

Den vanskelige vej til Venø

I dag har Venø en af de korteste færgeoverfarter i landet, men endnu for 40 år siden var det noget af en besværlig rejse at komme til Venø eller få gods fragtet frem og tilbage. Venøboerne, der var opfindsomme folk, løste deres transportproblemer på mange forskellige måder, men selv da de oprettede et andelsfærgeri i 1958 var ikke alle problemer løst.

Når den lille smukke Venø ligger om sommeren aflang der i det klare solskin med sine granplantager og lyngbrune bakker, er den så helt forskellig fra vinterens Venø, når regn og vind rusker i de gamle tegl- og cementtagsten og isen klemmer øen i sit stærke favntag.

Jeg er født her i 1939 i en tid, hvor det endnu var muligt for vejret helt at isolere øen med dens sårbare transportmidler fra fastlandet.

Min far Jeppe Peter Jakobsen kom i 1927 fra Vester Fiskbæk i Gudum til Strandgården på Venø sammen med min mor Ingrid Bech fra Hodsager. På Strandgården fødtes vi syv søskende, hvoraf jeg er den yngste, og vi kom til at opleve, hvorledes Venøs isolation aftog efterhånden som mekaniseringen også fandt til disse egne.

Det gamle rofærgeri

Et par år, før mine forældre flyttede til Venø, var der anlagt en havn ved Venøby, men

øens livsnerv gik dog fortsat over det smalle og strømfyldte farvand mellem Kleppen og Venø Odde, hvor der sejlede en lille rofærge.

Færgemanden fra Venø Odde hed i 1927 Anders Madsen. Ham og hans kone Else blev snart mine forældres gode venner. Da færgefolkene engang i trediverne solgte færgeriet og flyttede til Venøby blev William og Anna Lystlund færgefolk med bolig yderst på den barske odde.

Når vi derhjemme havde solgt en kælvkvie eller skulle af med en ko, trak vi den ned til odden. William roede, og vi sad i båden – eller æ pram, som vi kaldte den – og holdt fast i grimen på kvien eller koen, som svømmede over det smalle dybe vand.

Vi havde derhjemme to gule nordbaggerhopper, som hvert år fik føl og skulle til hingst på fastlandet. Min bror Oluf fortæller, at han et år havde to heste, de to føl og sin cykel med over på en gang. Føllene svømmede med hovedet på bagkroppen af deres mor på vej over sundet. De løb så ved



Jeppe og Ingrid Jakobsen uden for Strandgården i slutningen af trediverne. Børneflokket er endnu ikke fuldtallig, idet jeg ikke har meldt min ankomst. Konstruktionen af gården med den meget høje kampestenssokkel kendtes flere steder på øen.

vejsiden eller rundt omkring på hele vejen til Måbjerg ved Holstebro, og ni dage efter løb de den modsatte vej hjem. De svømmede nu selv over vandet og løb hjem til Strandgården.

Hvis man i Williams tid kom til Kleppen og gerne ville over, måtte man sætte et signal. Der var et hvidt signalhus, her satte man i en holder en stang med en sort firkant, men det hjalp jo ikke meget i nat og tåge. Min søster Eva fortæller, at hun kom til Kleppen sammen med broder Oluf en aften under krigen. De havde været med et tog, som var forsinket, så de ankom langt efter færgemandens sengetid, og der stod de så på

Kleppen og råbte ud i natten »Wiiljam! Wiiljam! vi vil gern hjeeem!« – og min sandten om ikke William vågnede og færgede dem over.

Selv husker jeg et rødt flag, man skulle hejse, hvis man ville over, og en tid havde færgemanden lavet et sindrigt signal med dele af et cykelstel, der skulle drejes for at tilkalde færgen.

Efter William kom der en færgemand, der hed Thermandsen. Han havde en motorbåd og havde i øvrigt et bierhverv ved at lave møbler. Grene fra løvtræer blev med sine forskellige krogede faconer savet i smig og lavet til mørkebrune stole, borde og bænke.

Mergel og kalk

Det var jo en begrænset kapacitet rofærgen havde, så da der i sidste halvdel af trediverne skulle merges på Venø, blev der på store flåder overført seks lastbiler til øen. Manden på Sønder Vejsbjerg pløjede med sine heste mergelen løs på marken vest for gården, og her læssedes så med håndkraft, inden mergelen på lastbilerne kørtes rundet på øen.

Det var noget helt fantastisk, at Venø sådan var blevet motoriseret. Mine søskende fortæller om, hvorledes de kunne køre med op til skolen i de store lastbiler. Det var sandelig noget andet end at gå bag rumpen på et par nordbagger.

Det sidste skulle min bror Bent få nok af, da jorden på Venø en halv snes år senere igen var blevet for sur. Denne gang kom kalken fra Aggersund Kalkværk og blev sejlet til Venø havn i et lille sort træskib. Kalken blev løst op på kajen med spil og lossebom. Flere landmænd havde arbejde med at køre kalken om på Lynges mark, hvor der så var oplagsplads, indtil bønderne fik hentet kalken hjem. Der skulle jo være plads på kajen når skibet den næste dag kom med en ny ladning kalk.

Det år kørte Bent 45 tons kalk hjem til Strandgården, og da der var godt 4 km at køre hver vej, blev hestene godt rørt det år.

Postbåden »Svanen«

Den forbindelse mellem Venø og fastlandet, der skulle få størst betydning var dog postbåden »Svanen«. Det var en lille slank postbåd med stor maskinkraft. Den var bygget hos Jens Laursen i Struer, og mandskabet bestod af postfører Chr. Hunsballe, Jens Pe-

ter Jensen (kaldet Nørvang) og Verner Borbjerggaard. »Svanen« fragtede post og det fornødne gods til og fra øen.

Da »Svanen« blev købt, var motoren ikke for god. Det var en Buck diesel på 55 HK, som skulle startes med trykluft. Hvis båden gik i stå ude på vandet, og der ikke var tryk på tanken, og det skete flere gange, så måtte båden slæbes til værftet i Struer for at få motoren startet igen. Niels Chr. Nyby fortæller, at han i en periode sejlede sammen med postfører Mads Svarre, og de fandt ud af, at der var to tanke til luft, men den ene manglede en pakning. Det problem blev så klaret, og så var der ikke startproblemer længere.

Siden fik »Svanen« dog ny motor. Det var en Vølund, som startedes med en patron. Denne motor havde en fin gang, og Nørvang fortalte stolt, at motoren dunkede »Hjem-til-mut-ter. Hjem-til-mut-ter« – og det lød faktisk også sådan.

Mælketransporten var foruden posten nok »Svanen«s vigtigste opgave. Mælken fra gårdene blev kørt til havnen, hvorfra der var afgang kl. 8 om morgenen. Ca. 2 km fra Venøs sydspids blev der lagt til ved Sønderskovs bro. Det var en bro på godt 100 meter, som var lavet af pæle og planker og forsynet med skinner til en trolje, som kunne rumme 8 mælkeunger. Det var her på troljen vi afleverede mælken hjemmefra hver morgen. Når mælken var kommet om bord gik det mod Struer havn, hvor der holdt en vogn klar til at fragte mælken det sidste stykke vej til mejeriet. Noget af mælken kom til Haanings privatmejeri i Kirkegade, men andet blev kørt helt til andelsmejeriet i Resen, for det var ikke alle bønder på Venø, der ville levere mælk til et mejeri, som arbejdede om søndagen. Da Struer Andelsmejeri blev



»Svanen« på sin plads i Venø havn. Postbåden var i stand til at løse de fleste af Venøs behov, men måtte dog give op, da der i forbindelse med øens elektrificering skulle fragtes et transformatorår over. Tårnet blev sejlet over liggende mellem to skibe, som var bundet sammen.

bygget blev al mælken dog leveret dertil.

Når postbåden var blevet losset for kartofler, passagerer og kreaturer, og eventuelle svin var hejst op af lastrummet, så gik det kl. 11.30 atter hjem mod Venø – i de seneste år dog kl. 11.

I sundet ved Venø Odde roede William ud efter aviser og breve, og så skulle vi derhjemme have hesten for vognen og hen til Sønderskovs bro efter mælk og post. Vi søskende gik nemlig med post på den sydlige del af Venø. Jeg var engang som dreng henne efter posten, men det blæste så meget, at jeg

ikke måtte gå ud på broen for mor. Postbåden lagde til og Chr. Hunsballe kom ind med postsækken til mig. Jeg kan se det endnu. Han var iført en mørk stortrøje, og i en af lommerne dykkede næven ned for at hente en håndfuld småpenge op til mig.

En anden gang, hvor øens veje næsten var lukkede af sne, stod vi og manglede rugbrød derhjemme. Jeg kom så med postbåden fra Sønderskovs bro ned til Venøby, hvor jeg fik rugbrød og andet godt hos Jens Købmand, før den seje hjemtur alene gennem den dybe sne begyndte.



Broen ved Sønderkov eller »Mælkebroen« var oprindelig anlagt til udskibning af grus fra strandsletten, men i min tid var den »Svanen«s anløbssted og et yndet udflugtsmål for sejlerne fra Struer.

Jeg husker tydeligt »Svanen«s ankomst til Venø havn, da jeg var en stor knægt. Der var altid et mindre opløb. Marinus Christensen og Hanne, Johannes Hansen, Niels Smed og alle de fiskere, som ikke var på fjorden, stod der og så til. Et par traktorer holdt og ventede på returmælken. Traktoren med Jens Riis fra Nørreriis var der næsten altid. På nordenden af øen var mælkekørslen sat i system, så de forskellige gårde kørte med mælken en dag om ugen, og fik mælken afhentet de øvrige dage om ugen, og det var en stor lettelse. Niels Clemmensen eller »æ gammel kjøman« stod parat med hjulbørren for at køre varer hjem til butikken.

Om julen havde »Svanen« et lille juletræ i

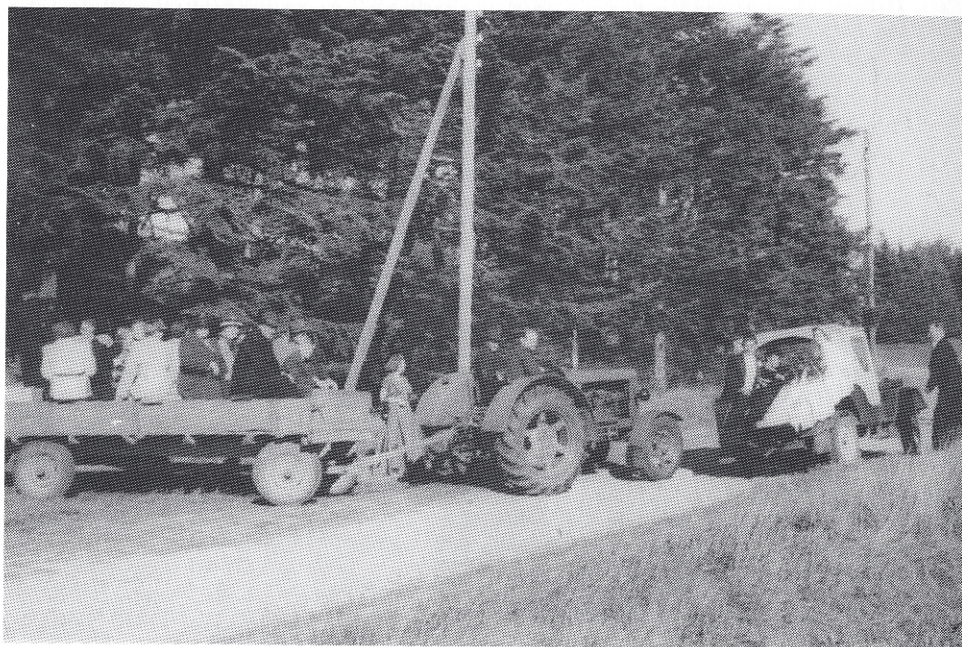
mastetoppen, hvis det da var muligt at sejle med postbåden på grund af is.

Chr. Hunsballe solgte postbåden i halvtredserne til Peder Nautrup, som førte fragt og post indtil færgen kom i 1958.

Traktorer

Engang imellem ankom »Svanen« til Venø med en særlig dækslast. Det var når der skulle en traktor, jeep eller bil til øen.

Med traktoren begyndte landbrugets mekanisering og transporten rundt på øen blev meget lettere. Det må være begyndt lige efter befrielsen, for den første traktor var endnu generatordrevet. Den kom på Nørskov, hvor Herluf Thoustrup dengang var



Bryllupsoptog ved min søster Christas bryllup i 1952. Herluf Thoustrups jeep gør det ud for brudekaret, og Laust Bjerre fra Sønderskov transporterer med sin David Brown alle bryllups-gæsterne på gummivogn fra kirken og hjem til Strandgården.

bestyrer. Nogle år senere købte Thoustrup sammen med sin bror i Mejrup en stor Ford traktor med jernhjul, og da man var fælles om traktoren, skulle den jo fragtes over med postbåden af og til.

En sådan transport skulle ske, når det var roligt vejr og ikke alt for lavvandet, for så blev de planker, som traktoren skulle køre i land på for stejle.

I løbet af nogle år fik flere gårde på Venø traktor, og da der først kom elektricitet til øen i 1950 kunne traktoren bruges, hvor andre brugte elektricitet. Hos Jens Knudsen på Sønderriis brugte man en lille grå Fergussons remskive til at trække tærskværk og kværn. Det var selvfølgelig noget brandfar-

ligt, så der var altid et par spande vand parat. – Også kørsel til selskab om aftenen kunne foregå med traktor – en enkelt gang også til kirke ved særlige lejligheder.

Med den nye tids traktordrift skulle der sejles petroleum og benzin til øen. Det foregik også med »Svanen«. Brændstoffet fragtedes i store 200 liter tromler, og det kunne være hårdt at rulle en sådan tønde ad et par planker op på en vogn. Heldigvis var der altid mange mennesker på havnen ved postbådens ankomst, dels for at få aviser, breve og andet godt med det samme, men de fleste nok af almindelig nysgerrighed. Det betød, at man altid kunne regne med en hjælpende hånd, når der var brug for det.



»Svanen« og »Ternen« oplagt i Venøs isfyldte havn. Selv om »Svanen« var forstærket med metalplader kunne det dog ikke altid klare ismasserne. På kajen bag »Svanen« står de store brændstoftromler.

Andre fartøjer

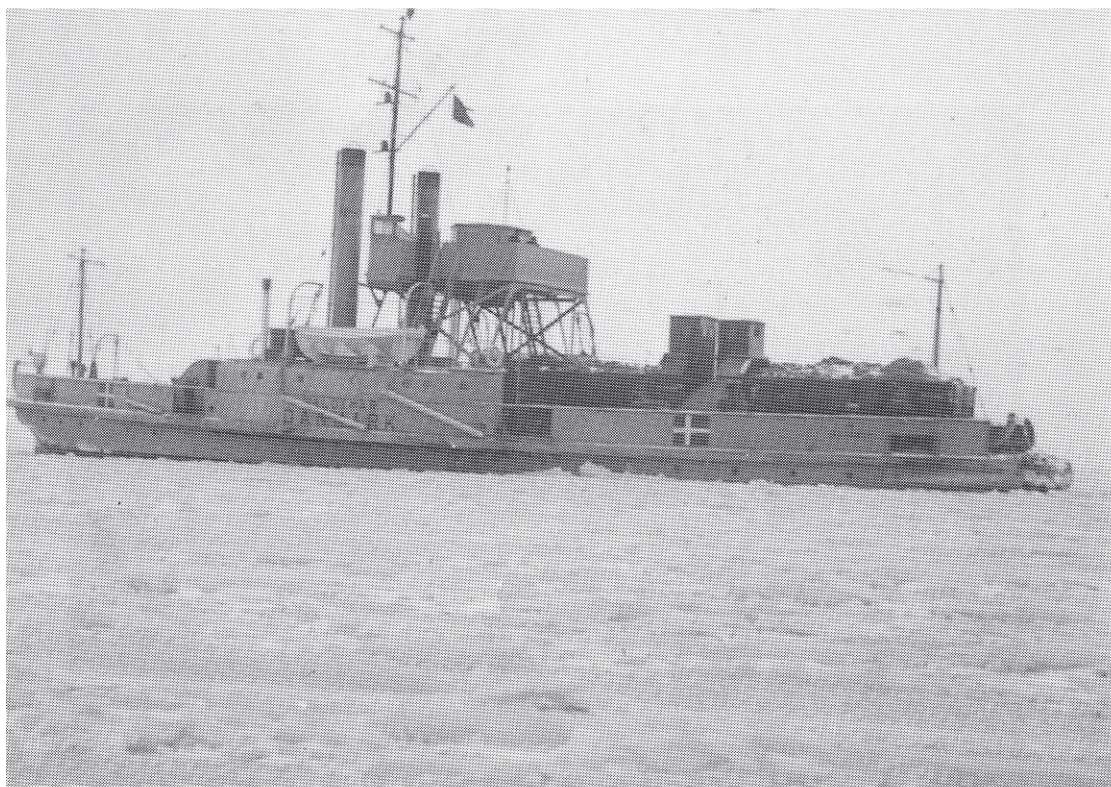
Foruden postbåden var der et par andre skibe, vi ofte så på Venø. Det var »Ternen« og »Viking«. »Ternen« var et skib beregnet til passagerer. Om sommeren sejlede det med turister fra Struer havn til en bro ved Bremdal og videre til Venø. Her gik turisterne så en tur rundt på øen, fik måske et måltid mad på kroen hos Mitte Østergaard, inden de igen afsejlede med »Ternen« – eller »Lange Maren«, som var kælenavnet.

»Viking« var en gammel redningsbåd, som blev brugt til gods og den slags, f.eks. fik vi tørvene til Strandgården leveret med »Viking«.

Vi brugte mange tørv derhjemme, både i komfur og kakkellovn. Et år fik vi 14.000 fra Jens Villadsen i Rotborg i Resen, som havde Peter Brink, der også var fra Resen, til at levere tørvene på havnen i Struer.

Min bror Oluf fortæller, at han en dag tog med postbåden til Struer. »Viking« var på slæb bagefter. Tørvene lå i en stor dyng på kajen, og med en roegreb lastede Oluf »Viking« til der ikke kunne være flere og så gik vejen retur på slæb til Venø havn.

Ved Sønderskovs bro blev Oluf sat i land, så han kunne hente heste og vogn og begive sig til havnen, hvor det hårde slid med at få losset tørvene op på kajen begyndte. Der var langt fra »Viking«s bund op på kajen og



Den gamle Oddesundfærge, statsisbryderen »Valdemar« bryder is i Limfjorden. De tungtlastede kulvogne er placeret på agterdækket for at løfte isbryderstævnen. Ved at flytte kulvognene forud kunne man knække endog meget svær is.

bagefter skulle tørvene så grebes op i vognen, før de kørt hjem og stabledes i tørvehuset. Jo, sandelig varmede de tørv mere end en gang.

Vi har også hentet tørv med pram ovre på Kleppen, fortæller min storesøster Eva. De blev roet hjem til Strandgården. Hun fortæller om sådan en blikstille aften, hvor der blev roet tørv hjem. Børnene sad med benene uden for båden. Der var morild, som lyste og glimtede i vandet, og det var som guld, der dryppede fra årerne, når de roede.

Ved det store dræningsarbejde på Venø i 1946-47 foregik transporten også med »Viking«, der efter postbåden kom på slæb

ovre fra Gyldendal teglværk i Salling. Jeg kan huske, at skibet blev sat på grund derhjemme og vi kørte ud i vandet med hest og vogn, og så blev drænrørene omladet til vognen. – Når »Viking« transporterede mursten og anden fragt kunne omladningen foregå på samme måde.

Isvintrene

Når vinteren kom og begyndte at lukke sejlruen til Struer, blev mælken fragtet over i prammen ved Venø Odde. Når isen fik en tykkelse på 30-40 cm blev der lavet en rute over isen fra Venø Odde til spidsen af Vral-



Indførelsen af »Venøbussen« i 1958 var ikke helt problemfri. Ejner Stephansen fra Venø havde hævdet, at det ville være nødvendigt at hæve vejen over Kleppen, men den rådgivende ingeniør ved vejanlægget forsikrede, at det ville være helt overflødigt. Der skulle gå næsten 30 år, inden tilkørselsforholdene til færgen var bragt helt i orden.

den ved Struer. Først gik folk med nogle lange stager og en økse. De slog hul flere steder i isen for at se dens tykkelse og kvalitet, der var jo altid fare for våger i isen. Når isen var kontrolleret, blev ruten mærket af på den måde, at de optagne prøver blev lagt på

begge sider af ruten, og snart var der også en stribe hestepærer og den slags over isen. Der var dog også tidspunkter, hvor det var folkelige selv, som trak slæderne med mælk og andre varer over isen, og det kunne tage sig ud som en hel polarekspedition, men far kunne

godt finde på at bruge både hest og arbejdsvogn over isen, selv om andre foretrak at trække en slæde.

Der kom af og til en isbryder gennem fjorden. Det var den gamle dampfærge »Valdemar« fra Oddesundoverfarten, som efter broens åbning gjorde tjeneste som statsisbryder. Den var ikke alt for effektiv, men så havde man god brug for jernbaneskinneerne på dækket. Isbryderen blev nemlig sejlet op på isen og så trak man en fyldt kulvogn forud og under dens vægt knækkede isen.

Min broder Oluf fortæller, at far og mor i isvinteren 1941-42 kørte over isen for at besøge fars søster og svoger i Overgaard i Resen. De kørte lige over fra Strandgården til Kleppen. Det var mørkt og tåget, da de skulle hjem igen, og lige som de skulle til at køre ud på isen ved Kleppen kom en bil i stor fart og standsede dem. Det var bager-svend Jens Justesen fra Humlum. Færgemanden havde ringet til bager Lars Jepsen og fortalt at isbryderen havde været gennem sundet, og det ville være den visse død at forsøge at køre over. Mor blev så færgen over sejltredden, men far måtte tage gennem Struer og benytte ruten mellem Vralden og Venø Odde.

Erik Bech Jakobsen
Gårdejer
Øster Birkild
Birkildvej 12
Asp
7600 Struer

Da der i 1958 blev etableret færgefart med en lille automobilfærge mellem Venø Odde og Kleppen var det et stort fremskridt. Postbåden indstillede sejladsen og Karl Anker Jensen købte en bus og fik den kombinere-de stilling som buschauffør og postfører på Venø. Venø var næsten blevet landfast, og de folk som i dag beklager sig over besværlighederne ved at komme til Venø, må være dem, der ikke kender den vanskelige vej til Venø for blot 40 år siden.

