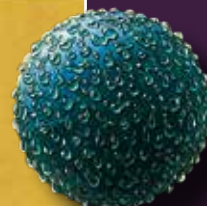
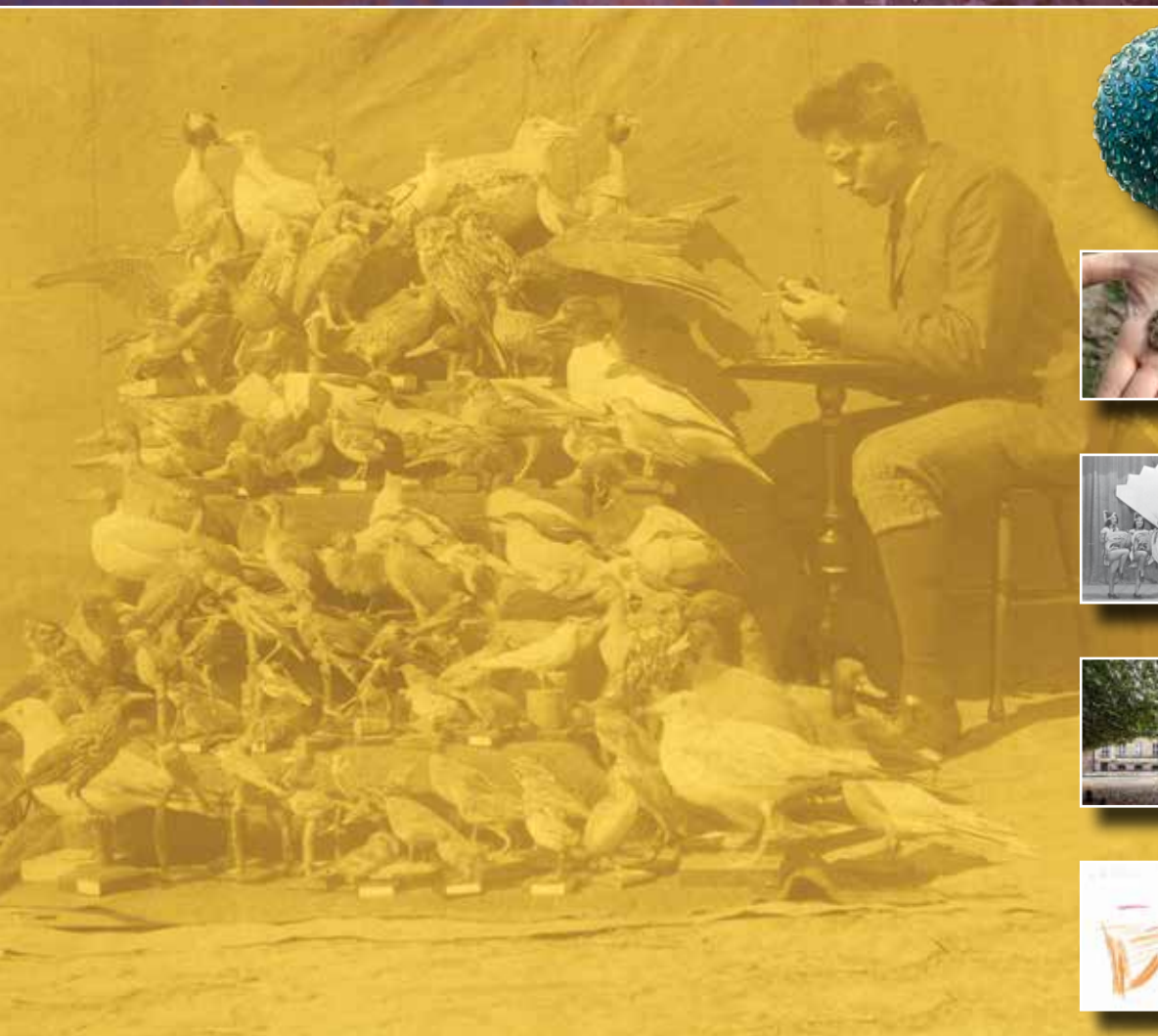


opdatering

Årbog for Vardemuseerne
& Ringkøbing-Skjern Museum

2018



opdatering

Årbog for Vardemuseerne &
Ringkøbing-Skjern Museum 2018

opdatering
Årbog for Vardemuseerne
& Ringkøbing-Skjern Museum 2018

© Forfatterne, Vardemuseerne
& Ringkøbing-Skjern Museum 2019

Redaktion: Caroline E. Larsen og Tine Lorange

Korrektur: Harriet Ludvigsen

Grafisk tilrettelæggelse: Tine Lorange

Forsidefoto: Niels Provstgaard sammen med
sin fuglesamling. Fotoet fik Ringkøbing-Skjern
Museum i forbindelse med istandsættelse og
genåbning af Provstgaards Hus. Læs mere
om Provstgaards Hus på side 76 og 84.

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: MultiArt Silk 130g

Omslag: 1/s 260g

Tryk: PE Offset, Varde

ISBN 978-87-93713-09-3

ISSN 1903-9581

Kære Læser!

Velkommen til endnu en udgave af *opdatering*, den fælles årbog for Ringkøbing-Skjern Museum og Vardemuseerne. Årbogen er som altid et forsøg på at fastholde noget af alt det, som er sket på de to museer i det forløbne år. Nogle år har vi prøvet at lægge et tema for årbogen. For det meste er den eneste røde tråd dog de enkelte skribenters lyst til at fortælle om deres opdagelser og oplevelser, om fund og fortidsminder og om dramatiske, stille, rørende eller overraskende historier, der dukker ud af museumsarbejdet. Og fortællelysten er heldigvis stor på de to museer. Så derfor kommer vi også i år vidt omkring. Fra arkæologiske detektorfund over Ringkøbings middelalder og lensafløsningen i Vestjylland og historier om de tyske flygtninge i Danmark efter Anden Verdenskrig til restaureringen og genåbnningen af Provstgaards Hus i Skjern Enge og børns oplevelser i Tirpitz. For ikke at glemme beretningerne fra museumsforeningerne og oversigten over de arkæologiske

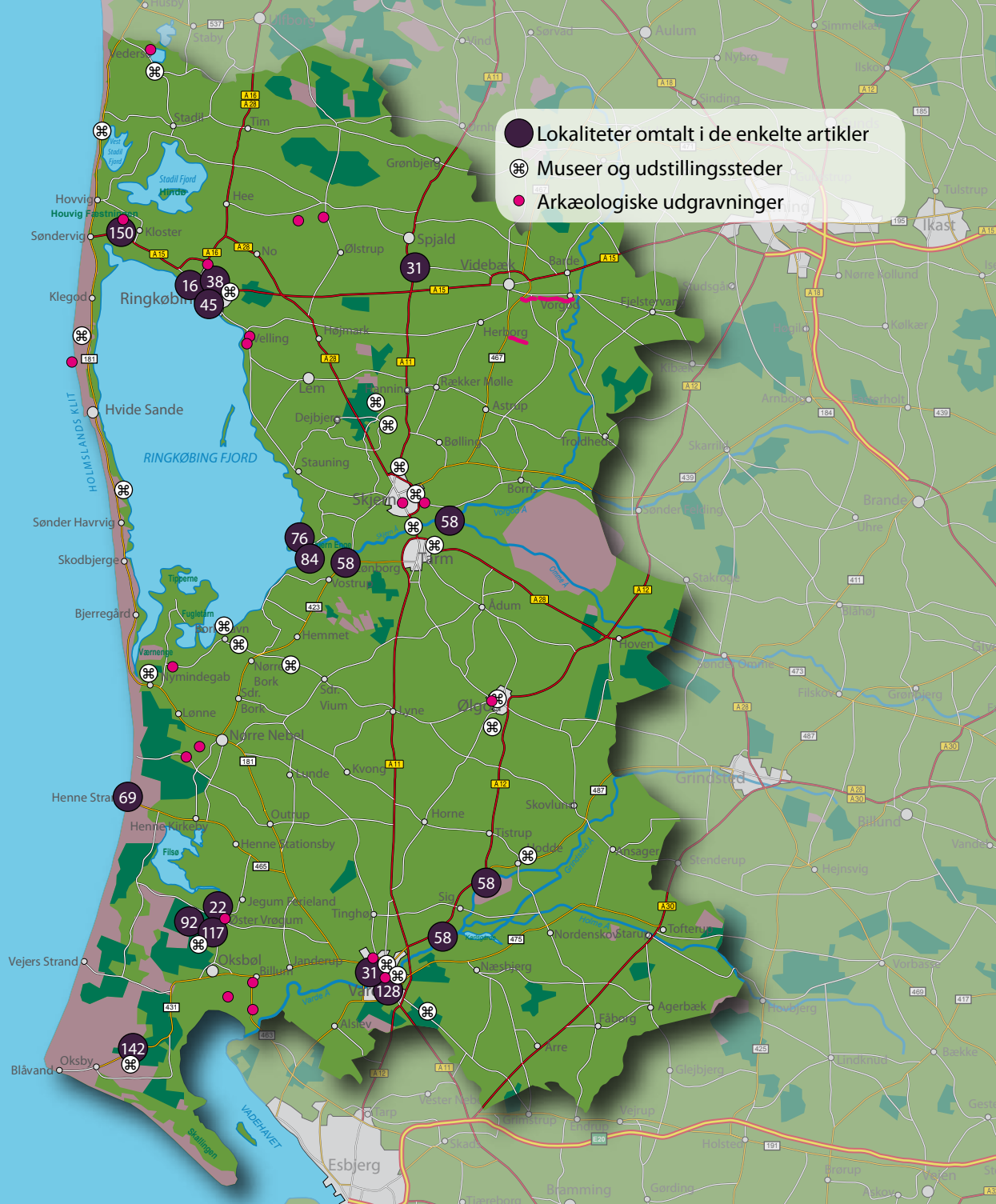
udgravninger i løbet af året. Man fornemmer forhåbentlig både bredden og det store omfang af det arbejde, de to museers medarbejdere har præsteret – igen.

Med til travlheden hører, at begge museer – trods den rekordvarme sommer – satte besøgsrekord. For første gang nogen sinde nåede vi nu meget tæt på 500.000 gæster til sammen.

Midt i denne på alle måder rekordsommer valgte Kim Clausen at træde tilbage efter 43 år som direktør for Ringkøbing-Skjern Museum. Da Kim Clausen i 1975 kom til det lille Skjern Museum, holdt han det søndagsåbent for i alt 300 gæster det første år. Inden han gik af som direktør for det fusionerede Ringkøbing-Skjern Museum rundede gæstetallet 216.000 på 14 besøgssteder. Det er umuligt at nævne alle meritterne gennem så mange års museumsvirke, ligesom en enkelt årbog som denne på ingen måde kan rumme et helt års arbejde på de to vestjyske museer.

God læselyst

Mette Bjerrum Jensen og Claus Kjeld Jensen



Indhold

- | | | | |
|-----------|--|------------|---|
| 6 | Museumsforeningernes årsberetninger | 76 | Brødrene i Provstgaards Hus
<i>Af Caroline E. Larsen</i> |
| 16 | Karen fik genoplivet det lokalhistoriske arkiv
<i>Af Annette Holm</i> | 84 | Provstgaards Hus – bygningshistorie og istandsættelse
<i>Af Steffen M. Søndergaard, arkitekt MAA</i> |
| 19 | Årets gang i ArkVest
<i>Af Lene B. Frandsen & Poul Krogh Jørgensen</i> | 92 | At vinde freden – mellem nazisme og demokrati
<i>Af John V. Jensen</i> |
| 22 | Landskabet fortæller
<i>Af Karen Bjelke Fisker & Stina Trolldoft Andresen</i> | 117 | Frygten for de tyske kvinder
<i>Af Maria Nygaard Madsen</i> |
| 31 | Den magiske middelalder
<i>Af Rachel Facius Andersen</i> | 128 | Blåt til inspiration
<i>Af John V. Jensen</i> |
| 38 | Arkæologiske spor fra det ældste Ringkøbing
<i>Af Jens Aarup Jensen</i> | 142 | Who let the kids out?
<i>Af Pernille Ø. Sørensen</i> |
| 45 | Grønnegade i gamle fotografier
<i>Af Christian Ringskou</i> | 150 | Danmarks største dronfoto
<i>Af Torben Egeberg</i> |
| 58 | Lensafløsningen i Vestjylland
<i>Af Mikael Frausing</i> | 156 | Årets udgravninger
<i>Af arkæologerne i ArkVest</i> |
| 69 | Epervier – en vestjysk stranding
<i>Af Lene Nygaard Hansen</i> | 176 | Tidstavle |

Epervier

– en vestjysk stranding

Af Lene Nygaard Hansen

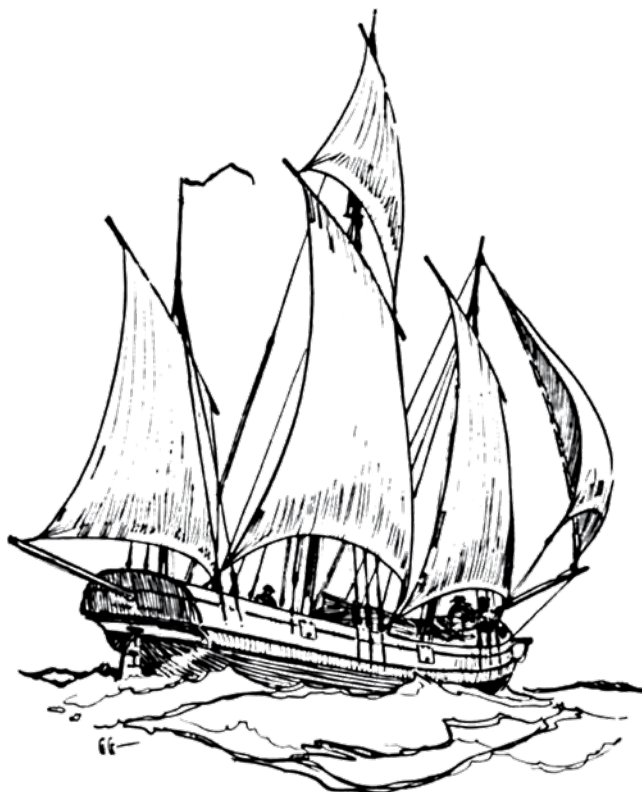
Arkivmaterialet vedrørende Eperviers stranding i 1870 var, sammen med Esperances og Speculants strandinger i henholdsvis 1874 og 1917, en del af kildematerialet til min kandidatopgave i marin arkæologi: *Bjærgning ved den jyske vestkyst – fra Skallingen til Nymindegab i 1800-tallet*. Opgaven omhandlede den unikke danske konstruktion som bjærgelavene var, og datidens bjærgningers betydning for vrages tilstand, når de findes i dag. Kildematerialet beskriver også dramatiske strandinger på den utilgængelige jyske vestkyst, et hårdt bjærgningsarbejde og et interessant møde mellem de strandede og lokalbefolkningen: En diset morgen den 24. april i 1870 vandrede seks fremmede sømænd ind i Henneby. Deres skib Epervier var strandet på Hennegaards forstrand.

Et brat møde med Jernkysten

Den 13. april afgang skibet Epervier fra Rouen i Frankrig, ombord var kaptajnen M. Thomas og seks besætningsmedlemmer. De var på vej til Königsberg og Pillau (Kaliningrad og Baltijsk). Lasten bestod af kalksten og vin, deriblandt over 9000 flasker champagne. De nåede Calais planmæssigt den 19. april, og den 20. om aftenen passerede de fyrskibet Galloper i Nordsøen øst for den engelske kyst. Så langt var rejsen gået efter planen. Men den 22. april blev det pludseligt meget tåget, og det blev værre og værre. Næste dags aften var tågen så tyk, at de intet kunne se over skibets ræling. Denne ærtesuppe sejlede de videre i på må og få uden at kunne orientere sig. Kl. 02.30 om natten gav det pludseligt et voldsomt ryk i skibet. De var gået på grund!



Kortet viser Eperviers rute fra Rouen til Calais op gennem nordsøen, indtil skibet strandede ved kysten ud for Henne. Skibets egentlige destination (Königsberg/ Pillau) er markeret med en stjerne.



Der findes tilsyneladende ingen billeder af Epervier, men den har sandsynligvis lignet denne tegning af en lugger. Tegning: Pearson Scott Foresman. Public Domain. Wikimedia Commons.

Hvad er en "lugger"?

En lugger er et lille skarptbygget, hurtigt sejlen- de to- eller tre-mastet sejlskib med luggersejl og skråtstillet rå. Af englænderne blev de benyttet som krydsere i Den Engelske Kanal. Luggere blev også anvendt som fiskefartøj, særligt langs kysterne i Frankrig, England og Skotland.

Kaptajn Thomas forsøgte desperat at holde skibet så hårdt op mod vinden som muligt for at få det fri af grunden. Men skibet lystrede ikke roret. Epervier havde ved grundstødningen mistet styreevnen, der var derfor intet kaptajnen kunne gøre. Han og mandskabet kunne kun se til, mens de af strømmen blev ført tættere på stranden og ind på den mellemste revle. Her stødte skibet mod grunden igen, men denne gang slog det læk, og vandet begyndte at strømme ind. Da de undersøgte skaderne, stod der allerede tre fod vand i skibet. Epervier satte sig fast på revlen og kilede sig ned i sandet. Hurtigt steg vandet til fem fod i bunden af skibet, og kaptajn og mandskab så sig nu nødsaget til at forlade Epervier. De gik i skibsbåden og sejlede mod land. De fandt op i Henneby, hvor de fik lokalbefolkningen gjort opmærksomme på strandingen og, strandfogeden blev tilkaldt.

En bjærgningskontrakt indgås

Da strandfogeden ankom, fandt han skibet liggende fast på havbunden på den midterste revle med forstævnen mod land. Men det lå ikke dybere, end at dækket var over vandoverfladen. Søerne havde dog tidligere på morgenen stået ind over dækket.

Efter at have beset skibet, sendte strandfogeden ridende stafet til politimesteren i Varde og toldvæsnet i Grærup. Toldvæsnet skulle underrettes, da indstrandede værdier skulle fortoldes. Varerne skulle vejes og måles i tol- derens og strandinspektørens overværelse.

Skibets kaptajn stod frem og oplyste fartøjets navn og fremviste skibets bilbrev, som var skibets bygningsat- test, hvoraf blandt andet skibets dimensioner, bygme- ster, året det stod færdigbygget samt for hvem, det blev bygget, var anført. Af Eperviers bilbrev fremgik, at det var en 78 tommer drægtig lugger hjemmehørende i Auray i Frankrig, og at det var ejet af kaptajnen og en del andre parthavere. Dernæst foreviste han 43 konnossementer på ladningen. Konnossementer er en form for kvitteringer,

hvor kaptajnen har skrevet under på at have modtaget de nærmere beskrevne varer, samt at han skal transportere dem til et navngivet sted. Ifølge disse bestod ladningen af 468 stk. stenblokke, 158.000 pund kalksten, 20 kurve sand, 127 kasser champagnevin med i alt 9861 helflasker, 1668 halvflasker og 8 ¼ flasker, samt syv hele og tre halve oksehoveder¹ halv rød- og halv hvidvin.²

I tilfælde af stranding var det generelt udelukkende skibets kaptajn eller reder, der bestemte, hvordan arbejdet med bjærgning skulle gribes an. Med assistance fra uvildige synsmænd kunne han afgøre, om skibet skulle erklæres for vrage, eller om det kunne bringes i sødygtigt stand. Hvis skibet ikke stod til at redde, skulle der med retsbetjenten som mægler, aftales en bjærgeløn.

Bjærgelavene stod dog som regel i en god forhandlingsposition, idet kaptajn eller reder oftest befandt sig i en presset situation, da det ofte var et spørgsmål om kort tid, inden et strandet skib blev slået itu af bølgerne, eller dårligt vejr forhindrede bjærgningen. Den strandede kunne derfor til tider blive mødt med helt urimelige krav. For at komme dette til livs kunne den strandede fra omkring 1825 lade sig repræsentere af en strandingskommissær, som var udpeget af amtmanden. Dennes løn var oftest en procentdel af det bjærgedes værdi efter bjærgelavets omkostninger samt udgifter til husly og forplejning til skibets besætning var fratrukket.

Denne ofte langtrukne forhandlingsproces blev ved Eperviers stranding yderligere besværliggjort af sprogvanheligheder. Der stod på Hennegård forstrand syv franske sømænd, som ikke forstod en lyd af, hvad der blev sagt, og derfor blev en sproglærer ved navn Lexov tilkaldt, så han kunne fungere som tolk i forhandlingerne. Kaptajnen protesterede mod at påtage sig tab og skade, da hverken han eller hans mandskab kunne stilles til regnskab for

strandingen, hvilket han ville redegøre for ved en senere søforklaring. Skibet blev erklæret for vrage, og det gjaldt nu for kaptajnen om at få så meget som muligt reddet, for at tabet ved strandingen skulle blive så lille som muligt.³

Jernkysten

Om Vestjyllands kyst advarede lodsbogen "Danske Lods" fra 1866: "Denne kyst er en jernkyst, uden havne eller tilflugtssteder, hvilken skibe derfor i almindelighed bør undgå med alle vinde, der ikke blæser fra landet."

Kaptajnen antog strandingskommissæren konsul Haunstrup til at bistå sig i forhandlingerne. En bjærgningskontrakt blev indgået med strandfogederne Rauhe og Peder Nielsen Røgter. De påtog sig, så

snart vejret gjorde det muligt, at bjærge skibets rigning, inventar og ladningen af vin. De skulle desuden stå for at bringe hele lasten, al rigning, tovværk, sejl og lignende til et pakhuis i Henneby og at føre de større dele af rigningen så som anker og master til et senere bestemt sted i klitterne, hvor det ville være i sikkerhed for havet. De nødvendige redskaber til at udføre alt dette, så som båd og vogne, skulle de selv stå for. De fungerede også som forbjærgere, som skulle stå for at skaffe resten af bjærgningsmandskabet og lede arbejdet. Det blev dem pålagt at fortsætte bjærgningen uafbrudt, hvis ikke vejret forhindrede det. Betalingen bestod af en ottendedel af fortjenesten af det bjærgede, imod at de med en lige så stor del var med til at betale udgifterne til told, salærer, befordringsgodtgørelse til politimesteren og toldvæsnet, vagthold, pakhuisløn og i tilfælde af auktion auktionsomkostningerne.

Selve skibsskroget og den del af ladningen, der bestod af stenblokke og kalksten, indgik ikke i denne bjærgningskontrakt. Men hvis dele af skroget drev i land, skulle de bjærge dette på lige vilkår med resten af bjærgningen. Afslutningsvis blev der sat vagt ved vraget for at sikre det mod vragrøvere og holde øje med, at det ikke splintredes i de voldsomme søer. Herefter blev den første dags forhandling hævet.

Det var meningen, at bjærgningen af Eperviers last skulle være begyndt den næste morgen. Men på grund af

høj søgang var det umuligt at komme ud til skibet. Og selv om strandfogederne med bjærningsmandskab mødte op hver morgen sammen med repræsentanter fra både politimesteren og toldvæsnet foruden kaptajnen, blev der ikke bjærget på grund af de umulige vejrforhold. Der blev dog bjærget en del ilanddrevet gods, et ur, et sejl, en redningsbøjle og noget vrag. Der blev sat ekstra vagt ved skibet,

da strandfogederne frygtede, at skibet skulle slås i stykker. Vagten skulle i så fald tilkalde forstærkninger, så man kunne redde, hvad reddes kunne.⁴

Sådan fortsatte det i tre uger, indtil det endelig den 12. maj blev muligt at komme ud til skibet. Vinden var slået om i øst, og det medførte, at vandet helt var væk fra skibets dæk i bagbord, og at der kun stod tre fod vand på

Ny bjærgekontrakt underskrevet
d. 12. maj 1870. Fra Vester-Horne
Herreds strandforretnings protokol.

Notat i strandingsprotokol over
ilanddrevet gods fra Epervier,
der bjærgedes d. 29. april 1870.

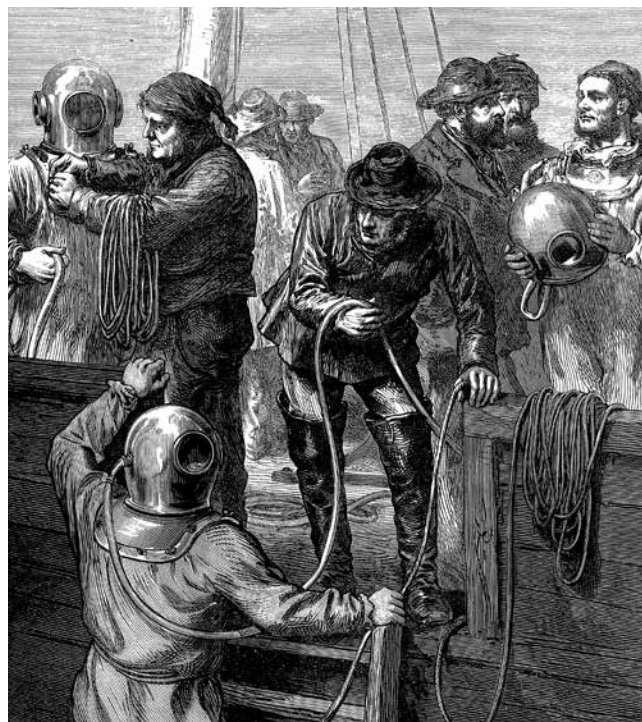
styrbordssiden. Vandets lavere stand gjorde det muligt at begynde bjærgningen i bagbordssiden. Det lykkedes at få tre kasser og syv kurve med i alt 600 flasker vin bragt i land. Men omkring middagstid vendte vinden igen, og det blev endnu engang umuligt at bjærge på skibet. Der var ikke udsigt til, at vejret ville blive væsentligt bedre, og det var for dyrt og for langsomt at fortsætte bjærgningen på denne måde. Desuden var havet begyndt at tære på skibet; skanseklædningen på bagbordsside var gået tabt, og selv ved lavvande stod havet på styrbordsside fem fod over dækket, og to fod på bagbordssiden.

En ny kontrakt, nu med dykkerudstyr

Senere den 12. maj dukkede der to strandfogeder fra Houstrup og Lønnestak op på stranden. Med sig havde de en dykkerdragt. Denne ville de stille til rådighed for bjærgerne imod at få del i bjærgelønnen på lige fod med de andre bjærgere.

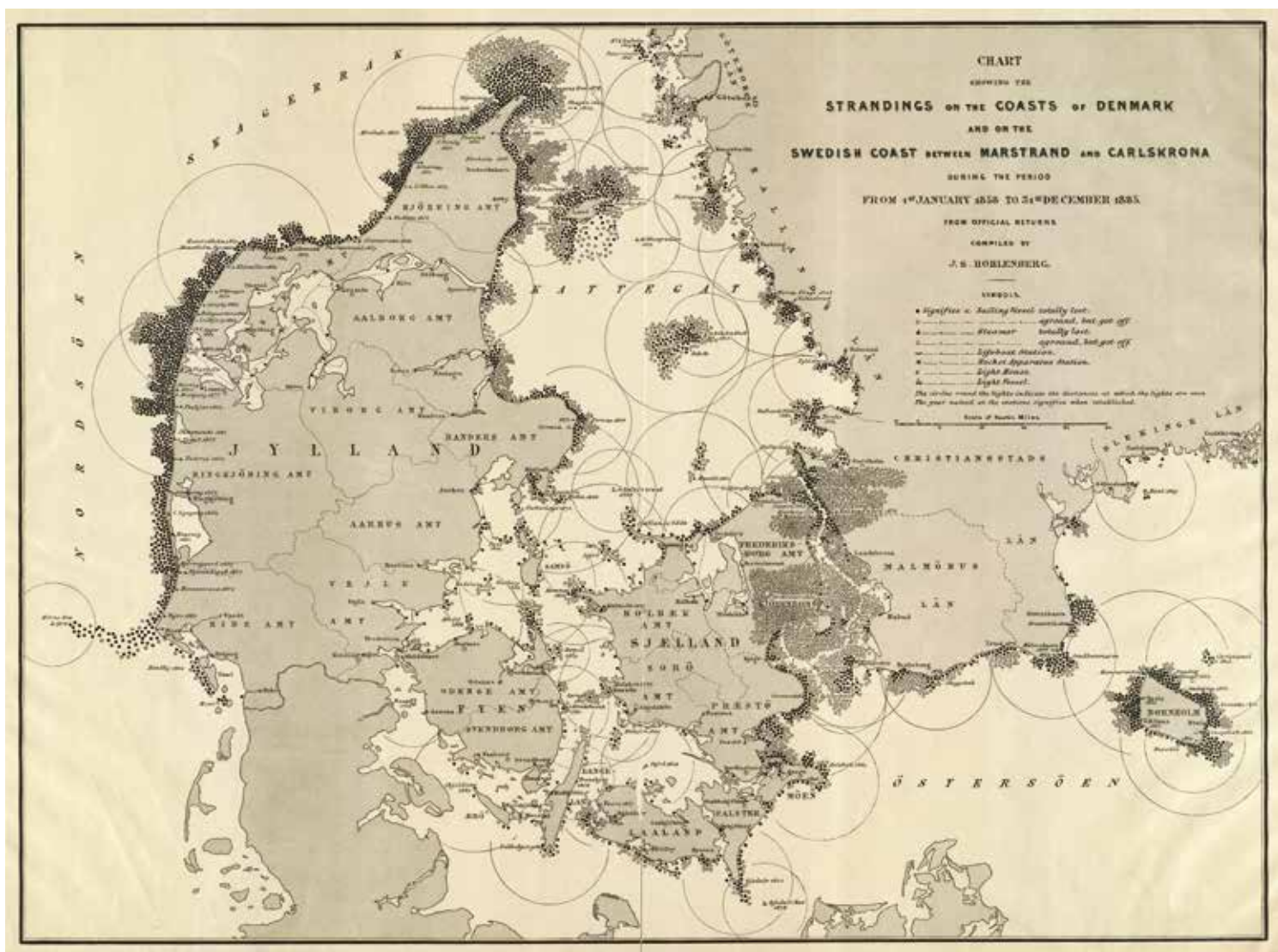
Hvis bjærgerne gjorde brug af dykkerudstyr, kunne de bjærge på skibet både ved højvande og lavvande og uanset vindens retning. En ændret bjærgningskontrakt, der omfattede de to nye strandfogeder og brugen af deres dykkerudstyr, blev indgået. Bjærgelønnen blev hævet til en fjerdedel af indtægten, men ellers forblev forholdene de samme, dog blev det fremhævet, at alle bjærgere var lige ansvarlige for bjærgningsforetagens hurtige, pålidelige og omhyggelige udførsel, og skibets last af stenblokke blev nu også omfattet af bjærgningen.⁵

Præcis hvilken type dykkerudstyr de to strandfogeder havde med, er ikke nærmere beskrevet. Men i 1870 havde både luftpumpen og dykkerhelmen været opfundet i en del år, så udstyret kan have været noget lignende det på tegningen fra *The Illustrated London News*, hvor dykkerne er iført tykke, slidstærke læderdragter og dykkerhelme af metal. Under dykket blev luften fra overfladen pumpet gennem en lang slange og ned til dykkeren. Den udåndede luft sev neden ud af hjelmen. Dykkeren har nok ikke



Tegning af dykkere, der gør klar til at bjærge et vrak. Forsideillustration fra den 6. februar, 1873, *The Illustrated London News*. Public Domain. Wikimedia Commons.

haft særlig stor bevægelsesfrihed⁶ i den tykke læderdragt og den tunge metalhjem, men dykkerudstyret muliggjorde, at komme ned til lasten i bunden af skibet og få alt, hvad der stod under vand bjærget. Uden udstyret ville det have været nærmest umuligt i vestenvind og høj søgang. Udstyret har uden tvivl gjort, at bjærgningen på Epervier blev afsluttet meget hurtigere, end den ellers ville have været. Men det har sikkert stadig været en langsom og besværlig proces at komme ned i skibet i dykkerdragte, for så at få fat i noget af lasten eller inventaret, og få det hævet op og over i en bjærgebåd og ind til land.



Kort af J.S. Hohlenberg over strandinger mellem 1. januar 1858 og 31. december 1885. Fra det Kgl. Biblioteks digitale samlinger.

På den måde blev den øverste del af rigningen, stenblokkene, inventaret og resten af vinen bjærget med dykerudstyr, mens skibet blev efterladt nedsunket i vandet på strandbredden.⁷

Auktionerne

Med det nye udstyr gik resten af bjærgningen hurtigt, og allerede den 20. juli blev der afholdt auktion hos strandfoged Peter Nielsen i Henneby over nogle af de bjærgede ting fra Epervier samt det inddrevne vraggods. Rafter, rundholter, et sejl, tove, vragdele, skibsbåden og det i strandkanten stående vrag blev bortauktioneret. Det indbragte 187 rigsdaler, 4 mark og 7 skilling. Køberen af skibsvraget købmand H. Christensen solgte det dog videre den 21. april 1871 på auktion i Henneby. Det indbragte ham 116 rigsdaler, 4 mark og 12 skilling. Køberne af Eperviers vrag har sandsynligvis købt det for at bjærge tømmeret, som de så har solgt videre. Så vidt det har været muligt for vandstand og vejr, er skibet efter al sandsynlighed blevet mere eller mindre totalt hugget op, for at få så meget tømmer som muligt ud af det.

Auktionen over vinen blev ikke holdt i Henne, da man ikke forventede, at interessen for de dyre vine ville være stor nok lokalt. Vinen blev i stedet ført til Varde og opbevaret hos konsul Haunstrup i Hospitalsgade, hvor auktionen med byfoged Bagger som auktionarius blev afholdt den 26. juli. Der blev blandt andet solgt 9000 flasker Clicquot champagne og fire fade vin.⁸ Det var ikke kun folk fra Varde, der var mødt op til auktionen, men også mange fremmede købmænd og godsejere, og det berettedes, at budene faldt livligt.⁹

Strandinger ved vestkysten

Eperviers stranding er kun én ud af mange strandinger ved Vestjyllands kyst, og denne stranding havde endda en forholdsvis lykkelig slutning, for selvom skibet ikke stod til at redde, overlevede hele besætningen, og det meste af lasten blev reddet.

Som Hohlenbergs kort over strandinger sket fra den 1. januar 1858 til den 31. december 1885 viser, er der sket talrige strandinger i den periode. Særligt Horns Rev har forvoldt mange strandinger.

Efter Hohlenbergs kort at dømme har strandinger for lokalbefolkningen ved kysten været hændelser, der skete forholdsvis tit – ofte med redningsaktioner til følge og efterfølgende bjærgning af lasten. Utroligt mange skæbner blev berørt af "jernkysten", ikke blot sømændene, der dumpede ind på kysten, og hvoraf mange ikke overlevede mødet, men også bjærgerne der ved "gode" strandinger kunne tjene, hvad der for dem svarede til en hel årsløn på tre-fire måneder. Desuden var strandingerne også kilde til varer udefra, både træ og andre mere sjældne ting, som blev solgt på strandingsauktionerne.

Selvom bjærgelavene tjente penge på bjærgningerne, ofte en ottendedel af overskuddet efter strandingsauktionen, var de også med til at sørge for, at tabet for kaptajn og rederi blev så lille som muligt.¹⁰

Lene Nygaard Hansen kan kontaktes på lnh@arkvest.dk

Noter

1. "Oksehoved" er et dansk rummål, brugt fra middelalderen og frem til metersystemets indførelse i 1907. Det blev mest brugt til afregning af flydende handelsvarer, et oksehoved vin svarer til et sted mellem 226 og 232 liter, da målets størrelse ikke var særligt veldefineret.
2. Strandingsprotokol for Øster Horne-Vester Horne Herredsfoged 1851-1901, Rigsarkivet Viborg, s. 223.
3. Poul Holm: Bjærgelavet "Blaavand" – om at "nære sig af vrag" ved den jyske vestkyst. *Mark og Monte* 1995, Årg. 31, s. 32-36.
4. Strandingsprotokol for Øster Horne-Vester Horne Herredsfoged 1851-1901, Rigsarkivet Viborg, s. 224.
5. Dokumenter til Strandingsprotokollen 1870, Rigsarkivet Viborg, s. 225.
6. Casper Tybjerg: *Politikkens dykkerbog*. København 2003, s. 10-11.
7. Journal fra Varde Toldkammer, Rigsarkivet Viborg.
8. Auktionsprotokol 1862-1883, Rigsarkivet Viborg.
9. Ribe Amtstidende: *Varde Avis* 12-07-1870.
10. Journal fra Varde Toldkammer, Rigsarkivet Viborg.