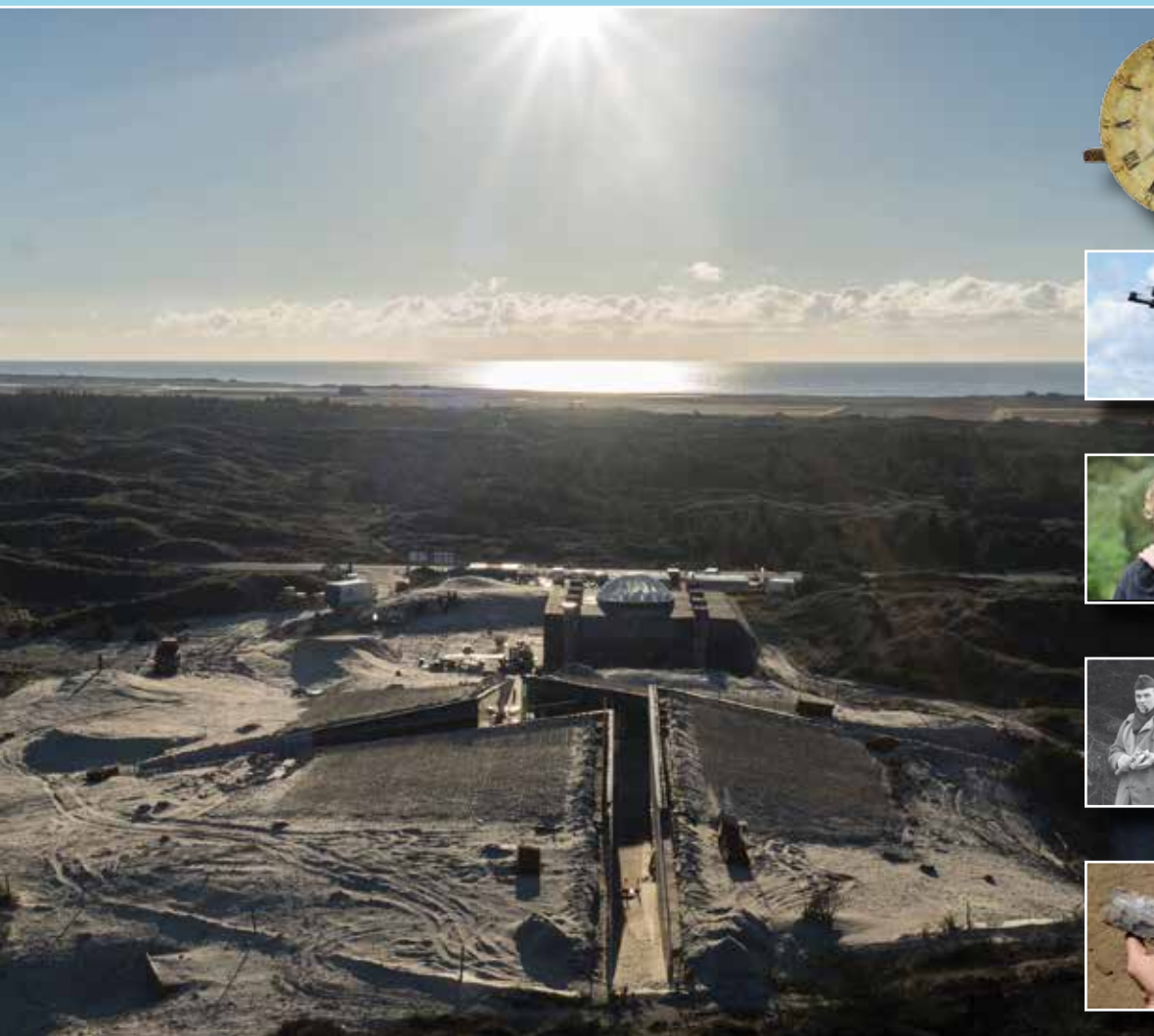


opdatering

Årbog for Vardemuseerne
& Ringkøbing-Skjern Museum

2016



opdatering

Årbog for Vardemuseerne &
Ringkøbing-Skjern Museum 2016

opdatering
Årbog for Vardemueerne
& Ringkøbing-Skjern Museum 2016

© Forfatterne, Vardemuseerne
& Ringkøbing-Skjern Museum 2017

Redaktion: Christian Ringskou og Tine Lorange

Korrektur: Harriet Ludvigsen

Grafisk tilrettelæggelse: Tine Lorange

Fotos og illustrationer: med mindre andet er angivet
ved de enkelte fotos og illustrationer tilhører
billedmaterialet i denne bog Vardemuseerne,
Ringkøbing-Skjern Museum eller Arkæologi Vestjylland

Alle kort, Danmarks Højdemodel og
ortofotos: ©Geodatastyrelsen

Skrift: Myriad Pro

Papir: 130g Silk

Omslag: 250g Arktika

Tryk: Strandbygaard Grafisk A/S, Skjern

ISBN 978-87-89834-96-2

ISSN 1903-9581

Kære Læser!

At udgive en årbog medfører en lang række rutiner og gentagelser. Først skriver de venlige redaktører til de potentielle skribenter og beder om forslag til artikler. Det får ofte mange til at love at skrive. Så beder de tålmodige redaktører om artiklerne. Og de rykker for dem. Dernæst skriver de flittige skribenter, og der kommer en ordentlig bunke artikler, der kræver mere eller mindre redaktion af de travle redaktører. Nogle af artiklerne kommer endog til den aftalte tid. Så rykker de let stressede redaktører for de artikler, der var lovet men ikke afleveret. Og pludselig – få minutter før deadline – er der 25 artikler og mere end 200 siders spændende læsestof. Den sidste del opleves hvert år som et mirakel både af de glade redaktører og af alle os andre.

Mellem to årbøger ligger selvfølgelig et helt års arbejde på museerne. Med udgravninger og udstillinger; med forskning og formidling; med arkivstudier, magasinstudier, feltstudier, registreringer og kasseringer. Med vedligeholdelse af bygninger, ombygning, nybygning og med administration og bogholderi. Med udvikling af nye undervisnings tilbud og afvikling af velafprøvede. Med nye metoder i feltet, med at lære nyt udstyr at kende og med at svare på bunker af spørgsmål fra interesserede borgere.

Og det er i virkeligheden det, der er det mirakuløse: Mellem alt dette arbejde, får de to museers engagerede medarbejdere hvert år tid til at skrive om nogle af alle de

ting, de går og arbejder med. Og nogle af disse artikler er altså blevet til denne årbog.

Tak til Niels Windfeld Lund og Peder Gammeltoft for jeres bidrag til vores årbog. Tak til dygtige praktikanter, der kronede korte men værdifulde ansættelser med artikler. Tak til de mange medarbejdere på museerne, til de mange frivillige og til medlemmerne af museumsforeningerne for Jeres store arbejde og engagement: Det er det, mindst lige så meget som vore udstillinger og samlinger, der gør vores to museer til noget særligt. Tak til skribenterne for at have omformet noget af alt dette arbejde til gode, oplysende og inspirerende artikler. Tak til de hårdtarbejdende redaktører, der med en jernhånd i en fløjlshandske styrer os sikkert i havn med endnu en se- og læseværdig bog. Og endelig tak til Jer læsere for at købe og læse bogen. Det er jo i høj grad for Jeres skyld, vi tager rutinen én gang til. Men også fordi vi kan lide det.

God læselyst

Kim Clausen og Claus Kjeld Jensen

P.S. Museet for Varde By og Omegn har ved årsskiftet 2016/2017 ændret navn til Vardemuseerne, da museet fusionerede med NaturKulturVarde. Selvom artiklerne således vedrører arbejde, der er lavet under museets gamle navn udgives årbogen under det nye. Så alt er trods alt ikke ved det gamle...



Indhold

- 6** Museumsforeningernes årsberetninger
- 16** Årets gang i ArkVest
Af Lene B. Frandsen & Poul K. Jørgensen
- 18** På gennemfart i Torsted
Af Jonatan Rose Andersen
- 29** Gravplads med udsigt
Af Karen Bjelke Fisker & Stina Trolldoft Andresen
- 39** Ulvetider i 1600-tallets Vestjylland
Af Peder Gammeltoft
- 47** Jens Harpøth – Ringkøbings polyhistor
Af Niels Windfeld Lund
- 58** "Med Flid har jeg bestræbt mig"
Af Anders Kilgast Jensen
- 69** "En lavning i Terrænet, fyldt med Vand, uden Afløb"
Af Bjarke Kampp Hansen
- 80** Tiden går
Af Christian Ringskou
- 87** Vestergade
Af Christian Ringskou
- 97** Badehusene i Nymindegab
Af John V. Jensen & Tine Lorange
- 104** Hitler, naziguldet og de ungarske soldater
Af John V. Jensen
- 119** Ønsk dig ikke at have oplevet disse Dage...
Af John V. Jensen
- 126** Nedbrydning, forandring og en ny begyndelse
Af John V. Jensen
- 155** Samarbejde om læring
Af Pernille Ø. Sørensen
- 166** Begyndelsen på et formidlingssamarbejde
Af Anders Bloksgaard Poulsen
- 171** Frivillige Vikinger
Af Signe Øster Kæmpegaard
- 176** På vej mod "verdens bedste museum"?
Af Mette Bjerrum Jensen
- 184** Årets udgravninger
Af arkæologerne i ArkVest

”Med Flid har jeg bestræbt mig”

– om en bondeskipper fra Ho

Af Anders Kilgast Jensen

I 1975 blev et manuskript med en samling beretninger skænket til Blåvandshuk Egnsmuseum i Oksbøl. Beretningerne er skrevet i 1800-tallet af Søren Nielsen Rasch fra Ho. Rasch har i sine beretninger skrevet om hele sit virke fra barndommen i slutningen af 1700-tallet til kort før sin død i 1848. Et liv, hvor han som dygtig sømand, handelsmand og hårdtarbejdende gårdmand formåede at arbejde sig fra fattige kår til velstand.

Hans beretninger er ikke kun fortællinger om livet som vestjysk bondeskipper, men også om troen på Gud og om pligten som familiefar og søn. Rasch var en arbejdssom mand, der knoklede for at forsørge familien på bedste vis. En familie, som talte både mor, søskende, kone, børn, plejebørn, svigerforældre og til tider endda andre familie-medlemmer, der havde brug for hans støtte.

Ligeledes er det fortællingen om det barske liv, hvor den hårdt tjente lykke på et øjeblik kan erstattes af dårligdom, armod og død.¹

En sømand bliver til

Søren Nielsen Rasch blev født i Ho den 20. november 1783 som søn af hustømmermand Niels Pedersen Rasch (1746-1802) og hustru Maren Sørensdatter (1751-1823). Efter at Søren Rasch som 9-årig gik ud af skolen, tjente han hos forskellige gårdmænd, indtil han som 15-årig i 1798 blev hyret til sildefangst fra Altona.² Året efter vendte han hjem for at blive konfirmeret i Ho Kirke. Han blev dog ikke landgangen længe, da han allerede den efterfølgende sommer atter rejste ud som sømand. Rejserne skulle siden tage ham

til både England, Holland, Tyskland, Frankrig, Baltikum og det øvrige Skandinavien.

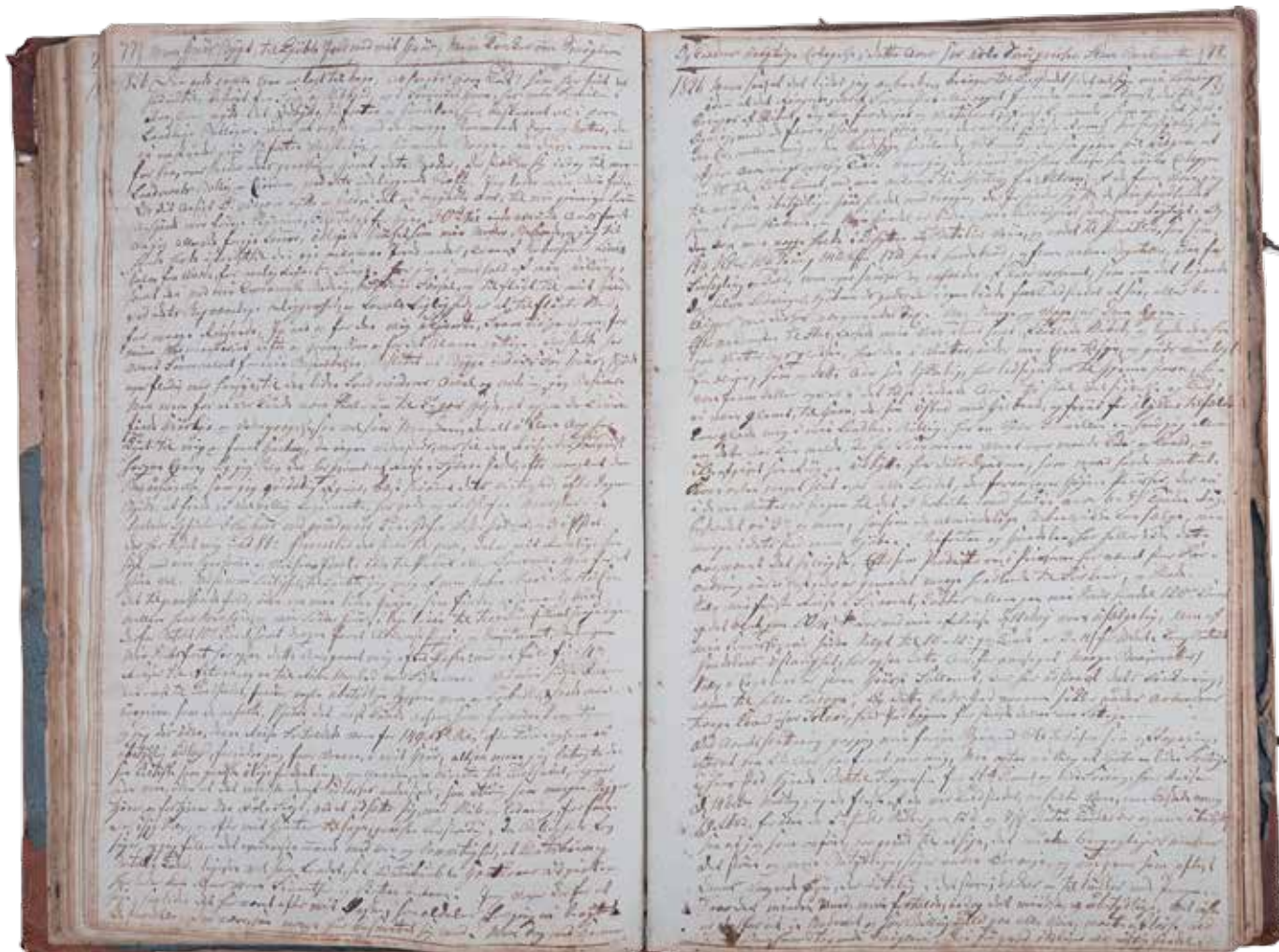
Efter fem år på forskellige skibe lærte han sig over vinteren 1802-03 navigation af ældre lokale skippere, og han blev det følgende forår hyret som styrmand. De følgende år gik med den samme cyklus: forår, sommer og efterår foregik på søen. Om vinteren var han hjemme på forældrenes gård for at hjælpe til med landbruget, samtidigt med at han i moderens stue videreførte sine kundskaber i navigation til nogle af egnens unge mænd.

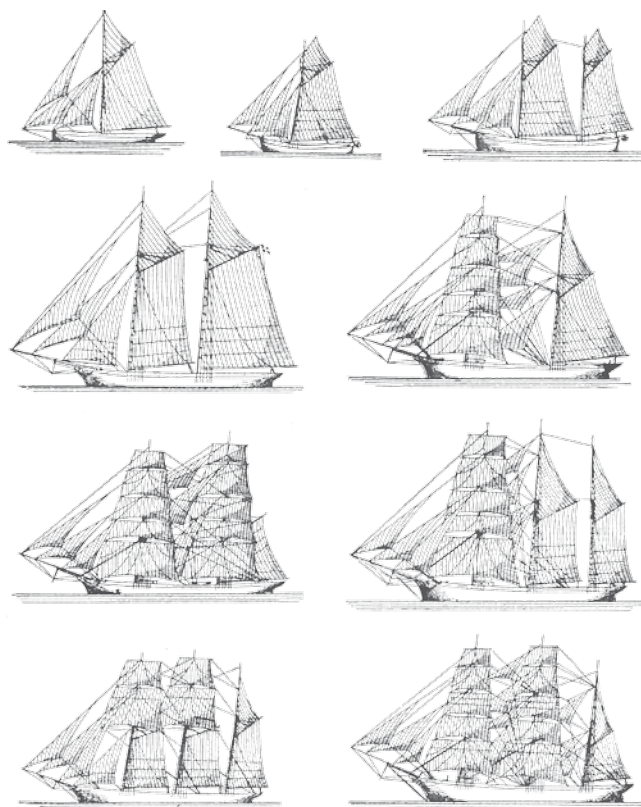
Da hans far efter længere tids sygdom afgik ved døden i 1802, begyndte Rasch at sørge for understøttelse til sin mor og de hjemmeboende søskende, noget Rasch selv kaldte for sin sønlige pligt. En familiær pligt, der fulgte ham resten af livet. Efter Raschs egen opgørelse gav han i perioden 1802-11 mere end halvdelen af sin indkomst i understøttelse til familien hjemme i Ho.³

Sømand i krigens vold

Rasch fortæller om Englandskrigene fra 1801 til 1814 – krige han ikke forstod meningen med, da de blot førte fordærvelse med sig.⁴ Han oplevede selv krigshandlingerne fra første parket, da han i et år var udstationeret ved Fladstrand.⁵ Resten af krigstiden slap han dog for at trække i uniform og kunne i stedet fortsætte som sømand. Det var dog ikke ensbetydende med, at urolighederne ikke kom ham nær.

I takt med krigenes gang begyndte danskerne at frygte engelsk landgang. Derfor blev de vestjyske bønder og





Oversigt over forskellige sejlskibstyper, hvoraf nogle bliver nævnt i artiklen.
 1. række: kutter – jagt – galease. 2. række: fore-and-aft skonnert – skonnert-brig. 3. række: brig – skonnert. 4. række: barkentine – bark. Illustration: Den lille Salmonsens, 1940.

sømænd i 1808 fritaget fra anden kommando og beordret til at blive ved vestkysten for at passe på området. Vagthuse blev bygget, og Søren Rasch blev sammen med de øvrige mænd trænet i brugen af forsvarsmidler. Det gjaldt både geværer, sabler, spyd og høtve.

Men Rasch var rastløs og tog derfor hyre på et skib, der sejlede korn til Norge og Færøerne. Begge steder hørte til det danske rigsfællesskab og var derfor underlagt engelsk

handelsembargo. Det betød i praksis, at ingen handels-skibe kunne komme i havn. På Færøerne sultede befolkningen på grund af kornmangel. Skibet, som Rasch havde taget hyre på, skulle ved at sejle under neutralt flag forsøge at omgå de engelske skibe og derved komme befolkningen til undsætning.

Efter en sejlads til Torshavn i 1809 blev skibet stoppet af en dansk kaper.⁶ Kaptajnen på kaperen fandt besætningen mistænkelig, og Rasch blev sammen med et par andre taget ombord som pant, mens skibet blev undersøgt. Et uvejr opstod dog undervejs, og de to skibe røg fra hinanden med Rasch fanget på kaperen – væk fra sine kammerater og ejendele. Da uvejret havde lagt sig, søgte kaperen at finde Raschs' skib, men ankomsten af en fjendtlig brig forværede situationen. Kaperen blev nu jagtet af det engelske skib og måtte under beskydning søge mod land. Det lykkedes at anløbe en norsk havn, skønt briggen svævede nært forbi. En tililende kystmilits formåede dog at sende briggen på tilbagetog.

Efterfølgende kom Rasch ombord på en båd med kurs mod Fanø. Men igen var han uheldig, da også denne båd blev opbragt af et engelsk skib. Endnu engang blev Rasch taget ombord, nu som fange. Englænderne tilbød ham ansættelse, da han var godt kendt med de danske farvande, men Rasch takkede nej. I stedet blev han lovet, at han kunne blive sat i land, når det blev muligt, da skibets kaptajn ikke havde interesse i at beholde fanger.

Flere gange blev han og de otte andre danske fanger forsøgt sejlet i land, men hver gang var kystmilitsens tilstedeværelse i vejen, således at kaptajnen ikke turde komme for tæt på land. Til sidst blev de danske sømænd sat i en lille båd og fik lov til selv at sejle i frihed. Høj bølgegang gjorde det farligt, især da båden var overfyldt, og et stormvejr truede. Men efter et døgn i rum sø nåede båden kysten, og Rasch kunne efterfølgende rejse hjem til det jyske.

I 1811 blev den nu 27-årige Rasch indkaldt til et års udstationering ved Fladstrand. Her blev han bådsmand for en kanonjolle, hvor meget af den første tid gik med produktion



Ukendt kunstner, "Kanonbåd", uden år. Tegning af kanonjolle af samme type som den Rasch havde kommandoen over under Englandskrigene. Tegningen er tidligere tilskrevet C.W. Eckersberg, men kunstneren er formentlig Niels C.M. Dahl. Gengivet med tilladelse fra M/S Museet for Søfart.

af tæpper, madrasser, hængekøjer og sejl. Siden fik han kommando over en kanonjolle med 18 mand. Med denne deltog han i et par aktioner; en enkelt, hvor de blev beskudt af et engelsk skib, dog uden større dramatik. Rasch fik styret jollen og sine mænd i sikkerhed og modtog efterfølgende en økonomisk belønning på 25 rigsdaler for sin indsats.

Sømanden bliver bondeskipper og familiefar

Efter at have udtjent sin fædrelandspligt rejste Søren Rasch hjem til Ho i starten af 1812. Den 7. februar samme år blev han der gift med Anna Gundesdatter (1791-1828) fra Mosevrå. Bryllupsfesten varede tre dage, hvilket var typisk i 1800-tals Danmark.

Efter hjemkomsten til Ho begyndte et nyt liv for Søren Rasch. Nu var han ægtemand og bonde. Han havde tjent godt på sin tid på havet, og da han var fremsynet, investerede han straks. Han købte ejendomsretten over svigerforældrenes gård og erhvervede sig et mindre bosted til både svigerforældre og sin mor. Sømanden var nu blevet gårdmand, men for Rasch var det ikke nok. Han involverede sig også i lokalsamfundet og blev i løbet af få år valgt til både lægdsmand og sognefoged. Men uagtet disse nye roller fandt han, at gården havde for lidt jord til at kunne

ernære hele familien. Derfor købte han sig en båd og begyndte som handlende skipper.

Trods statsbankerotten i 1813, som påvirkede hele landet, fulgte nogle succesrige år for Rasch. Grundet sine investeringer og sin økonomiske kontrol formåede han at udvide gården og købe flere både. Om den økonomiske situation skriver Rasch:

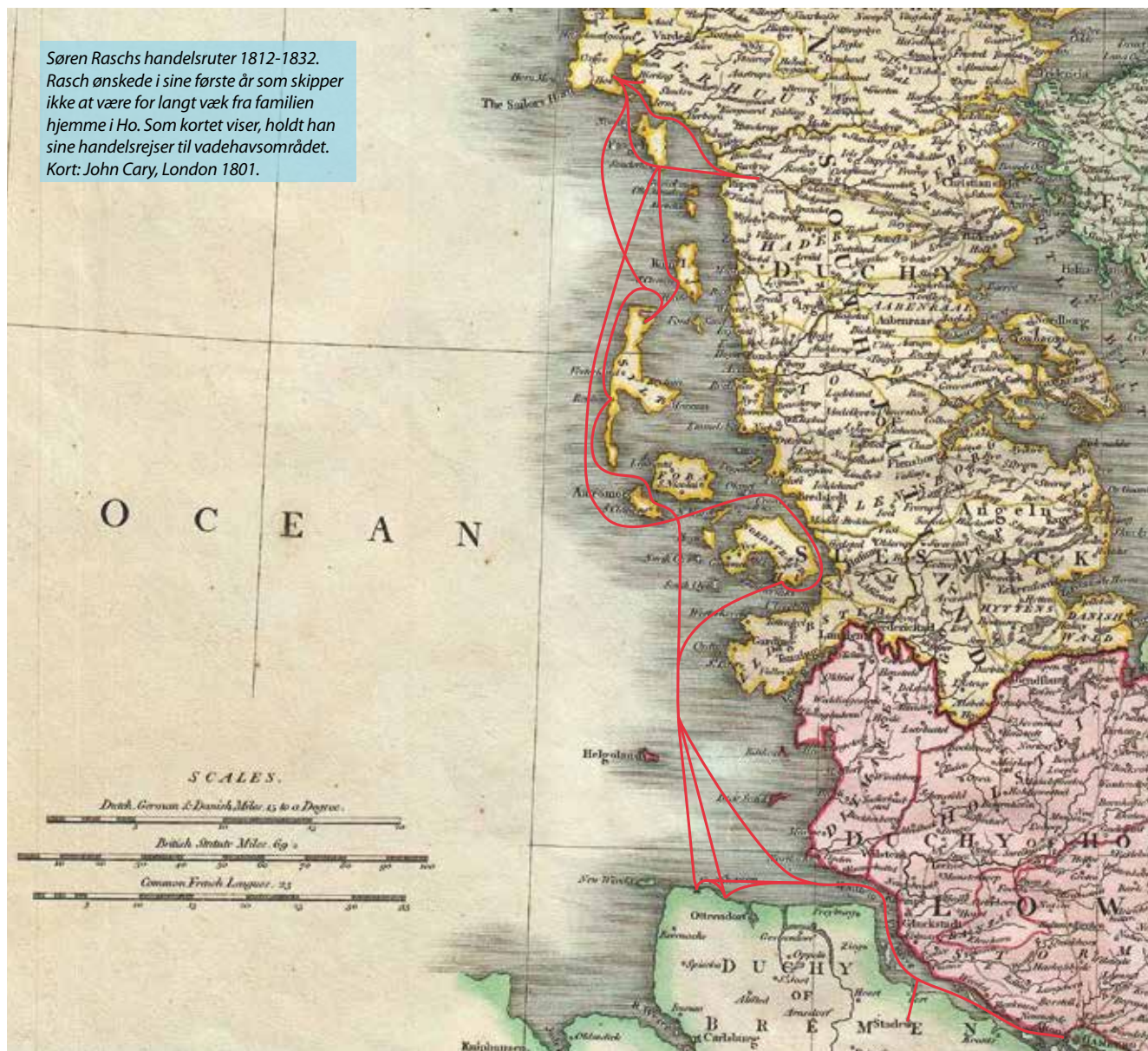
Denne pengeruin var for mig en ikke liden skade i min formue, dog tålelig for en ung og virksom mand, der kunne virke til oprettelse af det tabte, men det var et større tab for mine gamle folk, hvis eneste næringskilde nu var næsten udtørret. Flere er næsten forvandlet fra mere velhavende til fattige.⁷

Ikke kun gården voksede. Familien blev også forøget. Først med datteren Karen, der døde få måneder efter fødslen i 1813, og siden med sønnen Niels, født i 1814. En kombination af Raschs succes, flere munde at mætte og den formindskede kapital efter statsbankerotten medførte, at Rasch i 1815 tog borgerskab som skipper.



Original 1-kort over Ho By, 1819. Pilen peger på Søren Raschs fire-længede gård.

Søren Raschs handelsruiter 1812-1832.
Rasch ønskede i sine første år som skipper
ikke at være for langt væk fra familien
hjemme i Ho. Som kortet viser, holdt han
sine handelsrejser til vadehavsområdet.
Kort: John Cary, London 1801.



Rasch frigjorde sig samtidigt fra titlerne som sognefoged og lægdsmand for at hellige sig forsørgelsen af familien. Nu skulle han igen ud på sit elskede hav og handle, men hans beretning viser en vemodighed over denne beslutning, da han helst så sig selv tæt på sin familie:

Jeg havde dog funden attrå til mit brøds erhvervelse på landet eller i nærheden af mit kære hjem og familien. Men nødvendigheden for mit hus' vel og til brøds erhvervelse for min talrige familie, der alle trænger til min hjælp og understøttelse, tager jeg ikke i betænkning at gøre udvej til sønæring.⁸

Flere rolige og succesfulde år fulgte, og Rasch udvidede i takt med, at handlen blomstrede. Han skaffede sig flere både og tilhørende besætninger. Nabogrunde blev tilkøbt, gården udvidet, og familien begyndte at drive detailhandel fra hjemmet. Her kunne Rasch sælge flere af de varer, han anskaffede sig på sine sørejser.

Da han flere år senere i 1836, gør status over sit virke, kan han se tilbage på at have bygget 37 fag grundmur, seks huse med indretning og købt eller bygget hele ti skibe i varierende størrelser. På gården havde han samme år to heste, to stude, syv køer, seks kalve og fire svin. Dertil havde han en kornhøst, som ikke kun dækkede familiens behov, men som også kunne hjælpe egnens trængende. Et synligt bevis på, at bondeskipperen var en virksom mand, og han undslap da heller ikke misundelige blikke. Han beretter selv, at: "Jeg har følt glæde ved hver fuldent gerning, om mange end har bragt mig tab og manges misundelse"⁹

Livsværket bygges og går til grunde

Efter flere års sygdom sover Anna Gundesdatter stille ind i maj 1828, 37 år gammel. Søren Rasch var ramt af sorg men glædede sig alligevel over, at ægtefællen gennem 15 år nu havde fået hvile hos Gud. Efter en sørgeperiode, der løb resten af året, blev han i januar 1829 gift på ny med Maren Hansdatter (1794-1856) fra Vesterballe. Maren overtog Annas rolle og passede hjemmet, gården, butikken og familiens ældre, som alle blev understøttet af Rasch.

Han fik i 1831 bygget en galease, et stort og dyrt projekt med mange arbejdere. Byggeriet fik undervejs utallige tilskuere, da der ikke var set et så stort skib på egnen i mere end et halvt århundrede. Rasch så skibet som kulminationen på sin ungdoms ihærdigheder og som sønnens arv.

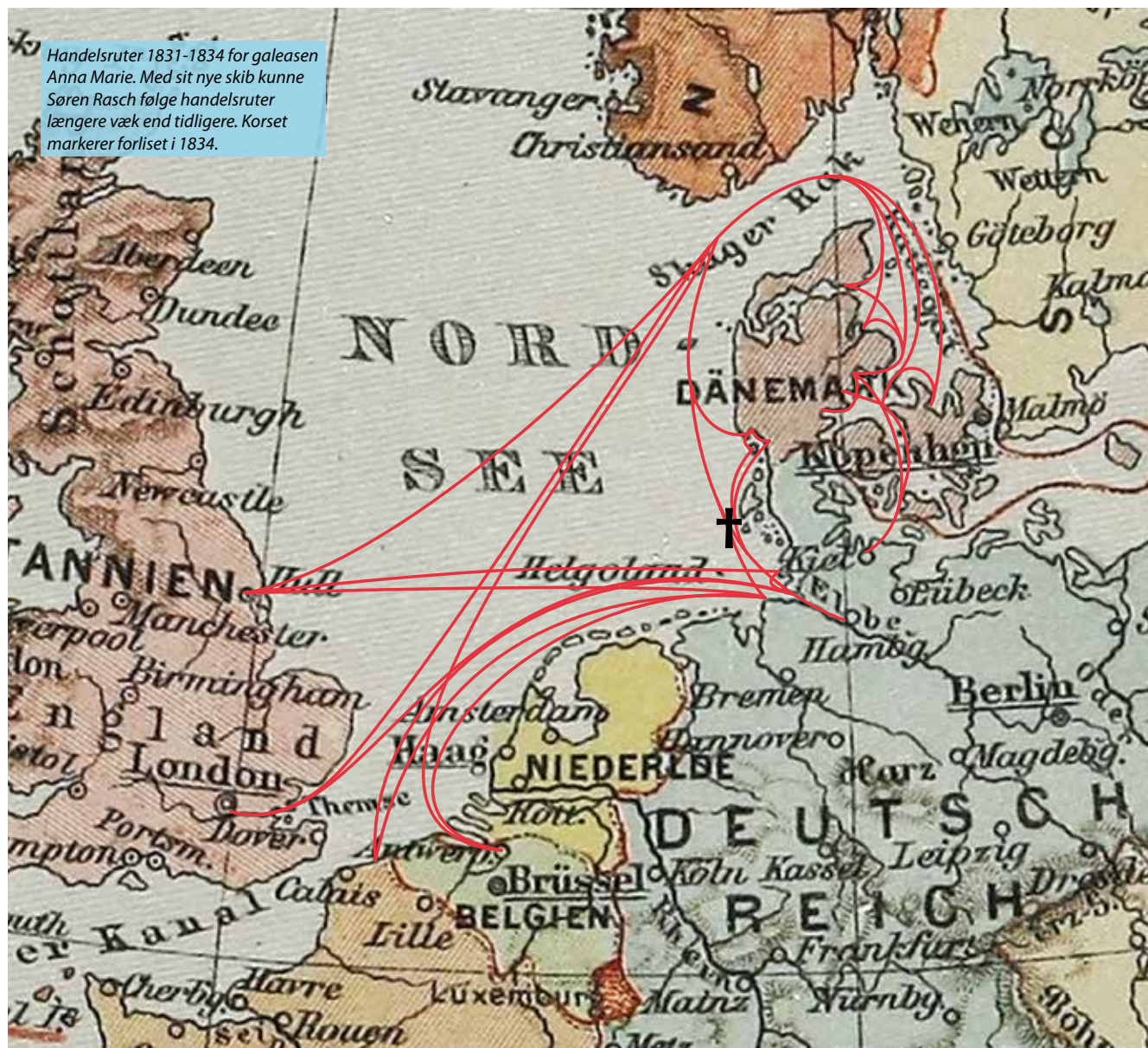
Mit helbred er aftagende, så jeg måske om kort tid må afholde mig fra søfarten, så får min søn og livsarving skibet, han er nu 16 år, og fra hans 10. år har han været med i farten. Hans levebrød vil hentes fra søen, og hans natur er anlagt dertil. Derfor byggede jeg skibet, der har medtaget hele min kontante formue.¹⁰

Skibet døbte han *Anna Marie* efter sine to koner, Anna og Maren. På skibet hyrede skipper Rasch sin søn, to svogre og en styrmand. Men allerede året efter måtte han selv stoppe med sejladsen, da et skrantende helbred gjorde, at han så sig nødsaget til at blive landgangen. Den ærgerrige bondeskipper gav dog ikke tøjlerne fra sig men fortsatte med at styre handlen fra hjemmet.

Efter nogle rolige år med god indtjening skete det ulykkelige i december 1834. Galeasen *Anna Marie* var i oktober ankommet til Hamborg. Søren Rasch havde forinden skrevet til skipperen, at han ønskede de skulle rejse hjem i havn frem for at udfordre skæbnen med en vinterrejse. Skipperen havde dog et ønske om en sidste handelsrejse til Hull i England, da der var fragt dertil. Rasch indvilligede, da det ville øge skibets status. Da flere efterårsstorme rasede, ventede Søren Rasch og konen Maren efterfølgende med længsel et brev fra sønnen Niels. Den 5. december modtog de brev om, at *Anna Marie* var ankommet til Hull og var klar til at sejle retur mod Hamborg, inden de kunne sejle i havn for vinteren. Raschs håb steg, og han forventede, at skibet ville returnere sikkert, inden de værste storme ville ramme.

Håbet svandt dog hurtigt. En voldsom storm rasede den 8. december, og Søren Rasch skrev i den forbindelse, hvordan han frygtede, at stormen havde ramt skibet på hjemrejsen. De følgende dage hørte han og konen rygter fra andre tilbagevendte søfolk om en skibbruden galeases skrog ud for Amrum, syd for Sild. Rygterne blev kort efter bekræftet af

Handelsruter 1831-1834 for galeasen Anna Marie. Med sit nye skib kunne Søren Rasch følge handelsruter længere væk end tidligere. Korset markerer forliset i 1834.



en anden lokal skipper, som havde set og genkendt skroget. *Anna Marie* var strandet. I den hårde storm var skibet kæntræt og blevet slået til pindebrænde. Hele besætningen druknede, heriblandt Niels Rasch, der kun blev 20 år.

Søren Rasch rammes på ny af dyb sorg. Ikke alene har han mistet sin eneste søn, men også "frugten af min søfart siden min ungdom, og hvad jeg havde sparet sammen".¹¹ Han beskriver med flere følelser end andre steder i beretningerne, hvordan sorgen har ramt ham og Maren. Hvordan tabet af sønnen har ladet tårerne flyde over. Al hans gåpåmod og ærgerrighed er væk. Det kan næppe siges mere rammende, end han selv formulerer det: "Alt er forbi".¹²

"Gud har rigelig lønnet mig derfor"

Efter sønnens død helligede Søren Rasch sig landbruget, lokalområdet og familien. Han og konen tog sig flere plejebørn, og de oprettede testamenter og legater, der gav til familien og til sognets fattige. Rasch blev skoleforstander og var med til at skaffe et sognebibliotek og bedre løn til skolelærerne. Han anså læsning som noget ekstremt vigtigt og en årsag til hans egen succes. Derfor var det hans ønske, at byens indbyggere skulle have adgang til bøger uanset velstand. Derudover byggede han selv et kajdige og pressede på for, at andre gjorde det samme for at styrke kystsikringen og dermed fremtidens søfart.

Søren Rasch var en gudfrygtig mand, som ofte takkede Gud for sit held. Trods megen modgang og tabet af begge børn og sin første kone følte han sig velsignet. Han beskriver adskillige gange i sine beretninger, hvorledes han gør noget for andre for at kunne "virke for samfundets almene nytte".¹³ I den svære tid efter sønnens død støttede Rasch blandt andet den bortgåede besætnings familier med økonomiske håndsrækninger, han tog plejebørn til sig, og i trængselstider købte han korn til de nødlidende på egnen. Hans flid og retskaffenhed byggede på troen på Gud, og selvom sønnens død ramte ham hårdt, fastholdt han sin tro. "Gud har rigelig lønnet mig derfor",¹⁴ skrev han



Mindeplade i tin over Niels S. Rasch (1814-1834). Oprindeligt fæstnet på mindestøtte i 1837, siden på gitteret til familiegravstedet på Ho Kirkegård, men nu placeret inde i Ho Kirke. Teksten lyder: Minde for Den paa Søen forulykkede Niels S. Rasch. Fød i Ho den 22. Novbr. 1814, begravet blandt Bølgerne d. 7. Decbr. 1834 paa Reisen fra England med Mand og Skib i Ynglingens Alder kuns 20de aar. Saa hastig vi falder og bliver til Jord. Søen den giver og tager. Dette Minde reistes af en sørgende Fader, Skipper og Borger Søren N. Rasch ved tabet af sin eneste Søn.

flere gange. Men i sine sidste år gjorde han sig alligevel velmodige tilbageblik; "mit hjerte føler, at min velmente dåd ikke har båren bedre frugter. Men Gud er mit vidne, at der intet fra min side er forsømt".¹⁵

I 1846 gik han på aftægt og overlod gården til plejedatteren Sara Catrina Knudsdatter (1818-1854) og hendes mand Laurids Iversen (1817-1870). Han så hende som sin egen datter og havde håbet, hun skulle vies til sønnen

Niels. Parret fik året efter en søn, som de navngav Søren Rasch Lauridsen¹⁶ efter bondeskipperen.

"Kunne nu min svage pen finde ord til at lovsynge og takke den Algode, at jeg endnu ved mit skrivebord kan tilføje min dagbog, hvad mit hjerte føler, nu da mit dagværk begynder at standes, og det lakker mod enden", lyder et af hans sidste skriv i beretningerne, "den inderligste henrykkelse gennemstrømmer marv og ben, når jeg tænker mig gerningen levet af den forbarmende Guds hånd (...) Und mig for Jesu skyld dit riges fred og glæde".¹⁷



Søren Raschs indhegnede gravsted er bevaret på Ho Kirkegård. Gravstenen var oprindelig placeret på Raschs bedstefars grav, hvorfor nederste halvdel har mindeord om denne. Øverste halvdel bærer mindeord for Søren Rasch, som lyder: Her under hviler vor i Livet ømme Mand og Fader, nu i Dødens sal. Søren N. Rasch født 1783, død 1848. Dette Minde reistes af hans dybtsørgende enke Maren H. Rasch.



Den 27. september 1848 døde Søren Rasch, 64 år gammel. Han blev efterfølgende begravet på kirtegården ved Ho Kirke, hvor gravstedet er bevaret.

En bondeskipper i Tirpitz

Bondeskipper Søren Nielsen Raschs fortællinger giver et fantastisk indblik i, hvordan livet blev levet i og omkring Ho i slutningen af 1700-tallet og frem til midten af 1800-tallet.

Det er en spændende historie om en tid, som for længst er forbi, men som stadigvæk er vigtig at fortælle. Derfor har Raschs fortælling og det originale beretningsværk fra hans hånd også fået en prominent plads i den nye udstilling *Den Skjulte Vestkyst*, der er den ene af tre udstillinger i Tirpitz, som åbner i Blåvand i juni 2017.

Rundt omkring i landskabet langs vestkysten gemmer der sig masser af fortællinger, som ikke umiddelbart er til at få øje på, med mindre man kender dem. Det er blandt



andet historier, som den om de store frodige urskove, der engang dominerede det område, der i dag er oversvømmet af Nordsøen, og som stenalderfolkene måtte forlade, da havene steg efter sidste istid. Eller historien om fiskerlejet Sønder side, der i 1500-tallet var et af Danmarks største, og hvortil der i fiskesæsonen valfartede fiskere, handelsmænd, smuglere og andet rakkerpak for at gøre en god fangst eller en god handel. Fiskerlejet, der lå omtrent syd for Ho, blev så godt som udslettet i en kæmpe stormflod i 1634.

Og vidste du, at Blåvandshuk engang var et af de mest frygtede steder at sejle forbi, fordi det store Horns Rev var et lumsk sted at navigere? Tusindvis af skibe er forlist eller stødt på grund netop her. Først da man oprettede redningsvæsenet i 1850'erne og efterfølgende fik redningsstationer i byer som Blåvand og Henne, faldt antallet af druknede langs vestkysten. Gæve lokale mænd meldte sig frivilligt til at gå vagt langs stranden og risikere eget liv på den farefulde færd ud i redningsbåde for at redde fremmede i nød.

I udstillingen *Den skjulte Vestkyst* kan man gå på opdagelse i et klitlandskab og finde mange flere af disse skjulte fortællinger fra vestkysten. Man kan prøve at sidde i en vaskeægte redningsbåd og forestille sig, hvordan det må have været at skulle ro ud igennem brændingen i meterhøje bølger for at forsøge at redde forliste søfolk. Og når mørket falder på, kan man komme med på en lang tidsrejse, hvor man kan opleve det liv, der er blevet levet i området omkring Ho og Blåvand igennem årtusinder.

Anders Kilgast Jensen kan kontaktes på anderskilgast@gmail.com

Noter

1. Raschs originale beretning, som egentlig er en samling årsbøger, blev i 1977 samlet, renskrevet og udgivet af Historisk Samfund for Ribe Amt under titlen *En dansk bondeskippers Historie*, redigeret af H.K. Kristensen. Hans memoirer kan ses som kilde til datidens konjunktur, til lønforhold, kornpriser, byggematerialer, toldafgifter med videre. Ligeledes giver beretningerne indblik i transportveje, skibsfart og især den mangfoldige handel – både hvilke varer der blev handlet frem og tilbage, hvilke steder der handlede med hinanden, og hvordan toldvæsenet fungerede.
2. Med sin beliggenhed ved Elben var Altona indtil 1864 en af det danske riges vigtigste havnebyer. Det var tabet af Altona i 1864, der førte til bygningen af Esbjerg Havn. Altona blev i 1938 en del af Hamborg.
3. Søren N. Rasch: *En dansk bondeskippers Historie. Fra englandskrigens og skudehandelens tid*. Søren N. Raschs optegnelser ved H.K. Kristensen. Ølgod 1977, s. 67. Raschs' opgørelse viser, at han i perioden 1802-1811 tjente 693 rigsdaler, hvoraf han gav lidt over 383 til familien hjemme i Ho.
4. Rasch, s. 33.
5. Da Fladstrand i 1818 fik købstadsprivilegier, ændrede byen navn til Frederikshavn, som vi kender det i dag.
6. En kaper er et privat skib, der fra en krigsførende stat har fået bemyndigelse til at deltage i søslag eller til at kapre fjendtlige handelsskibe.
7. Rasch, s. 69.
8. Rasch, s. 73.
9. Rasch, s. 150.
10. Rasch, s. 125.
11. Rasch, s. 145.
12. Rasch, s. 143.
13. Rasch, s. 135.
14. Rasch, s. 135.
15. Rasch, s. 149.
16. Det sidste vi ved om Søren Lauridsen er at han i en folketælling i 1870 fremstår som handelsbetjent i en alder af 22 år.
17. Rasch, s. 169.