

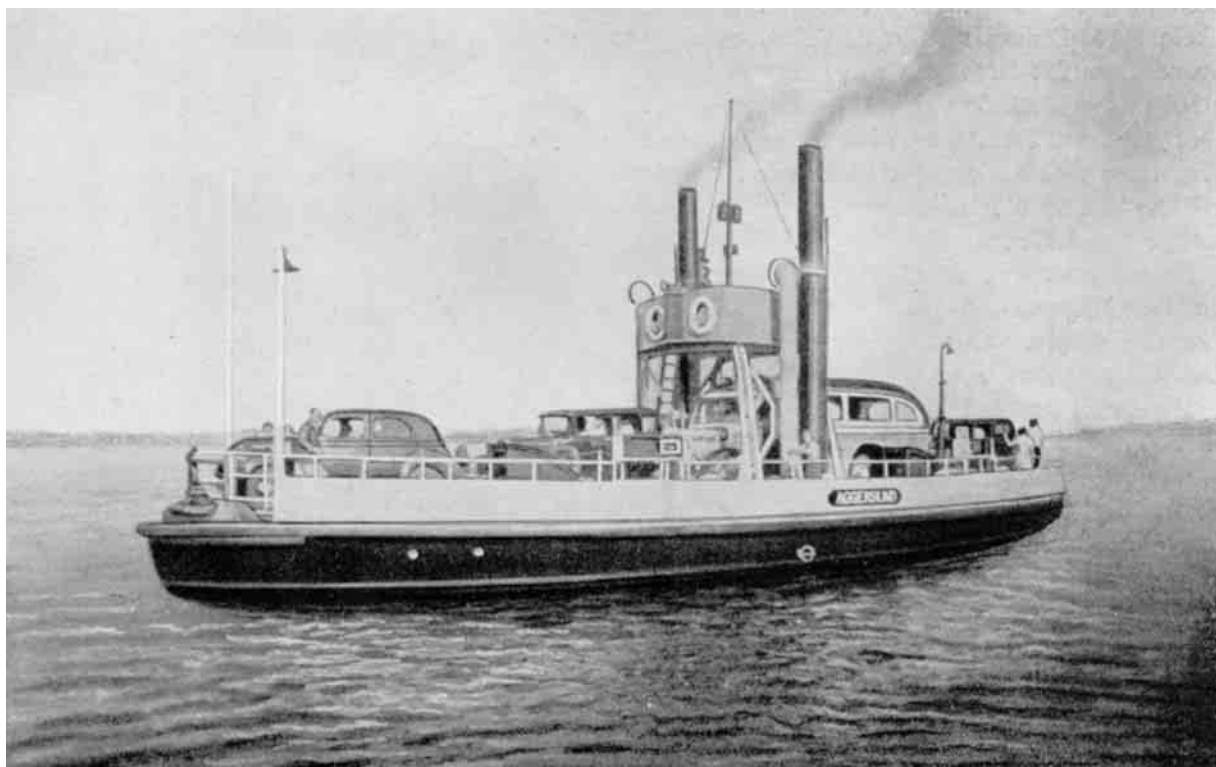
# FRA DE GAMLE FÆRGESTEDER

AF HENRY E PEDERSEN

Uløseligt knyttet til Thy og Vester Han Herreds Historie er Beretningen om de gamle Færgesteder. Saa langt tilbage i Tiden, som der kendes skriftlige Efterretninger og Dokumenter om disse Egne, finder man omtalt Forhold vedrørende Overfartsstederne ved den krogede og bugtede Limfjord. Og dette bekræfter den Betydning, disse Steder har haft Tiderne igennem. For Beboerne i Landet mod Nordvest, der søgte bort fra den hjemlige Arne til de Syd for Fjorden liggende Egne, var det nødvendigt at forcere Fjorden, saafremt man da ikke valgte den lange og trælse Omvej over Aggertangen, der endda ikke altid var passabel. Herved kom Færgestederne til at spille en altoverskyggende Rolle og paa mangfoldige Omraader øve Indflydelse paa det daglige Liv. Naar der saas bort fra den landværts Forbindelse til Vendsyssel, var man i det øvrige Samkvem med den omkringliggende Verden afhængig af det spredtliggende og primitive Færgevæsen, der for Aarhundreder tilbage havde fundet sin Plads paa de Steder, hvor Overfarten endnu finder Sted, enten dette stadig sker med Færge eller man benytter det Bronet, som den moderne Teknik har lagt over Limfjorden.

Naturbestemte har Færgestederne været fra Tidernes Morgen. Hvor Bredningerne snævredes ind, og Landet skød frem i Næs og Odder, hvor Strømmen fik en større og stridere Kraft, dér uddybedes Sejlløbet og muliggjorde Sejlads tæt ind til Kysten, og dér lagde man Færgepladserne, som paa denne Maade ofte blev placeret fjernt fra tættere Bebyggelser og ved sin øde Beliggenhed øvede et daarligt Indtryk paa de Rejsende, der var henvist til at søge ad disse Ruter. Og dette Indtryk forøgedes i de fleste Tilfælde af den daarlige Forfatning, hvori Færgemateriellet ofte befandt sig. Et Forhold, der havde sit Udspring i den Maade, hvorpaa Færgevæsenet opretholdtes. Som Kongen herskede over Rigets Vande og Strømme, var det samme Tilfældet med Færgerettighederne og de til dette privilegerede Krohold. Til Opretholdelse af dette Transportvæsen var Bønderne i de forskellige Egne ved Limfjorden af Kronen paalagt aarligt at svare "Sundtold", og denne stadig rindende Indtægtskilde har gennem svundne Tider været udnyttet paa højst forskellig Maade. Enkelte af Færgerierne har i Perioder været underlagt Gejstligheden, der fra deres Domæne i de rundt omkring Fjorden liggende Klostre øvede stor Magt og Indflydelse paa Udviklingen. Til andre Tider har Kongen enten som Gave skænket Færgerettigheder til en af sine betroede Mænd, i Nødstilfælde pantsat et saadant til en af Nordjyllands velstaaende Jorddrotter eller ved Salg overdraget Rettighederne for Tid og Evighed mod en passende Sum i klingende Mønt. Ikke mindst naar det var Herremændene, der kom i Besiddelse af Færgerettighederne og fik Ret til at opkræve "Sundkornet", lagde disse større Vægt paa at haandhæve deres Rettigheder end paa at opfylde deres Forpligtelser om at opretholde et brugbart Færgemateriel.

Dette sidste er da ogsaa Aarsagen til, at man ned gennem Tiderne kan sanke adskillige Oplysninger om Limfjordens mange Færgesteder. Hvad der Aarhundreder igennem er udøst af Beklagelser og Harme over Færgeforholdene er ikke Smaating. Gang paa Gang møder man Besværinger ikke alene over Færgemateriellets slette Forfatning, men ogsaa over det Mandskab, der var sat til at betjene de primitive Pramme, som benyttedes ved Overfarten. Og at disse Besværinger ikke blev fremsat uden Føje, finder man bekræftet ved de mange Beretninger om Ulykker, der har tildraget sig ved Sundstederne. Mange Menneskeliv og meget Gods er her gaaet tabt, naar de fuldt lastede Færgepramme med et ikke altid helt ædrueligt Mandskab forsøgte at sætte over den stride Strøm. Besværingerne og Beretningerne om større Ulykker kunde vel til Tider lyde saa højt, at der fra Regeringen blev grebet ind og foranlediget, at de værste Mangler blev afhjulpne; Og der kendes Eksempler paa, at enkelte Egenes Bønder har nægtet at levere deres Kornskat, før Færgeforholdene blev bragt i tilbørlig Stand. Naar saadanne Tilstande kunde faa Lov at passere til langt hen i det forrige Aarhundrede, maa vel ogsaa tages i Betragtning efter hvilken Maalestok, man den Gang takserede et Menneskeliv. Og her kan der være Anledning til at fremdrage den Ligtale, som en morslandsk Præst engang holdt over en hedengangen Godsejer, og hvori Hans Ærværdighed fandt Lejlighed til at indflette, at "den salige Herre har ogsaa haft sine Sorger og Prøvelser, saaledes skete



*Dampfergen "Aggersund", der gennem en Aarrække sejlede paa Ruten mellem Han Herred og Himmerland.*

det en Gang, at Færgen ved Sallingsund gik under med 24 af hans fedeste Stude, ej at tale om 4 Bønder, der ogsaa druknede”.

Med en saadan Baggrund forstaar man bedre, at de slette Færgeforhold kunde faa Lov at passere. For de Rejsende har det utvivlsomt ogsaa tit været en Prøvelse at være henvist til at skulle benytte disse Overfartssteder, hvor Sejladsen ikke alene var afhængig af Vejr og Vind, men ogsaa af Færgekarlenes Forgodtbefindende. Ikke saa underligt, at O. H. Scheel i 1785 skrev om Limfjordens Færgesteder, at de er ”hverken Sommer eller Vinter saa tilforladelige, at man kan gøre nogen sikker Reisebestik paa dem”. Naar Strømmen stod strid gennem de smalle Sundsteder, og Stormen piskede Bølgerne til Skum, da skulde der meget til at drive Færgekarlene i Baaden, og saa var de Rejsende henvist til at slaa sig ned i Færgekroen for at afvente bedre Vejrlig og blidere Sindelag hos Færgeprammens Mandskab, der vel til Tider, styrket af Kaffepunchenes Kraft, lod sig overtale til at trodse Elementernes Rasen - Forsøg, der som nævnt stundom resulterede i Færgens Forlis.

Endnu værre stillet var de Rejsende, der startede deres Overfart fra de Sundsteder, hvor der ikke fandtes noget Krohold, og hvor Færgen ved et primitivt Signal skulde tilkaldes fra den anden Side af Sundet. I timevis kunde den Rejsende vandre frem og tilbage paa den øde Strandbred, afventende det øjeblik, hvor man fra den anden Side fik øje paa det højste Signal eller tog Notits deraf. Og alle de nævnte Forhold har været bestemmende for, at man kan paavise, at Navnene ”Pinen” og ”Plagen” har været knyttet til ikke mindre end tre af Overfartsstederne i den vestlige Limfjord, nemlig Odde-sund, Næssund og Sallingsund, af hvilke det sidstnævnte Sted indtil vore Dage har haft disse Tilnavne.

Ikke mindst ud paa Efteraaret, naar Stormene kom farende over Fjorden, var Overfarten ubehagelig og farefuld. Men nu stundede Vinteren til, Frosten bandt Fjorde og Sunde, og selv om man længst muligt søgte at holde en Sejrende aaben, saa kom dog det Tidspunkt, hvor dette ikke længere var muligt. Færgekarlene trak de klodsede Pramme paa Land, Isen havde dannet Bro, og Samfærdselen kunde uhindret foregaa over den blanke Isflade. En saadan Tilstand kunde være af højst forskellig Varighed. Tager man et Gennemsnit af Aarene fra 1800 til 1807, vil det ses, at Færgestederne ved Thy og Mors var islagte 70 Dage af Aaret. Det sidstnævnte Aar var det mildeste, da var Sundene kun lukkede i 16 Dage, men i 1803 var Færgeriet indstillet som Følge af Is i 106 Dage, og Rekorden hvad dette Forhold angaar skriver sig maaske fra 1804, da Strømmene var

islagte i 131 Dage. Da har Færgemændene ved de thylandske Sundsteder været paa Smalkost, men for Beboerne betød de islagte Fjorde og Sunde en langt lettere og billigere Transport.

### *Overfarten ved Aggersund.*

Tusinde Aars Historie knytter sit Net af Begivenheder til Færgestedet ved Aggersund og Egnene deromkring. Her hvor Limfjordsstrømmen gik over de sandede Løgstør Grunde, der laa som en altid truende Hindring for Sejladsen, formidledes Samfærdselen mellem Han Herred og Slet Herred. Vel ikke mindst i Middelalderen, hvor Klostrene blomstrede frodigt ved Limfjorden, oplevede Færgestedet ved Aggersund en Storhedsperiode. Her over gik Vejen fra Børglum gennem Himmerland til Viborg - den Vej, som Knud den Hellige fulgte i 1086, da han flygtede for de oprørske Vendelboer, der forfulgte Kongen til Odense, hvor han blev dræbt i St. Albani Kirke. Tæt ved Færgestedet ligger den gamle Adelsgaard "Aggersborg", der Aarhundreder tilbage var en stærkt befæstet Kongsgaard og Vogter over Sundstedet. Konger og Adelsmænd har i svundne Tider færdedes paa disse Strøg. Erik Glipping opholdt sig paa "Aggersborg" i 1272 og gav Privilegier til Nonnerne i det nærliggende Ø Kloster, og et Kongebrev dateret Aggersborg 1327 fortæller, at Kristoffer den Anden da maa have opholdt sig her.

At indehave Privilegiet paa Færgeriet ved Aggersund har uden Tvivl gennem Tiderne været indbringende. Det ligger da ogsaa mere end fire Hundrede Aar tilbage, da vi hører, at Kongen begunstigede en af sine Tjenere med at give ham dette Privilegium. Dette skete i 1516, da Kristian den Andens Dørsvend Jens fik Brev paa "Aggersund fergestedt paa den søndre side i slætteherret met ther gard der stande, som kaldes aggersundz fergegard met een aalegard i kiilsaa . . . uden all tyngte ther aff at gjøre eller giffue swa leenge han leffuer".

Denne kongelige Gunst blev ikke ringere, da Niels Klemmensen paa Aalborghus samme Aar fik Befaling til at paase, at alle Øksne, der udførtes fra Vendsyssel og Thy, skulde passere enten over Færgestedet ved Aalborg eller Aggersund, for at der til Kronen skulde svares en Afgift paa 8 Skilling dansk af hver Øksen, der til Skade for Egnenes Dyrkning førtes bort fra de nordlige Limfjordsegne, hvor der af den Grund var Mangel paa Trækraft.

Jens Dørsvend fik dog ingen lang Glæde af sit Privilegium paa Færgeriet, thi fem Aar senere fik Borgmester og Tolder i Aalborg Hans Bartholomeus Livsbrev paa "Aggersunds Færgested, Aalegaard og Heltfiskeri".

Af Kristian den Andens Gavebrev ser vi, at Færgeriet havde sit Udgangspunkt Syd for Fjorden - et Forhold, der først senere blev forandret. Paa den nordre Side fandtes der ikke engang Krohold, hvilket ogsaa stemmer overens med den Klage, Aggersborgpræsten Edvard Melchiorson i 1605 udtalte om sine ringe Kaar, og hvori han anfører, at han har et stort Gæsteri, "eftersom dit sund och færgested ligger strax houss, och di ansted ej kand fange plads". Og hvad var saa mere naturligt, end at baade Godtfolk og Skidtfolk søgte Ly under Præstens Tag.

Først i 1737 blev der givet Bevilling til Krohold i Aggersund Kro, der tilhørte Ejeren af Aggerborgsgaard.

Det er ogsaa kendt, at Aggersund har været benyttet til Udskibningsplads i det 17. Aarhundrede, da det var forbudt at udskibe Korn, andre Steder, end hvor Kongens Toldere var nærværende.

Medens Trafikken mellem Aalborg og Sundby givetvis til alle Tider var langt den største og gav Grundlag for et anseligt Færgeri, indtog Aggersund dog en fremtrædende Plads blandt Limfjordens mange Færgesteder. Færgeriet her var dog ikke ene om at betjene Overfarten ved denne Indsnævring af Fjorden. Allerede Pontoppidan omtaler i sin "danske Atlas" fra 1769, at der "fra Aggersborg til Løgstør gaaer en liden Færge, hvormed ledige Personer oversettes", men tilføjer dog, at "det rette Færgested er Aggersund en halv Miil nedenfor".

Denne Konkurrence til det privilegerede Færgeri maa dog have haft en vis Eksistensberettigelse, thi endnu i 1840 fandt der Overfart Sted her. I Aug. Baggensens "Den danske Stat", der udkom ved denne Tid, omtales dette Forhold, idet det heri hedder, at "ved Aggersborgsgaard kommer man i Land, naar man benytter Færgen fra Løgstør", der medbringende Personer og Gods gik over til Han



*Paa sin Rejse til det nordlige Jylland i 1830 passerede Maleren Martinus Rørbye flere af Limfjordens Færgesteder. Fra Kunstnerens Skitsebog stammer dette Billede af Færgforholdene ved Vildsund. (Kobberstiksamlingen).*

Herrederne, men det hedder videre, at ”denne Overfart er meget besværlig, da man paa Grunden Nord for Færgestedet maa vade et Stykke til Færgelholmen og derfra over Borreholmen til Land”.

Det er klart, at disse Besværligheder ikke indbød til større Trafik, og de fleste søgte derfor til Aggersund, hvor Færgen nu fandtes paa den nordre Side, men kunde tilkaldes ved Hjælp af et Signalapparat paa den søndre Side af Fjorden. Og var det ved Nattetide, man ønskede at komme nordover, kunde man i Kroen laane en Lygte og hidkalde Færgen ved Hjælp af denne.

Færgetaksterne, der var gældende ved Aggersund for et Hundrede Aar siden, er slet ikke uinteressante og giver et godt Indblik i Pengenes Værdi paa den Tid. Al Betaling for Transport over Sundet skulde erlægges i ”Rigsbankpenge rede Sølv”, og for ”en almindelig Rejsende og saa meget han holder og Rejseklæder” skulde der erlægges 3 Skilling, hvorimod en Haandværkssvend, Tjener, Bonde eller lignende slap med 2 Skilling. Børn indtil 12 Aar kom over for halv Takst, og Børn under 2 Aar og nødlidende Personer skulde færges gratis. For en Hest og et Kreatur var Taksten 5 Skilling, et Svin og et Føl slap over for 2 Skilling, medens Faar, Lam og Kalve kunde klare det for 1 Skilling.

Naar det var Befordringer, der skulde sættes over Sundet, blev det straks dyrere. Saaledes var Taksten for en Karet med Rejsetøj og Gods 2 Mark 8 Sk., en Wiernervogn 2 Mark 4 Sk., en holstensk Vogn 1 Mark 8 Sk., en Arbejdsvogn med Gods 1 Mark og en Kariol 12 Skilling. Færgemanden var dog ikke pligtig til at lade Færgen gaa over, hvis der ikke var Fragt for mindst 1 Mark.

Mod Slutningen af forrige Aarhundrede, hvor Overfarten endnu skete med de primitive Rofærger, var der regelmæssig Trafik over Sundet tre Gange daglig. Betydeligt bedre blev Forholdene selvfølgelig, da en lille Dampfærge afløste Rofærgen. Men stadigvæk kunde det dog i haarde Isvintre have sine Besværligheder at opretholde Forbindelsen ved det gamle Færgested.

#### *Intet Færgeri over Vejlerne.*

De store Bygholm og Han Vejler, der adskilte Vester Han Herred fra Hannæs, vides ikke at have været benyttet til Færgesejlad. Vel var det store Strækninger, der her skulde forceres, ved Bygholm Vejle en lille Mil, men de store Vandarealer var saa grundede, at der forefandtes Vadesteder, hvor det var muligt at sætte over med Hest og Vogn. At dette dog ikke var ufarligt, beretter Historien adskillige Eksempler paa, hvor baade Gaaende og Kørende satte Livet til paa Vejlerne, thi kom man udenfor de afstukne Vadesteder, var det vanskeligt at finde Bund under Fødderne.

Hvor Lønnerup Fjord skærer sig ind ved Hou og Hovsør var Vandstanden derimod af en saadan Dybde, at Passage var umulig uden ved Hjælp af Baade. Noget organiseret Færgvæsen har dog

aldrig eksisteret paa dette Sted, men paa begge Sider af Fjorden fandtes der altid entreprenante Mænd, der forstod at hente sig en Ekstraskilling ved at færge Folk over det smalle Farvand og derved spare den betydelige Omvej hele Lønnerup Fjord rundt. Den sidste af disse "Færgemænd" var "Thøger paa Odden", der lagde op for et halvt Aarhundrede siden.

#### *Hannæsboernes Færgested*

var Fæggesund, hvor der sattes over til Mors. Færgestedet var paa Nordsiden beliggende, hvor Hannæs fra Amtoft sender en Arm ud i Fjorden, og selve Overfarten til Fæggeklit paa Mors var ikke særlig stor, hvorimod Sejladsen dog til Tider var stærkt generet af den stride Strøm, der stod igennem dette smalle Løb og ud til Livø Bredning. Færgeriet her var vel af en vis Betydning, men ikke stor i Udstrækning, og dette havde til Følge, at Færgemateriellet var yderst primitivt. Til langt frem i Tiden fandtes der ved Færgestedet intet Krohold, hvilket bevirkede, at Præsten i Sejerslev Jens Thomsen i en Indberetning fra 1625 ligesom sin førnævnte Kollega besværede sig over alt det Gæsteri, der blev ham til Byrde. Da Søkortdirektør Jens Sørensen paa sin "Milevognsrejse" i 1695 kom til "Fæge Sunds Færgehus" for at blive sat over til Mors, fandt han dette Sted øde og forladt, og "eftersom vi intet kunde have Leilighed til Lossement der, maatte vi tilbage til Amtoft Bondegaard og lossere der om Natten". Og i Provst Schades Morslandsbeskrivelse hedder det om Færgeforholdene paa dette Sted, at her "er ingen Færge saa stor, at den kan indtage mere end Vognen; Hestene maa svømme over".

Adskillige Ulykker har tildraget sig ved dette Færgested, hvor Færgeriet nu gennem de senere Aar er foregaaet ved Hjælp af en større Motorbaad, og det privilegerede Krosted i Fæggesund Syd har i en længere Aarrække været berømt som et godt Madsted, hvortil Folk fra hele Nordjylland valfarter for at spise Aal.

#### *Færgeriet ved Vildsund*

vil utvivlsomt være det, der erindres bedst af de fleste Thyboer. Der har altid været et livligt Samkvem mellem Thyboer og Morsinger, og Størstedelen heraf formidledes over Færgestedet ved Vildsund, hvor de klodsede Færgepramme først blev taget ud af Driften for godt en Menneskealder siden. Dette skete i 1905, da en mindre Dampfærge blev sat ind paa Ruten, og paa dette Tidspunkt var der forløbet godt og vel tredive Aar, siden Staten havde overtaget dette Færgevæsen. Forud herfor havde Færgeriet ved Vildsund gennem et Par Aarhundreder været i Privateje, og fra denne Periode kan der hentes adskillige Oplysninger til Færgeriets Historie.

Gennem umindelige Tider var Færgerettighederne ved Vildsund og Sallingsund samlet i et Privilegium, der i 1632 var tillagt Hald Slot. Fra dette Aar kendes et Klagebrev fra Bønderne i Thy og paa Mors, der besværede sig over Færgeriet ved Sallingsund, hvor der kun var en Dreng til at betjene Overfarten, der frembød den største Livsfare for Folk og Fæ. Vi faar ved denne Lejlighed at vide, at Bønderne paa Mors aarligt svarede 8 Skp. Byg til Hald Slot for Færgens Vedligeholdelse, og Forholdene har utvivlsomt været nogenlunde de samme ved de nærliggende Færgesteder. Et halvt Aarhundrede senere forpagtede "velagtbare Mand" Chr. Schiøt i Glomstrup Færgerierne ved Vildsund og Sallingsund for 118 Rigsdaler aarligt, men saa skulde alt Sund-Kornet ogsaa tilfalde ham. At Bønderne ikke saa med blide øjne paa denne Færgeskat og vægrede sig ved at betale, ser man deraf, at Færgemændene ved de ovennævnte Sundsteder paa et givet Tidspunkt fik Amtmandens Tilladelse til at lade Sund-Kornet inddrive ved Execution.

Da Privilegiet ved disse to Færgesteder ved et kongeligt Gavebrev i 1685 blev skænket til Ejeren af "Højris", Hr. Poul von Klingenberg for dennes Indsats som Generalpostmester, og derved kom i Privateje, oprandt der en Tid, hvor det utvivlsomt for Indehaverne af Færgerettighederne gjaldt om at faa saa meget som muligt ud af disse. Sundkornet opgives ved denne Lejlighed at beløbe sig til 280 Tdr. aarligt, og denne Gave var vel nærmest tænkt som en Slags Pension til den tidligere Generalpostmester.

Indehaverne af Priivilegiet beskæftigede sig ikke meget med selve Færgeriet. Dette blev gennem en Aarrække bortforpagtet. Provst Schade beretter i sin Beskrivelse af øen Mors fra 1808, at



*Store og klodsede var de Pramme, der gennem Aarhundreder betjente Overfarten ved Limfjordens Færgesteder. Næppe mange vil genkende Færgestedet Vildsund paa ovenstaaende Billede, der skyldes Tegneren H. C. Kofoed i "Illustreret Tidende" 1871.*

Færgemændene baade ved Sallingsund og Vildsund var Fæstere - der vel som en Slags Udmærkelse havde faaet overdraget dette Hverv. Færgemanden i Vildsund havde i aarlig Løn af Privilegiets Ejer 10 Tdr. Rug og 10 Tdr. Byg, og dertil hvad han kunde fortjene ved at sætte Folk over Sundet. For dette var han forpligtet til at vedligeholde Færger og Baade, om fornødent bygge nye, og i det hele sørge for, at Materiellet var i en saadan Forfatning, at der ikke kunde gives Anledning til Klage.

Men Klagerne strømmede ind fra samtlige Færgesteder ved Fjorden. Paa de ovennævnte Vilkaar var det ikke muligt for Færgemændene at præstere mere end en nødtørftig Vedligeholdelse af et i Forvejen slet Materiel - og imedens tog Privilegiets Indehaver sin fede Bid af Kagen. At det har været indbringende at være Ejer af Færgerettighederne ser man blandt andet deraf, at Vendelboen Henrik Wulf Klein fra Jerslev i 1764 maatte betale ikke mindre end 5300 Rigsdaler for Retten til Sundkornet ved Vildsund og Sallingsund, men samtidig fik han ogsaa Ret til Krohold paa begge Steder mod en aarlig Afgift af 4 Rigsdaler og mod at købe Drikkevarerne til Gæsternes Fortæring i den nærmeste Købstad. Og ca. 30 Aar senere, i 1793, solgtes de to Færgesteder ved offentlig Auktion for 7000 Rigsdaler.

Om Vildsund Færgeriets Betydning for Samkvemmet mellem de to Landsdele faar man et Begreb ved at høre, at der her fandtes baade en stor og en mindre Rofærge og desuden en Baad, der kunde benyttes, naar enkelte Rejsende skulde sættes over. Rofærgerne var klodsede Pramme, der af granvoksne Rokarle blev drevet over Sundet ved Hjælp af 14-16 Alen lange, bjælketykke Aarer. Gamle Færgekarle kunde berette om den Trafik, der har fundet Sted ved dette Færgeri. Naar Efteraaret stundede til og Morsingboerne drog. ud til Havet for at hente Torsk til Saltkarret, kunde der være Dage, hvor 30-40 Køretøjer skulde sættes over det smalle Sund, og da var det drøjt at være Færgekarl. Men for Bønderne, der skulde sættes over og ofte maatte vente herpaa i Timevis, var Opholdet vel heller ikke, altid lige behageligt - selv om man paa begge Sider af Sundet havde en Kro at ty til.

Diligencekørslen mellem Thisted og Nykøbing var saa viseligt indrettet, at Passagererne skulde sættes over ved Vildsund ved Nattetide. I saadanne Tilfælde havde man endda ofte ekstra



*Efterhaanden afløstes Færgeprammene af Dampfærger, og vort Aarhundrede saa den moderne Teknik slaa Bro ved flere af de kendte Overfartssteder. Her sejler Vildsundfærgeren en af de sidste Ture før Broens Aabning i 1939. (Aage Pedersen fot.)*

Mandskab til Hjælp ved Aarerne, men det var ikke altid givet, at Færgeren naaede sit oprindelige Maal, men maatte søge Land, hvor Vind og Strøm førte den hen. Og var det Vintertide, hvor det kneb at forcere Sundet for Is, kunde det være en dramatisk, men langtfra behagelig Oplevelse at komme ud for. Dette faar man et fuldgyldigt Bevis for i den Skildring, som Folkemindesamleren Evald Tang Kristensen har givet af en af sine Overfarter her, og han havde dog paa sine mange Rejser været ude for ikke saa lidt af hvert.

Det var i Slutningen af 1880'erne, den flittige Folkemindesamler ved Vintertide med Diligencen fra Nykøbing ankom til Vildsund Færgested midt om Natten. Her stod "Færgekarnene og snakkede sammen om, hvad der var at gøre. Det var haard Vinter, og der var tyk Is paa Vandet, saa de mente ikke, de kunde føre Baaden over. Der var nok en Slags Rende, men der kunde ikke roes i den, da Isen laa fast paa begge Sider af Renden, og dog var den jo ikke til at stole paa alle Vegne" . . . . men "endelig bestemte Karlene sig dog til at gjøre et Forsøg. Vi satte os saa i Baaden eller Skibet. Jeg tror, vi var fire eller fem ialt, og saa gik Karlene paa begge Sider og lænede sig frem over Aarerne, som de havde lagt tværs over Skibet, saa de i Nødsfald, hvis de skulde synke i Isen, naar den ikke kunde bære dem, dog kunde holde sig oppe en kort Stund, indtil de kom over det farlige Sted. Det var en ret hæslied Sejlads . . . . Jeg sad hele Tiden med saadan Angst i mig. Af og til plumpede en af Karlene i, men holdt sig oppe ved Aaren og svang sig helt ind i Baaden, naar Revnen var for bred. Naar Baaden saa var kommet lidt længere frem, maatte han udenbords igen, og jeg maa tilstaa, det saa helt livsfarligt ud".

#### *I Sydthy og paa Thyholm*

fandtes tidligere adskillige Færgesteder - hvoraf de fleste dog kun havde lokal Betydning. Størsteparten af disse Færgerier er nu nedlagt, og af de tilbageværende - Overfarten ved Næssund mellem Mors og Thy og den primitive Færge fra Jegindø til Mors - har Næssundfærgeriet ført en noget tilbagetrukket Tilværelse siden Vildsundbroens Bygning. Dette Færgeri ejes og opretholdes af Postvæsenet og gennemføres med en mindre Motorfærge og Motorbaad, men har i de senere Aar periodevis været helt afbrudt, og dets fremtidige Skæbne ligger ikke helt klart. Færgestedet her hører til de ældste i denne Egn og findes nævnt langt tilbage i Tiden blandt de Steder, hvor de morslandske Bønder skulde levere deres kongelige Skattekor.

Fra den Tid, der ligger forud for Thybanens Aabning i 1882, og hvor Sejladsen paa Limfjorden havde langt større Betydning for de enkelte Lokalteter, end Tilfældet er nu, fandtes der mindre Overfartssteder ved de store Handelspladser ved Doverodde og Tambohus. Af disse var Overfarten fra Doverodde til Boddum vel den mindste, men har dog utvivlsomt haft en vis Betydning i de Tider, da Doverodde var en betydelig Handelsplads, hvor Dampskibene lagde ind og et rigt Liv pulserede i de store Pakhuse, der nu ligger øde og stille tilbage som et Minde om en svunden Storhedstid. Med Jernbanens Aabning havde Doverodde som Handelsplads faaet sit Dødsstød, og med Anlægget af en Dæmning fra Doverodde til Boddum blev det derværende Færgeri nedlagt.

Ser man paa et Kort over det sydlige Thy, hvor Boddum skyder sig ud som en Halvø, forundres man ikke over, at Beboerne her i udstrakt Grad har benyttet sig af Færgefart i Samkvemmet med det omkringliggende Land. Foruden den nævnte Forbindelse til Doverodde, fandtes der fra Boddum Overfart Sted til Graugaard paa Thyholm, og paa denne Maade sparede man den lange Omvej til Thyholm ud over Draget. Dette Færgeri, der er forsvundet for en Del Aar siden, var af primitiv Karakter. Færgehuset var beliggende paa Thyholm, hvorfra Færgen paa Boddumsiden maatte tilkaldes ved Hjælp af en Stage med et Brædt paa, en Fremgangsmaade, der er velkendt fra mange andre Færgesteder. Det kunde i daarligt Vejrlig have sine Besværligheder at paakalde Færgemandens Opmærksomhed, og uden Tvivl har Boddumboerne udøst adskillig Harme over de skiftende Færgemænd, naar de gik ventende og frysende paa den øde Strand. Selv om det egentlige Færgeri nu er forsvundet, hænder det dog lejlighedsvis, at de stedlige Beboere benytter den tidsbesparende Genvej og sætter over Fjorden ved Hjælp af Baade.

Som Forholdene udviklede sig ved Doverodde, saaledes gik det ogsaa ved den gamle Handelsplads og Færgested ved Tambohus. Gennem umindelige Tider fandt der herfra Overfart Sted til Jegindø, her fandtes og findes endnu en privilegeret Kro, og Stedet var Anløbsplads for flere af de Smaadampere, der besejlede Limfjorden. I sidstnævnte Henseende blev Handelspladsen ogsaa slaaet ud af Jernbanen og med Anlægget af Dæmningen til Jegindø forsvandt det gamle Færgeri, hvor Overfarten ved Aarhundredskiftet kostede 25 øre for en enkelt Person, men kun 20 øre, naar man var flere i Selskabet. Og saa ventede man gerne ved Færgestedet for at spare Femøren - for det var i de Tider, hvor selv et saadant Beløb betød noget. Tilbage ved det gamle Færgested findes nu den eneste privilegerede Færgetro i Thy, den er bekendt for sin gode Aalemad, et søgt Sted for Turister og en sidste Mindelse om det rige og pulserende Liv, der førhen har rørt sig paa Stedet.

Jegindøboernes Forbindelse til Omverdenen indskrænkede sig ikke blot til Færgeforbindelsen til Thy. Fra ældgammel Tid hørte Jegindø under Kronen, og i Valdemars Jordebog nævnes, at der fandtes et kongeligt Hus paa Øen, der senere blev lagt under Ørum og i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede under Herregaarden "Lund" paa Mors. Fra denne Tid stammer maaske den endnu eksisterende Færgeforbindelse fra Bølløre Odde paa Jegindø til Hesterodde paa Mors. Frivilligt har Jegindøboeren ikke benyttet denne Overfart i hine svundne Dage, for da gjaldt Rejsen over Vandet Hoveriarbejde paa Herregaarden paa Mors. Frem gennem Tiderne blev denne Rute dog befærdet i mere fredelige Ærinder, helt frem til vor Tid paa yderst primitiv Maade, omgivet af en vis Romantik, naar den stærke Færgemand maatte tage Passagererne paa Skuldrene og bære dem om Bord i den lille Sejlbaad, der besørgede Overfarten og ikke havde nogen Anløbsplads, men lagde til ved den aabne Strand. Nu er Færgeoverfarten kommet ind under mere faste Former, blevet monopoliseret kan man sige, og selv om det til de fleste Tider sker med Sejlbaad, er der dog blevet anlagt smaa Anløbsbroer, hvor den primitive Færge kan tage Passagerer og Gods om Bord.

For Thyholmboerne var den egentlige Udfærd til den store Verden dog Overfarten ved Oddesund, dette sagospundne Færgested, hvis Historie gaar mange Aarhundreder tilbage i Tiden, og hvorover Thyboerens Samkvem med Vestjylland formidledes - ikke mindst i de Tider, hvor Vesterhavet strømmede gennem Aggertangen og umuliggjorde landværts Færdsel.

Ude paa den yderste Spids af det forblæste "Sunddrag" fandtes Færgestedet til Grisetaa-Odde paa den sydligere liggende Tange, her laa den privilegerede Kro, og her havde Færgemændene deres Hus. Overfarten ved Oddesund, der har en anselig Dybde og strid Strøm, var i udpræget Grad afhængig af Vejr og Vind, ofte maatte de Rejsende "bede" her i flere Dage, indtil Færgemanden fandt det for godt at lade de klodsede Færgepramme gaa fra Land. Og i saadanne Stunder gik





*Næssund Færgested har gennem Tiderne spillet en betydelig Rolle for Samkvennet mellem Thyboer og Morsinger. (Aage Pedersen fot.)*

Bølgerne højt ikke alene i Sundet - men ogsaa i Kroen. En anselig Trafik er blevet formidlet over dette gamle Sundsted. Det fede thylandske Kvæg er passeret her over paa deres Vandring til det holstenske, de thylholmske "Aalepiskere", der var kendt over det meste af Jylland, satte over her med samt deres rødmaalede Kærrer, herover gik Vejen til de skovrige Egne i Jylland for at hente Tømmer, og i Kroen mødtes Prangere, Kræmmere og Bissere paa deres Vandring til og fra Thy. Og ude paa denne vindblæste Odde holdtes det aarlige "Sunddravsmarked", der samlede Deltagere viden om fra.

Paa den modsatte "Grisetaa-Odde" laa et mindre Hus, hvor Rejsende kunde finde et nødtørftigt Ly i paakommende Ventetid. I Folkemunde benævntes Stedet "Pinen", Krohold var der officielt ikke her, men alligevel kunde der dog blandt andet faas Brændevin til Fals, hvilket Poeten Jacob Knudsen Schanderup beretter om i en Vise fra 1728, hvori det hedder:

Ved Sundet findes, sagde han,  
en Bolig kaldet Pine,  
der er og en ved Salling-Land,  
hvor Folk kan sætte Skrine,  
ja, gæste der med Pak og Pik,  
naar Vinden blæs for længe,  
og Folk kan faa en liden Slik  
for store danske Penge.

Og at Digteren med "en liden Slik" mener den gode danske Brændevin, faar man bekræftet længere fremme i Visen i følgende Linier:

Gid Brudeparret leve,  
mens der er Vand i Othe-Sund,  
og Krattet der har Ræve,  
mens Piine-Folk har Brændevin,  
og Færgemanden Aare.

Den fynske Præst Rasmus Pedersen Winther, der i 1745 aflagde et Besøg paa Vestervig Kloster, har i efterladte Optegnelser berettet om sin dramatiske Overfart ved Oddesund, der skete med den



*Færgeforbindelsen mellem Bøløre paa Jegindø og Hesterodde paa Mors er den mest primitive i denne Del af Limfjorden. Her er Færgen under Sejlføring paa Fart mellem de to Færgesteder. (M. Østergaard fot.)*

største af Færgeprammene. Efter at de Rejsende, Køretøj og Hestene var blevet placeret paa Færgen og denne havde paabegyndt sin Overfart, blev en af Hestene ”regierlig og udsprang i Havet”. Præsten blev meget bestyrtet over dette, og Hestens Ejer skreg vældigt op, medens Præstens Søn bevarede Fatningen og tog sig af Faderen, der var en Besvimelse nær. Færgekarlene tog Situationen med den Ro, som aarelang Erfaring havde givet dem, og en af Karlene ”henslog alt dette med Latter og sagde til den udsprungne Hest, hvilken han holdt i en Tøysel: Lyster dig icke at seyle, saa lad det nu lyste dig at svømme”. Den videre Overfart forløb uden flere Uheld, men uden Tvivl har Præsten med Rejseselskab draget et Lettelsens Suk, da de satte Benene paa Thylands Jord.

For Færgekarlene har det ikke været noget Særsyn, at Hesten svømmede over Sundet. Der var Tider, hvor baade Kreaturer og Heste paa denne Maade forcerede Sundstederne, hvilket ogsaa gjaldt de store Flokke af Gæs, der den Gang udførtes fra Thy. For Oddesunds Vedkommende har der paa dette Omraade været en anelig Trafik. I Midten af forrige Aarhundrede regnede man den aarlige Transport til 350 Heste, 2500 Stkr. Kvæg, 500-600 Kalve, Lam og Svin og 600-700 Gæs.

Det turde være indlysende at saadanne primitive Færgeforhold har været i høj Grad hæmmende for Udviklingen i disse Landsdele. Kun nødtvungent begav Folk sig paa Rejse fra den hjemlige Arne, og for Fremmede maa det ofte have været en Tortur at være afhængig af disse uberegnelige Overfartssteder, hvor man tilmed kunde risikere baade Liv og Lemmer. Et stort Fremskridt blev naaet, da Rofærgerne efterhaanden afløstes af Dampfærger, men den Harme og de Beklagelser, der tidligere var udøst over de primitive Færgeforhold Limfjorden rundt, forsvandt dog ikke helt hermed. Den voksende Mekanisering, der affødte et langt livligere Samkvem mellem de enkelte Landsdele, gik langt hurtigere end Færgemateriellets Modernisering, og først i de allersidste Aar har dette Problem fundet sin endelige Løsning ved de store Brobygningsarbejder.

I Landet mod Nordvest blev der inden for en meget kort Aarrække slaaget Bro ved de tre største Færgesteder. Hvor de klodsede og primitive Færgepramme Aarhundreder igennem blev drevet gennem Strømmen, der har den moderne Teknik nu spundet sit Staalnet fra Bred til Bred. Den Romantik, der før var knyttet til disse gamle Overfartssteder er en saga blott, men deres Betydning ned gennem Tiderne var af en saadan Karakter, at de stedse vil udgøre et fyldigt Kapitel i disse Egenes Historie.

(Kilde: Landet mod Nordvest bd. 2, side 183-194).