedahl, Anton: Mads Dyrølæges spadserestok. Den sidste gave. H.P. Hansen modtog til Herning Museum. (i: Herning-bogen. Årg. 2, 1983, side 65-71, ill.)
- Larsen, Morten.* Larsen, Morten: En vækkrøst. Friemighedspræst Morten Larsen. Udgivet af Peder Bukh. 1983. 134 sider. [Uddrag af prædikener og artikler af Morten Larsen].
- Lausen, Frederik.* Bendixsen, Morgens: Et dobbelt livsværk. Storindustrimanden Frederik Lausen fra Århus, der blev hedeopdyrker, og som lærte landmændene at handle med kartofler. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 79-94, ill.)
- Lier Hansen, Tage.* Lier Hansen, Tage: Landsbydommen og dens fritidsaktiviteter. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 22-33, ill.)
- Lund, Victor.* Overgaard, Niels: Farvel kammerater. Hædret med guldnål efter 25 år som kasserer. Efter 50 år i jobbet fik Victor brev og medalje fra dronningen. [Pølsemaker Victor Lund, Struer]. (i: NNF arbejderen. 1983, nr. 10. side 6-7 og 64, ill.)
- Lundgaard, Ivar.* Vium, Svend: Dansk kreatureksperts ukronede konge. Ivar Lundgaard, set fra et skrivebord. (i: Mennesker og hændelser. 1983, side 24-42, ill.)
- Lykke, Peder.* Lykke, Peder: Peder Lykke – en husmand på heden. Udg. og med indledning af Ellen Damgaard. 1983. 348 sider, ill.
- Madsen, Hans Christian.* Mølberg, Ingv.: Af kaptajn Madsens saga. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 97-104, ill.)
- Madsen, Sigurd.* Madsen, Sigurd: Et eventyrligt liv med brunkul og meget andet. Oplevelser og indtryk, som jeg husker det. 1984, 91 sider, ill.
- Munck, Johannes.* Munck, Johannes: Landstrygernes præst. Johannes Munck og Møltrup. (i: Mennesker og hændelser. 183, side 49-62, ill.)
- Munk, Arne.* Munk Arne: Hvornår, hvorledes og hvordan er man ung? (i: Ung i Vestjylland. 1984 side 133-138, ill.)
- Munk, Kaj.* Brovst, Bjarne Nielsen: Fra Vedersø til Tórshavn. Kronikker og essays. [Mordet på Kaj Munk. Vedersø, julen 1943. Nyårsdag i Vedersø præstegård 1944. 4. januar 1944 i Vedersø præstegård. Kaj Munk, Grundtvig og »Egelykke«]. 1984, side 7-47, ill.)
- Munk, Kaj.* Brovst, Bjarne Nielsen: Kaj Munk – liv og død. 1984. 303 sider, ill.
- Munk, Kaj.* Livet gad jeg ønske jer. Erindringer om, taler af og breve fra Kaj Munk. Ved Svend Aage Nielsen. 1984. 84 sider, ill.
- Munk, Kaj.* Thornvig, Viggo: Oplevelser med Kaj Munk. Erindringer af Vedersø's kirkebetjent gennem 50 år. Optegnet og tilrettelagt af Christian Overgaard. Forord af Arne Munk. 1983. 74, ill.
- Møller Nicolaisen, Nicolaj Arvad.* Lampe, Jens Kongstad: Amatør-astronomen fra Brande. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 93-96, ill.)
- Nielsen, Jens.* Vegger, S. Bugge: Jeg er et barn af Himmerland. Træk om maleren Jens Nielsen fra Jellstrup. (i: Barn af Himmerland. 1980. Bind 2, side 7, 15, ill.)
- Nielsen, Magnus.* Nielsen, Magnus: En kølvandsstrib. 184. 112 sider, ill.
- Pedersen, Poul.* Pedersen, Poul: Et sekel på Gadegaard. Poul Pedersen's erindringer. Red. af G.N. Mundsberg. 1983. 79 sider, ill.
- Riis, Jacob.* Riis Jacob: Jeg glemmer aldrig den tid. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 100-105, ill.)
- Riisgaard, Børge.* Larsen, Arne G.: Sognepræst i Harbøre 100 år efter pastor Moe. Interview. (i: Indre missions tidende. Årg. 131, 1984, nr. 13, side 6-7, ill.)

- Sander, Helge.* Lange, Anders: Møde med mediernes midtjyske mand. (i: Levende billeder. Årg. 9, 1083, nr. 5, side 26-30, ill).
- Skautrup, Peter.* Andersen, Poul: Mindeord. Peter Skautrup. 21. januar 1896 – 5. august 1982. (i: Det Kongelige Danske Videnskabernes Selskab. Oversigt. 1983/84, side 136-145, ill).
- Skautrup, Peter.* Bjerrum, Marie: Peter Skautrup. 21/1 1896 – 5/8 1982. (i: Danske folkemål. Bind 25, 1983, side 75-80, ill).
- Skautrup, Peter.* Rasmussen, Ove: Peter Skautrup. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 141-150, ill).
- Skouvig, N.C.* Bjerregård, Kr.: Landsretssagfører N.C. Skouvig. *28. august † 1. december 1983. (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 18, 1984, side 151-152, ill).
- Skouvig, N.C.* Skouvig, N.C.: Optegnelser om min slægt og mig til efterslægten. 1964-78. 51 + 31 blade.
- Steenstrup, Svend.* Steenstrup, Svend: Nej, nej! Det er jo Steenstrups søn! Interview med Hanna Nielsen. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 48-60, ill).
- Stenbæk Jensen, Grete.* Møllehave, Herdis: Om Skrummeløre og andre, der ikke selv kan protestere. [Grete Stenbæk Jensens forfatterklub]. (i: Møllehave, Herdis: ... men i virkeligheden. 1981, side 155-158).
- Tang, Ragna.* Folkedans ... ja tak! Jubilæumsskrift for Ringkjøbingegnens Folkedansere 1964-1984. Ragna Tang som gymnastik- og folkedansleder i 50 år. 1984. 100 sider, ill.
- Thøgersen, Chr.* Thøgersen, Chr.: Ung under besættelsens vilkår i Ikast. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 116-123, ill).
- Tang Kristensen, Evald.* Tang Kristensen, Evald: Ti år i Gjellerup. Erindringer fra Gjellerup 1866-1876 i udvalg med indledning og forbindende tekst ved Ulla Thyrring. 1984, 65 sider, ill.
- Tjagvad, Margrethe.* Tjagvad, Margrethe: Ung i århundredets begyndelse. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 124-132, ill).
- Tovborg Jensen, Aksel.* Ballhausen, C.J.: Aksel Tovborg Jensen. 8. februar 1911 – 9. februar 1981. Tale ved Videnskabernes Selskabs møde den 4. marts 1982. (i: Det Kongelige Danske Videnskabernes Selskab. Oversigt over selskabets virksomhed. 1981/82, side 132-146, ill).
- Uldum, Poul Erik.* Uldum, Poul Erik: Steder og mennesker i min ungdoms Ikast. (i: Ung i Vestjylland. 1984, side 89-99, ill).
- Underbjerg, Niels L.* OL: Fiskeskipper i Columbus' kølvand. Interview med Niels L. Underbjerg. (i: Dansk fiskeri tidende. Årg. 100, 1982, nr. 50/51, side 6-7).
- Weiersøe, Severin.* Brudstykker af Severin Jensen Weiersøe: En jysk drengs dagbog. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1973, nr. 25-26, ill).
- Villemos, Laurids.* Breve mellem Laurids Villemos og H. Chr. Mortensen 1910-20. (i: Hilsen fra Aspel-kredsen. 1983, nr. 53, ill).
- Waagner, William.* Bendtsen, Svend Erik: Waagner-iser. Udvalgt og sat i musik. [Med biografisk materiale om og af William Waagner]. 1979, 54 sider, ill).
- Aastrup, K.L.* Dalsgaard, Mogens: K.L. Aastrup – i og uden for salmebogen. (i: Ribe stiftsbog. 1984, side 11-22).

99.9 Stamtavler over enkelte familier

Andersen. Slægten fra Kongsholm Mølle. Om ægteparret fra Kongsholm Mølle i Dejbjerg sogn Laurs (Laurids) Andersen, 1809-1879, og Karen Poulsdatter, 1810-1881, deres forfædre og efterkommere. 1984. 262 blade, 6 slagtavler.

Jensen (Lund). Slægtsbog for efterkommere efter Peter Christian Jensen (Lund), gårdmand i Ø. Lund, Bøvling sogn, født 1791. Ajourført. 1983. 6, 12 blade, 88 sider, 4 tavler.

Jensen (Løgager). Slægtsbog for efterkommere efter Thomas Jensen (Løgager), gårdejer i Løgager, Vinding sogn, født 1860. Ved Anearkivet. 1982. 26 blade, 7 tavler.

Jespersen. Slægtsbog for efterkommere efter Niels Jespersen, gårdejer i St. Tovstrup, Snebjerg sogn, født 1795. Ajourført. 1982. 33, 382 sider, 34 tavler.

Küllerich. Slægtsbog for efterkommere efter Søren Christensen Küllerich, lærer og kirkesanger i Hodsager, født 1830. Ved Dansk Slægtsforskning. 1980. 21, 137 sider, 29 tavler.

Lund Nielsen. Slægtsbog for efterkommere efter Jens Lund Nielsen, gårdejer i Lundgård i Uhre, Ikast sogn, født 1832. Ajourført. Ved Dansk Slægtsforskning. 1982. 68 sider, 61 blade.

Madsen. Slægtsbog for efterkommere efter Laust Madsen, gårdejer i V. Nørby, Fjaltring sogn, født 1856. Ved Dansk Slægtsforskning. 1981, 19, 28 blade, 9 tavler.

- Michelsen.* Slægtsbog for efterkommere efter Thor Michelsen, gårdejer i Kjærgård, Fabjerg sogn, født 1794. Ved Dansk Slægtsforskning. 1981. 28, 101 blade, 9 tavler.
- Mogensen.* Noe, Jens Kristian: Olesen-slægten fra Himmerigshuset i Bøvling 1850-1980. Tillige Mogensens-slægten fra L. Brandborg i Flynder. Medforfatter Frede Bjerg Mogensen. 1982. 235 sider, ill. [Rygtitel: Himmerigshuset i Bøvling].
- Nielsen.* Anetavle for slægten i Gadegaard i Lyngs. (i: Egnshistorisk Forening, Thyholm og Jegindø. Årg. 9, 1983, side 24-25).
- Nielsen.* Slægtsbog for efterkommere efter Christian Nielsen, gårdejer i Over Simmelkær, Ørre sogn, født 1775. Ajourført. Ved Dansk Slægtsforskning. 1981, 17, 11, 366 sider, 45 tavler.
- Nielsen.* Slægtsbog for efterkommere efter Peder Nielsen, gårdejer i Odderup, Ådum sogn, født 1782, samt Uhregårds historie. Ajourført. 1982. 70 sider, 41 blade (flere pagineringer), 4 tavler.
- Olesen.* Noe, Jens Kristian: Olesen-slægten fra Himmerigshuset i Bøvling 1850-1980. Tillige Mogensens-slægten fra L. Brandborg i Flynder. Medforfatter Frede Bjerg Mogensen. 1982. 235 sider, ill. [Rygtitel: Himmerigshuset i Bøvling].
- Poulsen.* En slægt Poulsen fra Hvidbjerg sogn (Refs herred). Om Poul Nielsen, født 1819, og hustru, deres forfædre og efterkommere. Ved Nordisk Slægtsforskning. 1983. 263 sider, ill.
- Sanddal.* Susgaard, Kr.: Sanddalslægten fra Hee. 1983. 127 sider, ill.
- Søndergaard.* Slægten fra »Søndergaard« i Djeld, Sevel sogn. Anders Hansen og Bodil Marie Nielsdatter samt Christian Hansen og Karen Eriksdatter, deres forfædre og efterkommere. Samlet og tilrettelagt af Anna Søndergaard. 1983. 247 sider, ill.

99.94 Slægtshistorie

Christensen. Olesen, H. Erik: I.C. Christensen og hans 32 aner. (Kendte danskeres anetavler, 8). (i: Personalhistorisk tidsskrift. Årg. 102, nr. 2, side 187-200, ill).

Ravnsgaard. Hansen, Christian N: Den frugtbare Ravnsgaard-slægt. (Uægtefødte II). (i: Hardsyssels årbog. Række 2, bind 17, 1983, side 101-116, ill).

Royen. Laustsen, Agnes: En hoseræmmerslægt fra Hammerum herred. (i: Personalhistorisk tidsskrift. Årg. 104, 1984, nr. 2, side 97-108).

Regnskab for Historisk Samfund for Ringkøbing Amt 1984

Indtægter

Medlemskontingent	131.495,00
Salg af årbøger og registre	5.047,00
Salg af geologibøger	350,00
Statstilskud	8.880,00
Tilskud fra Ringkøbing Amt	4.000,00
Tilskud fra kommuner iflg. specifikation	6.650,00
Tilskud fra pengeinstitutter iflg. specifikation	7.500,00
Renteindtægter	<u>3.893,39</u>
	167.815,39
Underskud	<u>7.203,56</u>
	<u>175.018,95</u>

Udgifter

Prisopgave	3.500,00
Årbogens trykning	91.929,50
Diverse særtryk og brochurer	5.300,90
Ekspedition og porto vedr. årbogen	28.220,25
Honorarer vedr. årbogen	9.017,00
Kontorudgifter m.v.	7.300,90
Porto	10.291,35
Annoncer, møder og foredrag	13.391,05
Gaver og opmærksomheder	339,00
Kontingent andre foreninger	<u>5.729,00</u>
	175.018,95

Status pr. 1. januar 1985

Aktiver:

Bankbeholdning Vestjysk Bank kto. 142876-0	16.385,58
Bankbeholdning Vestjysk Bank kto. 757421-1	24.064,51
Girobeholdning	<u>12.555,20</u>
	<u>53.005,29</u>

Passiver:

Egenkapital:	
Saldo pr. 1/2 1984	48.597,50
÷ årets underskud	<u>7.203,56</u>
Driftsbeholdning	41.393,94
Publikationsfond	<u>11.611,35</u>
	<u>53.005,29</u>

Holstebro, den 18. februar 1985

Børge Nielsen

Kassebogen kontrolleret med bilagene og beholdningen ved årets slutning afstemt. Intet fundet at bemærke.

Holstebro, den 21. marts 1985

Niels Ausum K. Engby-Larsen

Tilskud fra kommuner:

Aaskov	250,00
Brande	300,00
Egvad	300,00
Herning	1.000,00
Holmsland	400,00
Holstebro	1.000,00
Lemvig	300,00
Ringkøbing	600,00
Skjern	200,00
Struer	1.000,00
Thyholm	200,00
Trehøje	350,00
Ulfborg-Vemb	300,00
Videbæk	150,00
Vinderup	300,00
	<hr/>
	6.650,00

Tilskud fra pengeinstitutter:

Holstebro Bank	500,00
Nordvestbank, Lemvig	500,00
Midtbank, Herning	500,00
Ringkøbing Bank	1.000,00
Ringkøbing Landbobank	1.000,00
Sparekassen SDS, Ringkøbing	1.500,00
Skjern Bank	500,00
Ulfborg Sparekasse	500,00
Vestjysk Bank, Holstebro	500,00
Jyllands Kreditforening	1.000,00
	<hr/>
	7.500,00

Historisk Samfund for Ringkøbing Amt

Vedtægter

§ 1 Historisk Samfunds formål er at vække og udvikle den historiske sans hos befolkningen i amtet, blandt andet

- a) ved udgivelse af »Hardsyssels årbog«, indeholdende historiske artikler og meddelelser m.v.,
- b) ved at foranledige afholdt historiske foredrag, fortrinsvis over lokalhistoriske emner,
- c) ved at samle optegnelser til brug for fremtidig historisk granskning, især vedrørende begivenheder og personer, der har haft tilknytning til denne del af landet,
- d) ved samarbejde i rimeligt omfang med større eller sideordnede organisationer med tilsvarende eller beslægtede formål.
- e) For så vidt Historisk Samfunds midler tillader det, kan der gives bidrag til udgivelse af særlige fremstillinger og undersøgelser, hovedsagelig sådanne, der er af interesse for egnens historie.

§ 2 Indmeldelse som medlem af Historisk Samfund kan ske ved henvendelse til et medlem af styrelsen.

Medlemsbidraget fastsættes på generalforsamlingen. Medlemmerne modtager Historisk Samfunds årbog uden særskilt betaling.

Medlemsbidraget opkræves ved kassererens foranstaltning.

§ 3 Udmeldelse som medlem må ske skriftligt til et styrelsesmedlem inden et kalenderårs udgang med virkning fra det nærmest påfølgende regnskabsårs begyndelse.

§ 4 Historisk Samfund ledes af en styrelse (bestyrelse) på 10 medlemmer, så vidt muligt jævnt fordelt over amtets område, og som vælges ved stemmeflerhed på årsmøderne (generalforsamlingen) for 3 år ad gangen således, at der et år afgår 4 medlemmer og de følgende to år 3 medlemmer. Valgvald kan finde sted. Ved stemmelighed tæller formandens stemme dobbelt.

Afgår et styrelsesmedlem uden for tur, vælges på førstkommande årsmøde et nyt medlem i vedkommendes sted for resten af 3-årsperioden.

Styrelsen konstituerer sig selv med formand, næstformand, sekretær, kasserer samt udvalg og kan selv vedtage sin forretningsorden.

Styrelsen er ulønnet, men kan antage lønnet medhjælp i fornødent omfang inden eller udenfor sin egen kreds.

§ 5 Regnskabsåret går fra 1. januar til 31. december, og regnskabet skal af kassereren være afgivet til revision i første halvdel af marts. Et uddrag af det reviderede regnskab meddeles i den først udkommende årbog.

§ 6 Hvert år i sidste halvdel af marts afholdes ordinært årsmøde (generalforsamling) for medlemmerne, skiftevis i de forskellige større byer i amtet. Indkaldelse til mødet sker ved offentlig bekendtgørelse i et passende antal dagblade med mindst en uges varsel og kan tillige efter styrelsens bestemmelse foretages på anden måde. På årsmødet aflægges beretning om Historisk Samfunds virksomhed i det forløbne år, og regnskabet forelægges til godkendelse. Tillige foretages valg af styrelsesmedlemmer samt to revisorer og behandling af de sager, som i øvrigt forelægges styrelsen eller er anmeldt til denne af medlemmer senest 5 dage før mødet. Revisorerne vælges skiftevis for 2 år ad gangen. Genvalg kan finde sted.

§ 7 Ekstraordinære generalforsamlinger kan sammenkaldes af styrelsen og skal afholdes, når mindst 25 medlemmer indgiver skriftlig forlangende derom til styrelsens formand eller sekretær. Indkaldelse sker efter de i § 6 indeholdte regler.

§ 8 Sagerne afgøres på generalforsamlingen ved simpel stemmeflerhed; dog kræves til ændring af vedtægterne $\frac{3}{4}$ af de afgivne stemmer. Opnår forslaget over halvdelen, men ikke $\frac{3}{4}$ af de afgivne stemmer, kan det genfremsættes på den følgende generalforsamling (ordinær eller ekstraordinær) og vedtages med simpel stemmeflerhed.

Generalforsamlingen ledes af en af forsamlingen valgt dirigent.

§ 9 Så vidt muligt afholdes foruden det ordinære årsmøde et sommermøde hvert år i juni måned, fortrinsvis inden for amtets område.

På dette møde kan styrelsen forelægge sager, som ikke kræver generalforsamlingsbeslutning.

§ 10 Forhold, der ikke er omtalt i disse vedtægter, afgøres af styrelsen.

§ 11 Beslutning om Historisk Samfunds opløsning kan kun ske efter vedtagelse på to efter hinanden følgende ordinære årsmøder (generalforsamlinger) med $\frac{3}{4}$ af de afgivne stemmer på hver af disse.

Afstemningen skal ske skriftligt.

Ved opløsning skal Historisk Samfunds arkiv deponeres i et offentligt arkiv eller samling, helst inden for amtets grænser.

Om anvendelsen af Historisk Samfunds arkiver i øvrigt tager den afsluttende generalforsamling bestemmelse; dog skal der ikke uden styrelsens tilslutning kunne kræves udlodning af nettoformuen til medlemmerne.

§ 12 Med ikrafttrædelsen af denne vedtægt er tidligere vedtægter ophævet.

Således vedtaget på generalforsamlingen i Skjern den 20. marts 1983.

Historisk Samfund for Ringkøbing Amts styrelse:

- Bibliotekar Kr. Bjerregård, Døesvej 69, 7500 Holstebro.
Tlf. (07) 42 25 32
Indvalgt 1963, sekretær fra 1966.
- Slægtsforsker Rigmor Lillelund, »Nygård«, Alstrupvej 1, Navr, 7500 Holstebro.
Tlf. (07) 43 20 44.
Indvalgt 1967, medlem af årbogens redaktion fra 1967.
- Sognepræst G.N. Mundbjerg, Enghavevej 23, 7790 Hvidbjerg.
Tlf. (07) 87 11 15.
Indvalgt 1982.
- Regnskabschef Børge Nielsen, Vølundsvej 87, 7500 Holstebro.
Tlf. (07) 42 22 06.
Indvalgt 1982, kasserer fra 1982.
- Redaktør Knud Erik Nielsen, Gimsinghøje 25, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 46 87.
Indvalgt 1979, redaktør af »Hardsyssels Årbog« fra 1979.
- Statsamtmand Thomas Opstrup, »Rindumgård«, Holstebrovej 31, 6950 Ringkøbing.
Tlf. (07) 32 08 55.
Indvalgt 1983, formand fra 1983.
- Gårdejer Bent Raunkjær, »Tingbækgård«, Højallé 7, Lyne, 6880 Tarm.
Tlf. (05) 25 01 84.
Indvalgt 1966, næstformand fra 1983.
- Konsulent Kr. Ravn, Langagervej 32, 6900 Skjern.
Tlf. (07) 35 02 55.
Indvalgt 1983.
- Museumsinspektør Torben Skov, Agerfeldvej 7, 7550 Sørvad.
Tlf. (07) 43 83 20.
Indvalgt 1975, leder af byttecentralen fra 1975.
- Redaktør Jørgen Østergaard, Rugvænget 41, 7400 Herning.
Tlf. (07) 12 33 28.
Indvalgt 1975, medlem af årbogens redaktion fra 1975.

REGISTER

omfattende personer (personer, der bare er nævnt, men ikke videre omtalt, er udeladt) stednavne og emner. B angiver billede.

- Ahlgade. Holstebro 75-78, B 76
 Andersen, H. C. (Digteren) 53
 Apotekervareudbringning med rutebil 12-14
 Automobiles 57
- »Bag Rådhuset«. Holstebro 69, 75-76
 Biler 57
 Blicher, Steen Steensen (Digteren) 55, 63
- Cykler 57
- Dalgas, E. M. (Vejeingeniør) 52
 Dam, N. Jensen (Landbetjent, Bækmarksbro) 14, 16, 19-27
 Danmarks-gade. Holstebro B 78
- »Feltpost-estafetten« 48-49
 Flygtninge. Verdenskrigen 1939-45 83-114 (med mange billeder).
 Flygtningelejren ved Rom 83-114 (med mange billeder)
 Fragtmandsruter 61-62
 Frandsen, Arne V. (Overbibliotekar, Holstebro) 69-72
 Frandsen, N. P. (Overbetjent, Lemvig) (14, 16, 19-27
 Færdselspolitiet 14-27
- Gadenavne. Holstebro 65-82
 Gader. Holstebro 65-82, kort 66, kort 70, B 73, B 76, B 77, B 78
 Gadeskilte. Holstebro B 80
 Gjellerup 49-51, 55
 Godstransport. Rutebiler 7-14
 Godstransport. Vognmænd 54-55
- Hansen, Peter (Leder af undervisningen i Rom flygtningelejr) 91-93, B 90, B 97, B 98, B 99, B 107, B 113
 Hansen Sløk, P. (Byrådsmedlem, Lemvig) 38-39, 41
 Herning 43, 51, 53, 55-56, 61-62, B 54
 Historisk Samfund for Ringkøbing Amt 115-116, 152-156
 Historisk Samfund for Ringkøbing Amt. Vedtægter 154-155
 Hjortkjer, Peter (Gårdmand, Ramme) 30-31
 Holstebro 65-82, kort 66, kort 70, B 73, B 76, B 77, B 78
 Hunø, Bent (Stadsingeniør, Holstebro) 68, 72, B 68
 Høgnesen, Julius (Apoteker, Bøvlingbjerg) 31
 Høj, Laurits (Motorsagkyndig, Holstebro) 14, 18-19, 22-26, 31
 Højrekørsel 45
- Jensen, Karl (Arkitektur- og landskabsmaleren) 72, 78, B 72
 Jensen Dam, N. (Landbetjent, Bækmarksbro) 14, 16, 19-27
 Jernbaner 55-57
- Kamstrup, Kristian (Husmand, Rom) 14-19
 Kjørboel, Johannes (Flygtningeminister) 87, 92
 Kristensen, Evald Tang (Folkemindesamleren) 55
 Kyhse, F. C. S. (Politimester, Lemvig) 12, 20-23, 27-32
 Køresygte 9-10
- Landeveje 43-57, kort 47, B 50, B 52
 Lemvig 15, 93, B 9, B 11, B 24
 Lemvig afholdsrestauration B 13
 Lemvig-Bøvling-Vemb rutebilen B 7, B 20, B 24
 Lemvig-Bøvling-Vemb rutebilruten 5-42
 Lemvig rutebilstation B 11
 Litteratur om Ringkøbing amt 117-151
 Lufthavne. Stauning 62-63
 Lufttrafik 62-63
 Lærere ved flygtningelejren i Rom 94-97, 99-102, B 98, B 99
- Mac Adam, John (Vejeingeniør) 46
 Makadamisering 46
 Medicinudbringning med rutebil 12-14
 Milesten 46-47
 Müller, Sophus (Arkæolog) 44
- Nielsen, August (Borgmester, Lemvig) 93, 97, 108, 112
- Oldtidsveje 43-44
 Oplandsruten Lemvig-Bøvling-Vemb 5-42
- Peter »Hønslagter« 24-27
 Postvæsen 48-49, 51-53, B 48
- Ramsgaard, Chr. (Rutebilejer) 5-42, B 11, B 28, B 35, B 42
 Rejsesepa 53-54
 Religionsundervisning i Rom flygtningelejr 95-96
 Ringkøbing 51, 54-56, 60-61, B 48, B 56
 Ringkøbing amt. Litteratur 117-151
 Ringkøbing Vognmands-laug 54
 Ringkøbing-Århus rutebilen 58-62, B 59
 Ringkøbing-Århus vejen 49-56
 Rom flygtningelejr 83-114 (med mange billeder)
 Rom kirke 14, 16, B 17
 Ronø, H. H. (Driftsbestyrer, Lemvig) 36-41
 Rutebilejernes grundlov 8, 36-37
 Rutebiler. Lemvig-Bøvling-Vemb ruten 5-42, B 7, B 20, B 24
 Rutebiler. Ringkøbing-Århus ruten 58-62, B 59
 Rutebiler. Struer-Nr. Nissum-Vemb ruten B 9
 Rutebilfragt 7-14
 Rutebiltrafik 5-42, 58-62
 Rømer, Ole (Naturforskeren) 46-47
- Sct. Jørgens Bakke. Holstebro 73, 75-76
 Sct. Jørgensgade. Holstebro 73, 75-76
 Skjern 56
 Skudmålsbøger 53-54

- »Slippen«. Holstebro 69, 75-76
Sløk, P. Hansen (Byrådsmedlem, Lemvig) 38-39, 41
Stauning flyveplads 62-63
Struer-Nr. Nissum-Vemb rutebilen B 9
Studekørsel B 45
Svinevigen. Holstebro 69, B 73
Søndagskørsel. Rutebiler 34-35
- Tage Kristensen, Evald (Folkemindesamleren) 55
Togforbindelser 55-57
Tyske flygtninge. Roms flygtningelejr 83-114 (med mange billeder)
Tyske kunstnere. Rom flygtningelejr 103-106, B 101, B 102, B 103.
Tyske lærere. Rom flygtningelejr 94-97, 99-102, B 98, B 99
- Uldsund bro 32-34
Undervisning. Rom flygtningelejr 94-102, B 93, B 95, B 96, B 97, B 98, B 99
- Varetransport. Rutebiler 7-14
Varetransport. Vognmænd 54-55
Vejarbejde 50, 52, 57-58
Veje. Oldtiden 43-44
Vejforhold 43-57
Vejopmåling 46-47, kort 47
Velicopedere 57
Vemb 27
Vemb-Lemvig- Thyborøn privatbane 36-42
Vesterhavsbussen Ringkøbing-Århus 58-62, B 59
Vogne 43-47, 49-51, 53-55, B 45
»Væltpedere« 57
- Yver, Jens (Kræmmer, Lemvigegnen) 30-31
- Østergade, Holstebro B 77
- Århus-Ringkøbing vejen 49-56

VANDBULD

HJERM

Hardsyssels Årbog

INDHOLD

Chr. Ramsgaard:

Landevejsskærmydsler på en oplandsrute

Jens Kongsted Lampe:

Forbindelsen Ringkøbing-Århus

Ejner G. Pedersen:

Nye gadenavne i Holstebro 1944

Peter Hansen:

Flytningelejren i Rom

Meddelelser fra Historisk Samfund for

Ringkøbing Amt

Udvalg af litteratur om Ringkøbing Amt

Regnskab og oversigt over bidragydere

Vedtægter for Historisk Samfund

for Ringkøbing Amt

Register

ULFBORG

GINDING

HING

HAMMERUM

BØLLING

SKOD BORG

NR-HORNE