



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



Thomas Bloch Ravn

STRUER

En limsfjordsby i historisk profil

STRUER

Thomas Bloch Ravn

STRUER

En limfjordsby i historisk profil



STRUER KOMMUNE

1992

67 s. . .

Struer. En limfjordsby i historisk profil. Af museumsinspektør Thomas Bloch Ravn.

Udgivet 1992 af Struer Kommune, Rådhuset, 7600 Struer, tlf. 97 85 55 88.

Tryk: Christensens Bogtrykkeri, Bogtrykkergården a/s, Struer.

ISBN 87-89810-00-7

© Struer Kommune og Thomas Bloch Ravn 1992.

Bogens forside viser Struer 1893, set mod syd fra dæmningen over Kilen. Oliemaleri af ukendt kunstner. Signeret C. H. Original på Struer Museum.

På bagsiden Struer 1992, Smedegade set mod øst. Oliekritdtegning af Vagn Hasle Nielsen. Original på Struer Museum.

Forord

Struer er ikke nogen gammel by. Den 1. april 1992 er det således blot 75 år siden, at Struer blev ophøjet fra sognekommune til købstad.

Men forud for denne anerkendelse som »rigtig« by ligger der en interessant historie, som rækker adskillige århundreder tilbage i tiden. Ifølge de gamle papirer er det i disse år ca. 500 år siden, at Struers navn begyndte at optræde i officielle dokumenter.

Med lidt god vilje kan man således sige, at Struer kan fejre to ting. Dels sit 75-års jubilæum som købstad, dels 500-året for byens tilsynekomst i de historiske kilder.

Kommunalbestyrelsen i Struer har ment, at dette »dobbeltjubilæum« er en passende anledning til at udsende en oversigt over Struers historie. Ikke en tung, videnskabelig afhandling på flere hundrede sider, og heller ikke en overfladisk reklametryksag. Men en letlæst historisk skildring af de vigtigste faser i byens udvikling gennem de seneste ca. 500 år.

Museumsinspektør Thomas Bloch Ravn har påtaget sig denne opgave, og han har løst den på en god måde ved at koncentrere sin skildring om de ting, der gør Struer til Struer. Ideen er at se byens historie i profil, således at der især lægges vægt på de forhold, der adskiller Struer fra andre byer, mens de forhold, Struer har fælles med de fleste andre byer, behandles mere summarisk. Dermed har bogen ikke kun interesse som jubilæumsbog, men vil bevare sin aktualitet i årene fremover.

Det er mit håb, at bogen om Struer må blive vel modtaget og læst af mange, både i forbindelse med jubilæet og i de kommende år.

Struer i marts 1992

Niels Bergholt

Borgmester



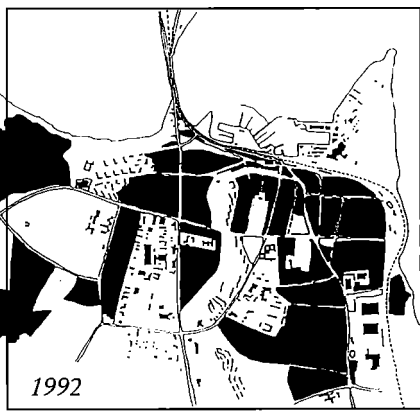
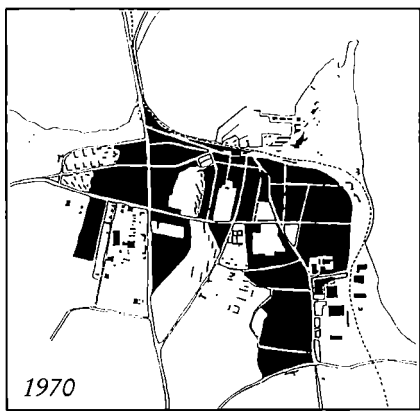
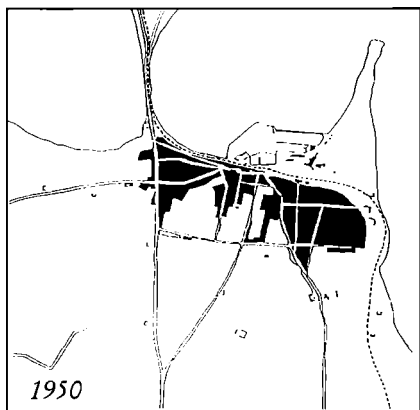
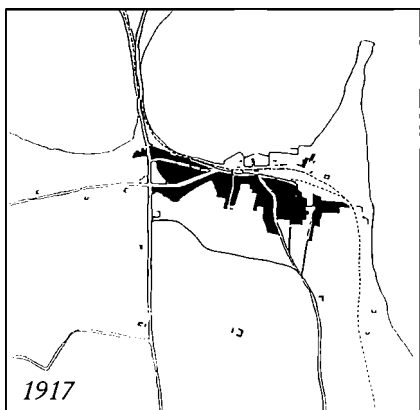
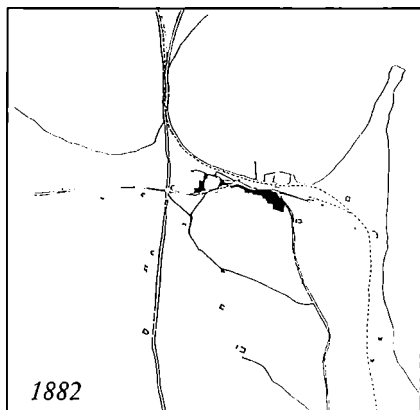
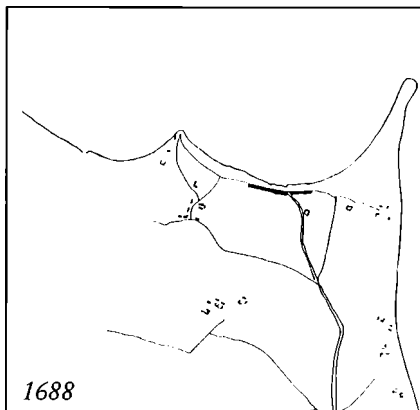
Struer havn i 1870erne. Bag tømmerstabletterne ses dampskibshavnen, og bagved tværmolen det ældste havnebassin fra 1856. Længere ud mod vest ses Østersbroen og dæmningen over Kilen. Forrest til venstre DSBs drejeskive for enden af baneanlægget.



Struer havn 1991, set mod vest fra toppen af DLG's silo. I forgrunden østhavnen fra dette århundrede. Bag de store tanke ses den gamle havn. I baggrunden lystbådehavnen, og længere mod vest anes dæmningen over Kilen. Foto Søren Pagter.

Indhold

- 9 Snævringen ved den grusede strandbred
- 10 Vadested og bro
- 11 »Struer bye« anno 1688
- 14 Handelspladsen
- 15 En købstad, der blev kvalt i fødslen
- 16 Købmændene flytter til Struer
- 18 Konsulens søn ser tilbage
- 20 Havn og hovedlandevej
- 21 Endestation for Jyllands første jernbane
- 23 Med sejl og damp
- 26 Det store østerseventyr
- 28 Knudepunktet
- 30 Friske fisk til fjerne steder
- 31 Næsten som en købstad
- 33 Institutionernes indmarch
- 34 Sten til byens huse
- 36 Kirke og kommune
- 37 Et tidsbillede 1908
- 39 Stort svineslagteri til Struer
- 41 Danmarks jernbaneby nr. 1
- 42 Trafikassistenten fortæller
- 44 Endelig købstad
- 46 Strejftog
- 47 Digter og kulturaktivist
- 49 Et kulturelt knudepunkt
- 50 Radiofabrik i Vestjylland
- 51 3. Distrikt nedlægges
- 52 Et statsgymnasium for Vestjylland
- 54 Sabotage og schalburgtage
- 56 En økonom ser på Struer
- 59 Til søs
- 61 B&O - det danske kvalitetsmærke
- 63 By i bevægelse
- 65 Overblik
- 67 Efterskrift



Struer er i dag en jævnstor limfjordskøbing. Havneby, knudepunkt for jernbanen, hovedby for slagterikoncernen Vestjyske Slagterier og hjemsted for det verdenskendte radio/TV firma Bang & Olufsen.

En ny by er den. Opstået i forrige århundrede, anerkendt som købstad så sent som 1917, og så alligevel et sted med en egen historie, som rækker adskillige århundreder tilbage i tiden. Det er en historie, som i mangt og meget ligner andre byers, men som også - når man ser den ude fra eller lidt på afstand - har sin egen klare profil.

Snævringen ved den grusede strandbred

Den ældst kendte skriftlige overlevering af navnet Struer er ca. 500 år gammel. 1485 optræder det som forled i navnet »Struerdall« og 1497 i gårdnavnet »Strwergarth« (dvs. Struergård). Først fra 1532 er navnet overleveret selvstændigt som »Struuør«.

Det er omdiskuteret, hvad navnet præcist betyder. Men den nyeste forskning mener, at det første led, »Stru-«, betyder snævring eller smal åbning; altså stru- ligesom i strube. Efterledet, »-er« eller egentlig »-ør«, betyder gruset strandbred. Det vil sige, at stednavnet Struer betyder snævringen ved den grusede strandbred.

Hvornår navnet er opstået, ved man

ikke. Men sandsynligvis er det første gang blevet brugt af søfarende i ældre tid. I det hele taget er det oplagt, at en hel række stednavne omkring Struer er opstået ved, at man har betragtet landskabet fra fjorden.

Det er tankevækkende at forestille sig Knud den Helliges krigsfolk komme sejlen-de ind i Struer bugt. Vi ved, at han i 1085 samlede sin ledingsflåde ved »Humla« i Limfjorden, og det vil antagelig sige i Struer bugt og Kilen. Efter at være kommet fri af Kleppen og Venø odde har skibene på deres styrbords side haft Humlum, der betyder bakket landskab. Ret forude mod syd-vest har folkene kunnet se en indsnævring af fjorden, og på nært hold kunne de se den grusede strandbred. Struer kaldte man stedet; men der var ingen by, højst nogle huse langs stranden. Snævringen bestod af to odde, og efter at have passeret gennem åbningen er skibene kommet ind i den smalle vig »Kilen«, i hvis bund de på styrbords side havde landet, der rejser sig stejlt, »Resen«. På bagbords side lå »Ølby« - et stednavn, der har flere tolkninger, men som den nyeste forskning mener betyder stedet, hvor man brygger øl.

Det planlagte togt mod England blev imidlertid aldrig til noget. Kongen selv dukkede ikke op, og da høsten nærmede sig, drog de fleste krigsfolk hjem.



Hvor Limfjorden snævrer ind til Kilen ligger Struer ladested lunt i sin bugt mellem Vralden og Struer odde. Konceptkort fra 1790erne til Videnskabernes Selskabs kort.

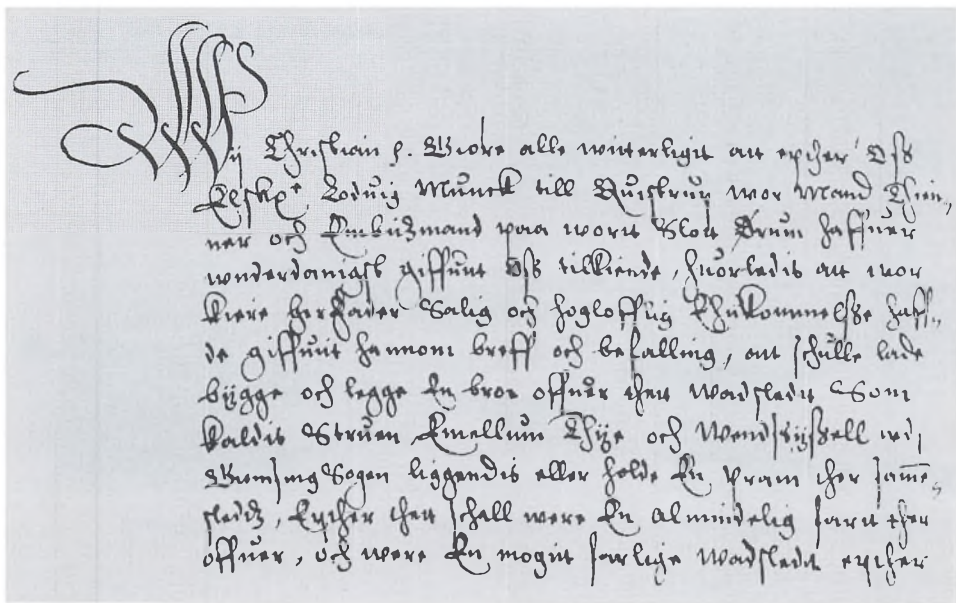
Vadested og bro

I et kongebrev fra 1578 oplyses det, at der ligger et farligt vadested i Gimsing sogn, som kaldes Struer, hvor over den vejfarende mand kun kan komme med stor nød og undertiden ikke uden livsfare, og hvor mange ofte mister heste og vogn.

Struer vadested lå mellem de to odder, hvor nu dæmningen over Kilen er anlagt. Oprindeligt var vadestedet især af lokal betydning. Men med 1500årenes voksende kreatureksport fik det også regional betydning, idet studene fra Sydthy og Thyholm blev drevet over Oddesund og Struer på deres vej mod de store markeder i Nordtyskland. Det var baggrunden for, at kongen i 1589 påbød den stedlige lensmand,

Ludvig Munk til Quistrup, at bygge en bro over »thett Wadstedt Som kaldis Struen«, altså det vadested som kaldes Struer. Brevet oplyser, at der var en betydelig trafik på stedet, og det pålagde Ludvig Munk at bygge en god, fast og stærk bro med stærke pæle, tømmer og egebrædder og med rækværk langs med siden, så den vejfarende kan komme over uden våde og fare. Fem år senere oplyses det, at broen var etableret.

Ludvig Munks bro holdt imidlertid ikke evigt. Omkring 1640 blev den revet bort af vinterisen, og da det i de mellemliggende år var gået stærkt tilbage med studehandelen, var der ingen, der fandt anledning til at genetablere broforbindelsen. Rester af broens pæleværk kunne endnu i slutningen af 1800tallet ses på vestsiden af den dæm-



22. juni 1589 påbød Christian IV sin lensmand »Lodwig Munck till Quistrup« (se linie 2) at opføre en bro over »thett Wadstedt Som kaldis Struen« (linie 7-8).

ning, som staten anlagde over Kilen i 1856.

I perioder herefter ved vi, at der har været en primitiv færgedrift ved Struer; i øvrigt har man måttet klare sig som førhen med at vade over.

»Struer bye« anno 1688

I 1638 skrev præsten i Gimsing, hvorunder Struer dengang hørte, at der »Norden for kirken er en vig ind af Limfjorden, kaldet Struer, med en by derhos af samme navn, hvor indskibes og føres bygningstømmer og andre fornødne varer og gods«.

»Struer bye«, som den lille bebyggelse ved bugten allerede dengang blev kaldt, var ikke nogen rigtig by, ikke en købstad med

handlende og håndværkere i stort tal. Men der er næppe tvivl om, at Struer var i vækst og måske på vej til at blive en hel lille strandkøbing.

Fra 1680erne er der bevaret et materiale, der gør det muligt at foretage en historisk vandretur gennem det daværende Struer. Materialet består af de protokoller, hvori landmålerne gjorde deres notater under forarbejdet til Christian Vs store matrikel af 1688.

På den historiske vandring følger vi landevejen fra Holstebro via Gimsing kirke til Struer. Det vil sige, at vi går ad den nuværende Søndergade, som løber langs den østligste af de to slugter, der skærer sig vej gennem bakkerne ned mod Struer bugt. Landskabet er frugtbart, men nøgent; det sidste



Besætningen i en kåg losses varer over i hestevogn. Tegning af Chr. Dalsgaard.

træ blev hugget om, da svenskekongens lejesvende hærgede landet godt 30 år tidligere.

Første stop er Torngård, det nuværende Struer Museum, som dengang var en firelænget bondegård, utvivlsomt opført i bindingsværk, sådan som det dengang var almindeligt i Vestjylland. Fra Torngård er der vid udsigt over det friske fjordlandskab. På nordsiden af Struer bugt ses bakkerne ved gården Bremdal. Lidt længere borte mod nordøst strækker Venø sin fiskeagtige krop ud i fjorden, og mod øst, på bakkekammen ud mod Vrald odde, kan vi se Hovedgård, som et halvt århundrede senere blev delt i gårdene Overhoved og Nederhoved. Nede langs strandkanten ligger en noget større bebyggelse.

Går man nærmere, viser bebyggelsen sig at bestå af i alt 14 huse, en mindre gård og den noget større bondegård, Marskærgård - det hele samlet langs det fællesareal, der

kaldes Struer gade. Vi må forestille os fællesarealet fyldt med fiskernes garn og redskaber, og omkring de to gårde står der forskellige landbrugsredskaber. I et par småhusene drives der håndværk og krohold, og ud mod strandkanten er der oplag af tømmer til salg til omegnens bønder. På den let grusede strandbred ligger fiskernes både og ude i bugten ses en tømmer-skude, som tilhører en købmand fra Aalborg.

Følger vi herpå vestsiden af dalen med den lille Struerdal bæk, kommer vi til den anden del af Struer, nemlig bebyggelsen Struerdal. Bebyggelsen viser sig at bestå af i alt seks gårde og fire huse, som er placeret på randen af »Bjerget« i det område, der i dag ligger mellem Anlægget og Holstebrovej. Ved nærmere eftersyn viser det sig, at den ene af gårdene ligger øde hen; det har den sikkert gjort siden svenskekrigene 30 år tidligere. Som rosinen i pølseenden ligger Oddehuset, der som navnet siger er place-



Fiskere gliber ål i fjorden. Maleri af Hans Schmidt. Original på Skive museum.

ret helt ude ved Struer odde. Beboerne i Struerdal er først og fremmest beskæftiget ved landbrug og fiskeri.

Alt i alt bestod Struer i 1680erne af 27 huse og gårde med et indbyggertal, som kan anslås til ca. 100. Såvel gårdbeboere som husmænd var fæstere under herregården Quistrup.

Handelspladsen

Allerede fra første halvdel af 1600tallet ved vi, at der blev losset meget bygningstømmer i Struer bugt. Historikeren Arent Berntsen fortæller i sit storværk »Danmarkis oc Norgis Fructbar Herlighed« fra 1656, at det især var skibe og søfolk fra Læsø, »der føre meget bygningstømmer fra Norge ind for Struer«.

Arent Berntsen vidste, hvad han talte

om. Fra sin tid som sekretær for Axel Juul til Quistrup og Volstrup, havde han et fremragende lokalkendskab, og han kunne derfor også oplyse, at »den største del af Hardsyssels indbyggere« tog til Struer for der at købe deres bygningstømmer.

Struer var den ene af Hardsyssels eller Nordvestjyllands tre vigtige porte til omverdenen. Den ene var studevejen fra Thy og ned gennem Jylland til Nordtyskland. Den anden var Ringkøbings søværts forbindelse til Holland. Og den tredje var Struer ladested, som gennem Limfjorden havde forbindelse med storkøbstaden Aalborg og videre ud gennem Kattegat til København og til Sverige og Norge.

Lad os tage handelen i Holstebro som eksempel. I 1743 fortæller byfogeden, hvordan købmændene herfra havde »nogen liden Negotie« på Holland, hvorfra

man indfører fransk brændevin, krydderier og alenkram. Den vigtigste handel gik imidlertid via Struer. Herfra udførte man korn og fedevarer til Aalborg, København og Norge. Via Struer indførte man så igen en del norsk fyrtømmer, tjære, stål, hør, hamp, salt og andre handelsvarer, som Holstebro købmændene kunne afsætte på egnen. Transporten af varerne foregik fra Aalborg til Struer »ved små fartøjer, som købmændene i Aalborg er ejere af«, beretter Holstebros byfoged i 1743, og fra Struer gik transporten videre til Holstebro med hestevogn.

En købstad, der blev kvalt i fødslen

Struer var således først og fremmest et handelsmæssigt forbindelsesled mellem det indre Hardsyssel og verden udenfor. Men Struer var også noget i sig selv. Ikke en fuldgyldig købstad, men dog et tilløb, som allerede i 16-1700-tallet var så markant, at Struer mere lignede Limfjordens småkøbstæder end disse lignede storkøbstaden Aalborg.

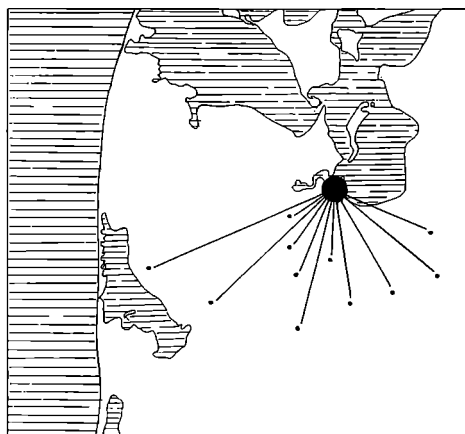
Da søkortdirektør Jens Sørensen således i 1695 var i Struer opdagede han øjensynlig ikke, at byen ikke var købstad. Det fremgår af det søkort over Limfjorden, som kom ud af besøget, idet han her markerede Struer med samme signatur som købstæderne Lemvig og Nykøbing (se kort s. 13).

Som småkøbstæderne udgjorde Struer en nogenlunde samlet bebyggelse. Indbyggertallet oversteg næppe de 100, mens der i Lemvig boede 316 i 1769, i Skive 435, i Nykøbing 547, i Holstebro 679 - og i Aalborg 4.160.

Både Holstebro og Lemvig var som købstæder for små og svage til at holde de 100 struerboere i ave. Derfor opstod der ved Struer ladested en række erhverv, som ellers var forbeholdt købstæderne. Flere struerboere drev således selvstændig handel som kommissionærer for købmændene fra Aalborg, og ifølge en landstingsdom fra 1735 havde de handlet på denne måde »længere end nogen mands mindetid«.

Struerboerne drev også krohold og brændevinshandel. Og selvom det ikke var lovligt, er der ingen tvivl om, at de havde myndighedernes velsignelse. I hvert fald havde Amtsstuen i Ringkøbing igennem mange år med glæde taget imod skatter og krigsstyr fra struerboernes virksomhed, oplyses det i en dom fra 1735.

Fra tid til anden omtales der også håndværkere i Struer; mest almindelige fag som smede, tømrere, murere og skræddere. De var ikke organiseret i laug, men det var de-



Struers handelsopland i 16-1700 tallet. Udarbejdet på grundlag af oplysninger i præsteindberetninger 1766-68 (Ribe Bispearkiv, Landsarkivet for Nørrejylland).



Købmand H. P. Rygaard (1804-1885) flyttede i 1842 sin forretning fra Holstebro til Struer. I de følgende 11 år opbyggede han her forretningen til at være et af Jyllands største handelshuse.

res fagfæller i Holstebro, Lemvig og Skive heller ikke. Håndværkerlaug skulle man helt til Aalborg eller Viborg for at finde.

Struerboernes vigtigste erhverv var dog fiskeri og landbrug. Fra slutningen af 1700-tallet ved vi, at der ved Struer blev fisket med to heltvod, fire sildevod og syv »åle eller såkaldede pulsvod«. Bag hvert vod stod et vodlag på 3-4 personer.

Det var dog de færreste der kunne leve af deres erhverv. Så ved siden af fiskeriet, handelen, værtshusholdet eller håndværket havde de fleste struerboere lidt landbrug. Så havde man jo føden i huset, som man sagde.

Trods de små forhold var opkomlingen ved fjorden en alvorlig torn i øjet på borger-

ne i Holstebro. Handelen og værtshusholdet ved Struer fik efterhånden et omfang, som Holstebro ikke længere kunne negligere. Man prøvede derfor at komme struerboernes aktiviteter til livs.

Både i 1681 og 1733 udstedte kongemagten forbud mod handel og værtshushold ved Struer. Men et var lov, et andet virkelighed. For bønderne i Gimsing, Hjerme, Vejrum, Ølby og Fousing var det lettere at handle ved Struer end at tage den besværlige tur til Holstebro, og derfor fortsatte de ulovlige aktiviteter. Det var først da en bestemmelse fra 1777 fastslog, at købmændene fra Holstebro - og ingen andre - måtte sælge varer ved Struer, at Holstebro fik lidt hånd i hanke med udviklingen. Godt 20 år efter fulgte en anden bestemmelse, som tillod købmændene at etablere en kompagnihandel ved Struer.

Tanken blev realiseret i 1799, da 9 Holstebro købmænd i fællesskab købte et af de jordløse huse ved fjorden og her opførte et firlænget gårdanlæg med pakhús. Kompagnigården, som ejendommen blev kaldt, var den første egentlige handelsbygning i Struer. Den blev opført der, hvor »Grand Hotel«, Østergade 24, ligger i dag. Eksperimentet blev imidlertid ingen succes, og allerede 1805 solgte købmændene Kompagnigården.

Dette korte handelsintermezzo var en enlig svale i datidens Struer. Men eksperimentet var samtidig et tidens tegn på, at tingene var ved at ændre sig.

Købmændene flytter til Struer

I 1825 indledtes en ny epoke i Struers, ja i hele den vestlige Limfjords historie. Havet



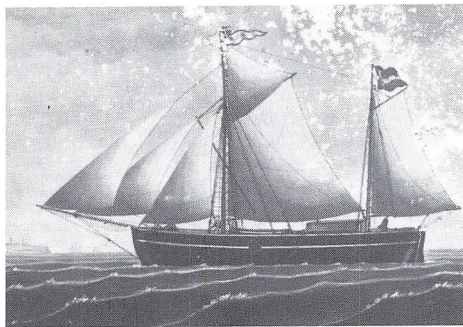
1842 lod konsul Rygaard opføre et 3-etages pakhus ud til Struer gade (nuv. Østergade). I en brandtaksation fra 1847 oplyses det, at halvdelen af nederste etage var udlejet til pakhus for Toldboden og beboelse for toldofficianten. Resten af bygningen benyttede Rygaard selv til pakhus. I begyndelsen af 1900'erne blev huset bygget om til ukendelighed og fik navnet »Toldbodhus«. Foto o.1900.

brød igennem Aggertangen, og i løbet af nogle år blev fjorden åbnet for sejlads mod vest. I 1839 blev besejlingsforholdene yderligere forbedret, da en stormflod uddybede huller i tangen.

Aalborgs kontrol med handelen i Vestlimfjorden blev derved svækket, og der opstod en situation, hvor lokalt initiativ for alvor begyndte at kunne betale sig. Allerede omkring 1830 begyndte den indfødte

struerbo Peter Tang at drive handel på stedet, og også skipper Jens Chr. Stougaard tog fat på lidt handel. De fulgtes i de følgende år af en række købmænd, småhandlende samt gæstgivere og værtshusholdere.

Det var imidlertid en mand fra Holstebro, der blev den egentlige fødselshjælper for Struer som handelsby. Købmand og konsul H. P. Rygaard var det. Han så de store muligheder, der var i byen ved fjor-



Kuffen »Plutus« indgik i 1840erne i den betydelige handelsflåde, som konsul H. P. Rygaard ved denne tid opbyggede omkring sit handelshus i Struer. Kuffen var en af de fladbundede og rummelige skibstyper med oprindelse i det frisiske, der sammen med tjalken og everten hurtigt blev udbredt i Limfjordsområdet.

den, og i første halvdel af 1840erne flyttede han sine aktiviteter fra Holstebro til Struer, hvor hans i forvejen betydelige købmands-handel voksede sig endnu større.

I 1842 købte konsul Rygaard Holstebro-købmændenes gamle kompagnigård ved fjorden, som han gjorde til centrum i sit handelsimperium. I tilknytning til Kompagnigården lod han samme år opføre en pakhuisbygning i tre etager. Der ud over supplerede han - også i 1842 - det lille teglværk, han i 1837 havde startet på det sted, hvor Handels-Teknisk skole nu er placeret, med det store Struer Teglværk, der lå, hvor Teglortvet nu er.

Endelig købte Rygaard i 1842 Torngård - i dag Struer Museum - som han lod ombygge til dens nuværende skikkelse.

I sommeren 1845 stod gården klar til indflytning, og Rygaard med familie og

husstand blev nu endelig rigtige struerboere.

Fra sit hovedkvarter i Torngård opbyggede Rygaard sin forretning til at være et af de største handelshuse i Jylland. Ved midten af århundredet omfattede virksomheden - foruden et betydeligt landbrug - to teglværker, tømmerplads og købmands-handel, og med sine 12 skibe i søen formåede Rygaard at gøre Struer til et handelscentrum med direkte skibsforbindelse til Slesvig-Holsten, England, Norge og København.

I slutningen af 1853 solgte Rygaard sin forretning til købmand Mads Schou fra Holstebro. Schou flyttede efterhånden hele sin virksomhed til Struer, hvor også han oplevede fremgang og vækst.

Konsulens søn ser tilbage

»Struer var dengang kun en lille landsby med ca. 400 indvånere«, erindrer konsulens søn, Oscar Rygaard, fra begyndelsen af 1850erne. »Størstedelen var fiskere, sømænd og arbejdere, hvis små huse sammen med et par mindre gårde lå spredte langs med sydsiden af bugten fra Vrallen mod øst til Kilen i vest. Det var fattige og nøjsomme folk, hvoraf størstedelen direkte eller indirekte havde sin fortjeneste gennem faders forretning, efterhånden som denne og dermed skibsfarten på Struer udviklede sig«.

Efter at konsul Rygaard i 1845 var flyttet fra Holstebro til Struer, fortæller sønnen, »fortsatte han sin forretning en gros, nærmest omfattende trælast, korn, uld, vin og enkelte kolonialvarer. Samtidig anlagde han to - efter datidens forhold - store tegl-

værker, hvis produkter fandt rivende afsætning til omegnen, Holstebro og byer ved Limfjorden«.

»Det første skib, hjemmehørende i Struer, var en hollandsk tjalk, som fader købte og fik gjort sejlklar, efter at den var strandet på vestkysten... Siden købte fader flere skibe og ejede til sidst en halv snes, mest jagter og galeaser samt en enkelt skonert. Alle lidet dybtgående, da deres rejseruter næsten altid gik gennem den meget grundede Aggerkanal, hvad enten rejsen gjaldt Hamborg (hjemlast: vin og kolonialvarer) eller især England med korn og kul i retur. Trælast fik fader fra Norge (sjældent fra Sverige) med små norske skibe, der så fik korn som returlast«.

»Da Struer dengang ikke havde nogen havn, foregik al varetransport mellem skibene og land ved hjælp af store, fladbundede pramme (kaldet kåge), der stagedes frem ved hjælp af 6-8 alen lange stager og førtes så nær til stranden, at vandet ikke var dybere, end at hestene kunne bunde og vognene komme på siden af dem for at modtage eller afgive last. Bjælker og andet tømmer blev ligefrem kastet overbord og halet op på land, efterhånden som de drev ind på stranden. Da foruden ovennævnte varer en mængde mursten fra teglværkerne blev transporteret pr. skib, var det sjældent, at der om sommeren var tomt for skibe i bugten«.

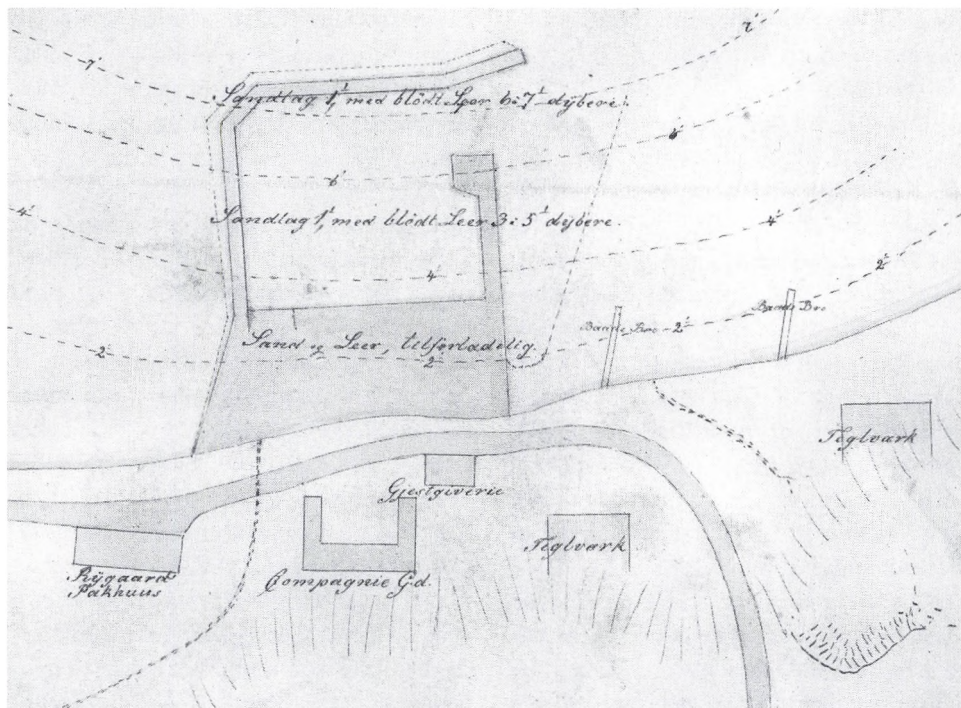
»Naturligvis fik en mængde mennesker arbejde hos fader, efterhånden som forretningen udvidedes, og da en stor del af dem var i kosten, hvortil kom, at alle skibene provianterede hjemmefra, samt en stadig invasion af fremmede (dels forretningsfolk, dels omegnens proprietærer og præster),

var det intet under, at moder havde nok om ørerne, for at alt skulle klappe. En dag husker jeg, at en af kontoristerne ved middagsbordet sad og regnede ud, at ikke mindre end 72 personer daglig fik kosten hos os. Der blev også hver måned slagtet et stort kreatur eller et par svin foruden får og kalve, og kælderer var fuld af store saltkar, mælkebøtter og hylder til oste og brød m.m.«

»Hjemmet var præget af arbejde, tidlig og sent, både i huset og uden for dette, på tømmerpladsen, teglværkerne, skibenes ladning og losning osv. Dengang var der intet, der hed 8 timers arbejdsdag; men dens længde rettede sig efter behovet. Kontorpersonalet bestod af 2-3 mand, hvilket kunne regnes for lidt i forhold til forretningens størrelse; men jeg tror nok, at en del af denne skete ved mundtlige aftaler - dengang gjaldt et ord et ord - , så at korrespondancen kunne indskrænkes til at omfatte, foruden enkelte større handelshuse her i landet, Hamborg (Pontoppidan), Hull (Brøchner) og Norge«.

»Da det dengang var svært at få danske arbejdere, der var kendt med teglbrænding, måtte fader lade dette udføre af tyske, og hvert forår kom 15 Lippedetmoldere, som bekendt Tysklands - i det mindste dengang - dueligste teglbrændere, spadserende og besørgede strygningen og brændingen af murstenene, afvekslende i de to ovne. De var flittige og skikkelige og levede et meget stilfærdigt, tarveligt liv. Efter velforrettet arbejde marcherede de hjem for lige så fornøjede at give møde det næste år«.

»Ja, det var dengang, hin lykkelige tid«, erindrer konsulens søn, »da et skib på bugten, hilst af et mægtigt Dannebrog fra den



Skitse af Struer med den planlagte havn, fremlagt ved licitationen over havnen 28. april 1854 (Havnekommissionens arkiv, Landsarkivet for Nørrejylland). Af bygninger ses fra venstre Rygaards pakhuis, Kompagnigården, Wejlstrups gæstgiveri, vest for landevejen (nuv. Søndergade) ses Struer Teglværk og øst for byens andet teglværk.

høje flagstang ved Torngård, var en begivenhed, der bragte liv og røre i hele Struer«.

Havn og hovedlandevej

Struer var en by i opdrift. Og det var noget, der blev lagt mærke til - endda helt i København.

Omkring 1850 var der langs Struer gade vokset hele tre markante handelshuse frem: Rygaards 3-længede kompagnigård, Peter Tangs 4-længede købmandsgård og Knud

Holmgaards ligeledes 4-længede købmandsgård. Hertil kom flere pakhuse, hvoraf det ene, der tilhørte konsul Rygaard, var i tre etager, samt 20 småhuse, hvori der boede fiskere, arbejdsfolk og håndværkere. Af håndværksfag var der i 1850 repræsenteret murere og tømrere, en snedker, en smed, to skræddere, en skomager og en rebslager. I Struerdal lå der tre gårde og 7 huse, hovedsagelig beboet af fiskere og arbejdsfolk, og langs den nuværende Søndergade var der et par småhandlende samt gården Torngård, der var

hovedsædet for Rygaards handelsimperium.

Struers handelsflåde var i kraftig vækst, og fra begyndelsen af 1850'erne hørte den til blandt de største i Limfjorden. Struerflåden omfattede især skibstyper som slup, galease, evert, kuf og tjalk, i 1852 i alt 13 skibe med tilsammen 242 kommercelæsters drægtighed.

Savnet af en rigtig havn blev dermed akut. I 1853 blev der nedsat en havnekomité af borgere fra Holstebro og købmænd fra Struer. 1854 blev der lavet tegninger, 1855 blev der holdt licitation, og i slutningen af 1856 stod den såkaldte Holstebro havn ved Struer færdig.

At havnedrømmen blev realiseret havde flere årsager. Den helt grundlæggende forudsætning var, at Aggerkanalens etablering i løbet af 1830'erne havde skabt nye muligheder for skibsfarten i den vestlige Limfjord; således fik Thisted havn i 1840, Struer i 1856, Lemvig i 1857 og Skive fik sin havn i 1869. Dernæst spillede det en rolle, at de nationale modsætninger og krigen med Tyskland (1848-50) mindskede betydningen af de gamle handelsveje mod syd til fordel for en nyorientering mod det engelske marked, og her lå Struer og købstæderne i Vestlimfjorden særdeles godt placeret. Den tredje årsag er, at der i forvejen var en betydelig søfart ved Struer. Endelig spillede det en rolle, at statens vejplaner var blevet ændret, således at den planlagte hovedlandevej fra Holstebro til Oddesund kom til at gå over Struer.

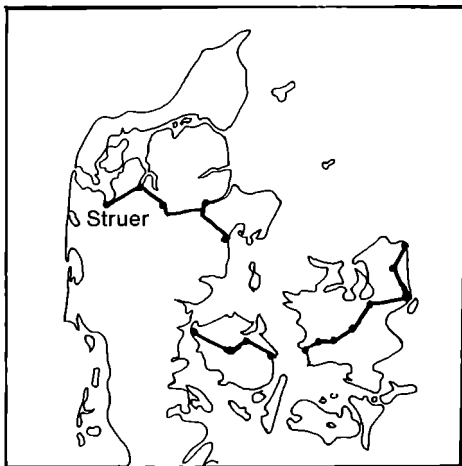
Ifølge statens oprindelige planer skulle hovedlandevejen være ført vest om Kilen, over Kjærgårdsmølle, men på grund af den voksende økonomiske aktivitet ved den lil-

le handelsplads, valgte man at lade hovedvejen gå over Struer. Det krævede, at der blev anlagt en fast forbindelse over Kilen. Valget faldt på en dæmning, og i slutningen af 1856 stod den nye hovedlandevej klar til brug.

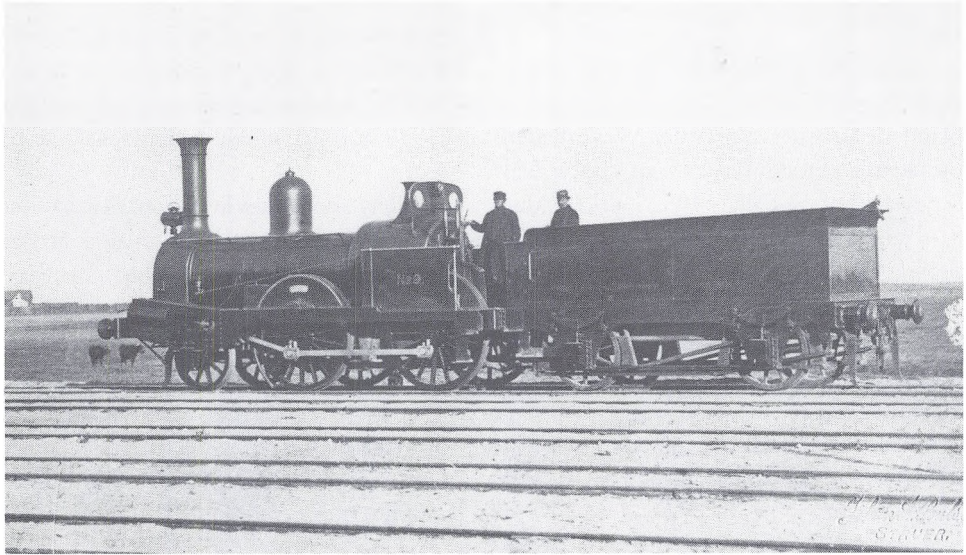
Den nye hovedlandevej kom til at gå vest om den lille bebyggelse nede langs Struer bugt, idet den fra Holstebro blev ført over Gimsing fælle og skåret igennem bakken direkte ned mod Struer odde og den nyanlagte dæmning. Forbindelsen til Struer by sikredes ved anlægget af en stikvej fra hovedlandevejen til Struer gade; stikvejen fik senere navnet Vestergade, som senere igen blev til Smedegade.

Endestation for Jyllands første jernbane

Godt begyndt er halvt fuldennt, kan man sige om Struers etablering som trafikalt knudepunkt.



Jernbaner i Danmark 1865.



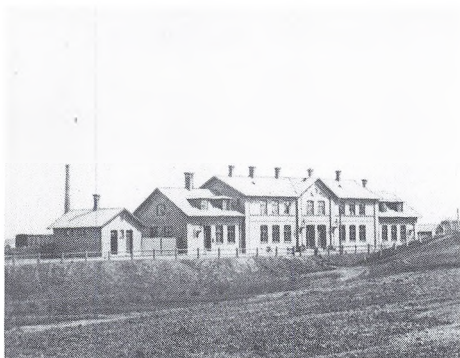
I efteråret 1865 lagde jernbanebørsterne de sidste skinner til jernbanen fra Århus/Randers til Struer, og 17. november kunne Canada-lokomotiv nr. 9 trække det første tog ind til Struer station.

Først var der havnen, så hovedlande-vejen og endelig jernbanen, der 17. november 1865 blev ført ind til Struer station.

Dermed blev Jyllands første jernbaneanlæg fuldført. Det gik fra henholdsvis Århus og Randers via Langå, Viborg og Skive til »et sted ved Venø bugt«, som der står i jernbaneloven af 1861. Stedet var naturligvis den lille havneflække Struer, som staten forventede ville vokse op til en egentlig eksporthavn for landbrugsvarer til England. Først året efter - 1866 - blev banen ført sydpå til Holstebro og derfra videre over Ringkøbing til Esbjerg - den by, der med tiden kom til at spille den rolle, man oprindelig havde tiltænkt Struer. Og først i slutningen af 1860'erne kom jernbanen til Aalborg og de store, østjyske købstæder.

Da det lille Canada-lokomotiv i 1865 trak det første tog ind til Struer stod byens to stationsbygninger klar til brug. Et par år tidligere havde »De jydsk-fyenske Jernbaner«, der dengang stod for jernbanedriften vest for Storebælt, besluttet, at stationsanlægget i Struer skulle deles i to, nemlig en godsbanegård ved havnen og en personbanegård lidt østligere. Struer station er senere blevet udvidet; men i bund og grund er den station, der står her i dag, den samme som i 1865, og dermed en af Danmarks ældste stationsbygninger.

Det var havnen og de forventninger, der blev knyttet til den, der var årsag til, at jernbanen fik sin endestation i den lille limfjordsflække og ikke i den større købstad Holstebro.



Struer station ca. 1870.

Havnen af 1856 blev imidlertid hurtigt for lille, og det viste sig også, at den ikke var tilstrækkelig dyb. Allerede i løbet af 1850erne begyndte man at uddybe den; men som tiden gik blev det klart, at der var behov for en egentlig udvidelse. Og som det var anlæggelsen af landevejen, der havde givet anledning til den første havn i Struer, skulle det blive byens forbindelse med jernbanen, der gav anledning til den næste havn, dampskibshavnen.

Forslaget til udvidelsen lå klart i 1865, og to år senere var den nye dampskibshavn færdig. Med denne udbygning mod øst var behovet dækket det næste halve århundrede.

Med sejl og damp

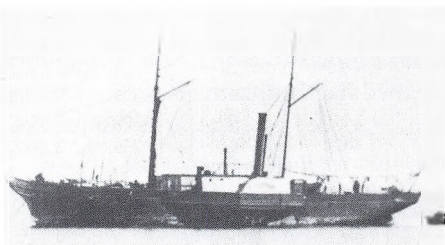
Skibsarten omkring Struer oplevede et veritabelt opsving i årtierne før og efter 1850. Fra 70 indgående skibe i 1843 til 160 i 1854. Herefter stabiliserede antallet sig omkring de 150, hvorpå det holdt sig indtil slutningen af århundredet.

Som søfartsby var den lille ladeplads i

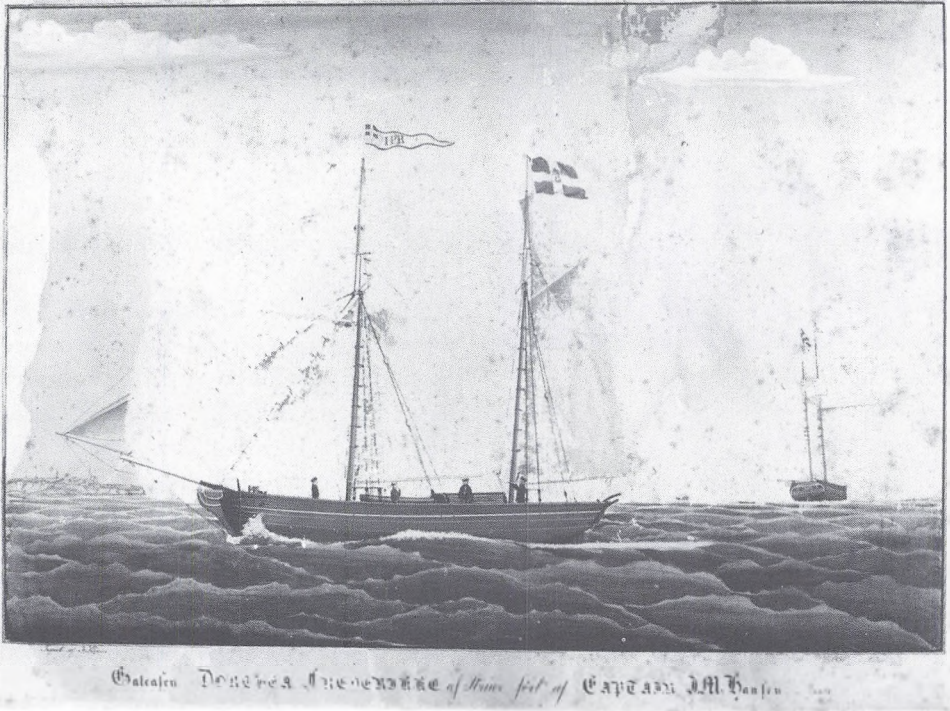
begyndelsen en Benjamin på Limfjorden. Men allerede i 1850erne overgik Struer flere gamle købstæder som Skive og Lemvig. Aalborg var fortsat Limfjordens altdominerende søfartsby, og i Vestlimfjorden var det Thisted og Nykøbing, der havde de store ord at skulle have sagt. Derefter kom så opkomsten fra snævringen ved den grusede strandbred.

I starten var det udelukkende sejlførende fartøjer, der anløb Struer. Ifølge de bevarede toldarkiver gik hovedparten af Struers søfart i første halvdel af 1840erne til udlandet; i alt henved 50% af de indgående skibe kom fra Norge, England og Sverige. Ca. 15% sejlede på havne i hertugdømmerne Slesvig-Holsten, som dengang stadig var en del af det danske monarki, og omkring 25% af de sejlførende fartøjer forbandt Struer med København. De resterende 10% kom fra andre danske havne.

Efterhånden begyndte også dampskibene at vise sig i denne ende af fjorden. »Det gjorde et mægtigt indtryk på mig«, erindrer



Postdampskibet »Limfjorden« blev bygget i England 1852 og straks derefter sat i fart mellem Aalborg og de vestlige Limfjordsbyer. Under krigen 1864 måtte skibet overgives til de preussiske styrker.



Et af konsul Rygaards skibe, galeasen »Dorthea Frederikke« af Struer. På skibets vimpel ses konsulens forbogstaver, HPR. Rygaard købte skibet engang i 1840'erne og solgte det i 1855 til købmand Buchwald fra Viborg, der hjemskrev det til Viborgs havneby, Hjarbæk. Original på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

konsul Rygaards søn, Oscar, fra sin første tur med hjuldampere »Hebe«. »Det mest iøjnefaldende ved den var, at en hel del af maskineriet stak op gennem en luge på dækket...Det var med en del hjertebanken, jeg afventede det øjeblik, da vi nærmede os den berygtede Aggerkanal, hvor en del af faders skibe var strandet; men turen forløb heldigt, og vi slap godt fra vores første sejlad pr. damp«, erindrer Oscar Rygaard.

I 1850'erne og 60'erne var der flere forsøg med små dampskibe, som blev indsat mellem Aalborg og byerne i den vestlige Lim-

fjord. Fra 1858 ved vi således, at der igen hele sæsonen indløb dampskibe til Struer to gange ugentlig. »Liumfjorden« og »Zephyr«, var navnene på de to skibe, som tilhørte skibsreder H.P. Prior i København. I 1860 var det dampskibet »Aalborg«, der sejlede på ruten, dog således at forbindelsen fra Struer til Lemvig blev sikret ved tjalken »Caroline og Amalie« af Struer, som sejlede i paket fra Struer til Lemvig med de varer, dampskibet medbragte dertil.

Åbningen af Frederik VII's kanal ved Løgstør i juli 1861 skabte nye muligheder



Et par fiskere i færd med at trække ålevod fra en sjægt. Båden ligger for anker, mens voddet hales ind over styrbords side. Masten er lagt ned, dels for at give bedre plads, dels for at mindske bådens bevægelser i vandet.

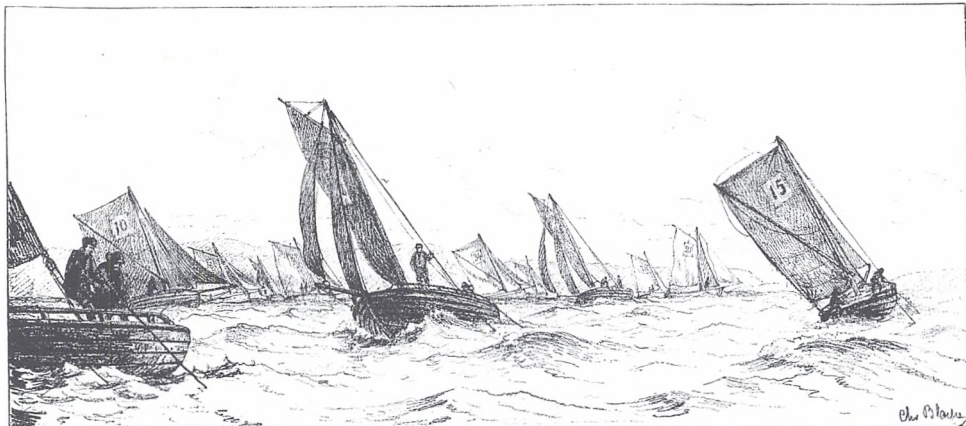
for dampskibsfarten. Mens Løgstør Grunde førhen lå som en barriere mellem Øst- og Vestlimfjorden, kunne nu også større dampskibe passere direkte fra Aalborg (og København) via Løgstør til byerne i Vestlimfjorden.

Det blev »Det Forenede Dampskibs-Selskab« af 1866, der formåede at udnytte de nye muligheder. Med dampskibet »Fylla« fik Struer således allerede fra 1867 direkte forbindelse til hovedstaden mindst en gang om ugen. Ifølge fartplanen anløb »Fylla« Struer om søndagen, og skibets uofficielle navn blev derfor »søndagsdamperen«. »Fylla« kunne medtage 15 passagerer på 1. klasse og 85 på 2. klasse, hvortil kom den tids vigtigste passagerer, kvæg og andre

slagtedyrl til det umættelige København. Fra 1881 indsatte DFDS det navnkundige dampskib »Limfjorden« på ruten.

Ved siden af denne trafik, der hovedsagelig skulle knytte Limfjordsbyerne til København, drev DFDS flere lokale dampskibsruiter internt på fjorden. I 1867 blev Struer således anløbet hele tre gange ugentlig af de små dampskibe, der gik mellem Aalborg og byerne i den vestlige Limfjord. Antallet af ugentlige anløb faldt snart til to og senere igen til et.

Den voldsomme vækst i dampskibsfarten udkonkurrerede snart sejlskibene på de indenrigske ruter. De udførlige oversigter over skibsfarten, som findes i toldvæsnets arkiver, viser fra året 1869, at dampskibene



C. Blache: Østersbåde i Limfjorden, 1884.

nu havde overtaget 80% af den indenrigske sejlads, mens sejlskibene stadig var altdominerende i farten på Norge, England og Sverige.

Syv år senere, i 1876, sad dampskibene på 98% af den indenrigske skibsfart. Det skal bemærkes, at statistikken her må have set bort fra den interne søfart på Limfjorden, hvor sejlskibene stadig spillede en rolle langt op i vort århundrede. I toldvæsnets opgørelser oplyses det, at Struer havn dette år havde 46 anløb af dampskibe fra København, mens der kun var et enkelt indgående sejlskib fra hovedstaden.

Den udenlandske skibsfart blev imidlertid fortsat udelukkende varetaget af sejlførende skibe. I 1876 havde Struer i alt 125 anløb fra udenlandske havne, nemlig 89 fra Norge, 25 fra Sverige, 8 fra England og 3 fra Preussen.

I årtierne omkring 1850 var Struer porten til omverdenen for en stor del af det nordvestlige Jylland, herunder ikke mindst hele Holstebro-området. Over Struer havn

indførte man tømmer, jern, kul samt kolonial- og manufakturvarer, og fra havnen var det især landbrugsvarer og mursten, der blev udført.

Da konsul Rygaard i 1853 afhændede sin forretning begyndte byens førhen så stolte hjemmeflåde at skrumpes ind, og fra 1870'erne bestod den kun af en række mindre fartøjer, som alle var beskæftiget med at sejle korn og mursten indenfjords. Den udenfjords trafik blev herefter hovedsagelig varetaget af skibe, der var hjemmehørende andre steder.

Det store østerseventyr

Struers tilbagegang som selvstændig søfartsby blev tildels opvejet af vækst på andre områder. Fra 1851 til 1885 var byen således centrum for det helt store østerseventyr.

I 1850 var man blevet klar over, at den vestlige Limfjord var ualmindelig rig på fede og lækre østers. Det varede imidlertid



Struer by 1880, set fra "østersbroen". I forgrunden jernbanebørster i færd med anlægget af Thybanen. Bag tømmerstablerne ses Schous hotel og købmandshandel - den gamle Kompagnigård - der var trelænget med åben gårdsplads ud mod Struer gade (nuv. Østergade).

ikke mere end et år før staten forbød privat østersfiskeri og i stedet forpagtede det ud.

I de første år var det folk med bopæl i limfjordsbyerne, der stod som forpagtere, men da der i slutningen af 1860'erne skete en kraftig stigning i fangsten, begyndte branchens økonomiske sværvægttere at interessere sig for sagen. I 1871 overtog »Det københavnske Fiskehandelselskab« forpagtningen og oprettede selskabet »Limfjordens Østersfiskeri« med hovedsæde i Struer, hvor der blev oplagsplads for østers.

Fra en opfyldt plads vest for den ældste havn blev der anlagt en lang bro ud i fjorden, den såkaldte østersbro. Her lossede fartøjerne deres last af østers, hvorfra fang-

sterne blev ført ind ad broen til et stort bassin, kaldet østerskælderen.

Østersfiskeriet gav arbejde til mange hænder i Struer. I 1871 var 35 både fra Struer og omegn, hver med to mands besætning, beskæftiget med at skrabe østers. Østersselskabet anskaffede også det første dampskib, som fik hjemsted i Struer; skibet kom fra Kiel i 1876 og fik navnet S/S »Struer«.

Størstedelen af fangsten blev afsat til Hamborg, i 1870 således 911.270 pund; men også København var en vigtig aftager med sine 200.000 pund i 1870. Til provinsen blev der kun afsat mindre partier.

Det var store fangster, der var tale om. I 1877 således 4.321.710 stk, og selv om man herfra trak 150.000 stk, som blev udlagt til



Udsigt fra banegården mod vest ad Struer gade i 1870'erne. I forgrunden til venstre drejer Bryggergade og Søndergade fra. I baggrunden ses Struer mølle.

fredning på nye banker, var der tale om et rovfiskeri af dimensioner.

Det var derfor heller ikke uventet, da der i 1885 kom meddelelse om, at østersbestanden var i stærk tilbagegang, og at alt østersfiskeri derfor skulle ophøre i en periode af 5 år. Det var et hårdt slag for det lille samfund ved fjorden, hvor henved 100 familier tjente deres brød ved østersfiskeriet.

Hermed var østerseventyret slut for Struers vedkommende. Da fiskeriet atter blev udbudt i 1891, blev det forpagtet af apoteker Teilmann Friis i Nykøbing, som flyttede hele virksomheden til sin hjemby.

26 år senere - i 1917 - skrev redaktør Krarup i Struers bidrag til samleværket »Jyske Byer og deres Mænd«, at »de ældre, passionerede østersspisere i Struer næsten kan få vemodstårer i øjnene, når de mindes den herlige tid, hvor de ved et besøg i østerspakhuset som oftest blev budt på en smagebid af et halvt eller helt dusin dejlige, friskfangede østers, og hvor en kurvfuld østers på 100

stk. kun kostede en daler, medens de østers, der knap og nap holdt det lovbefalede mål og nok egentlig skulle være udlagt i fjorden igen, som regel kunne fåes i spandervis for et par cigarer, en flaske rom eller lignende drikkeskilling til den karl, der bar dem op«.

Knudepunktet

Ligesom havnen i en periode var et trafikcentrum med forbindelser til mange fremmede stæder, udviklede Struer station sig i løbet af et par årtier til et ikke mindre vigtigt knudepunkt, som med tiden skulle vise sig at overtage mange af søfartens tidligere opgaver.

Efter jernbanens ankomst til Struer i 1865, blev den i løbet af de følgende ti år ført videre over Holstebro og Ringkøbing til Danmarks kommende, store eksporthavn, Esbjerg. Samtidig blev Esbjerg forbundet med Fredericia, der allerede stod i



Struer fiskerihavn med et par jernbanevogne i baggrunden. Efter jernbanens åbning 1865 blev Struer et betydeligt centrum for eksport af fisk.

forbindelse med Århus. Og dermed var ringen sluttet, så togene i og for sig kunne vedblive at løbe rundt. »Men«, som jernbanemanden og forfatteren Johannes Buchholtz udtrykte det i 1917, »et eller andet sted skal lokomotiverne jo have kul og vand, vognene smøres og rengøres ud- og indvendig, forsynes med lygter og skilte. Et og andet sted skal togene oprangeres fra grunden af, lokomotiverne henstå om natten, når der ikke køres, personalet bo. Man valgte i stigende grad Struer til disse ting«.

Jernbanens udbygning betød, at mange varer, der førhen blev udført ad søvejen, nu blev transporteret med tog. Toldvæsnet i Struer bemærkede således i årsberetningen for 1877, at størstedelen af egnens produkter til eksport blev sendt med jernbanen til

Esbjerg og de større havnebyer på Jyllands østkyst, hvorfra de blev udskibet.

Efterhånden som Struer udviklede sig til et knudepunkt, blev også thyboerne mere og mere interesseret i at få tilslutning til banen. Men først i 1878 lykkedes det dem at bringe deres fjerde, meget billige forslag igennem Rigsdagen, og i 1882 kunne banen afleveres som færdig. Den førtes over Kildæmningen, efter at denne var blevet udvidet og forstærket.

»Fra den tid er det, at banevæsnet i den grad tager fart, at Struer nu for hele landets bevidsthed står som jernbanebyen«, skrev Johannes Buchholtz i sin skildring af jernbanen.

Struer var da i 1880erne udgangsstation for tog til tre strækninger: til Ringkøbing-

Esbjerg, til Langå og til Thisted. I 1904 kom så yderligere strækningen over Holstebro til Herning, som i 1914 forlængedes til Vejle.

At byen var udgangspunkt for tog til fire strækninger betød, at en meget stor del af det kørende personale - lokomotivførere, pakmestre, togførere mv. - fik bopæl i byen, og det betød også, at det blev i Struer, man placerede de to store, halvcirkelformede remiser, der kunne rumme 31 lokomotiver, samt de dertil hørende værkstedsanlæg. I 1888 fandt statsbanerne da også byen selvskreven som sæde for en del af administrationen, og det var en udvikling der fortsatte ind i vort århundrede.

Friske fisk til fjerne steder

»Den såkaldte Limfjord er så rig på fisk, at den sikkert yder indbyggerne lige så megen føde som hele agerlandet tilsammen«, skrev Saxo, Valdemarernes store krønikeskriver, omkring år 1200.

Ved Struer har der gennem alle tider været drevet fiskeri. For de flestes vedkommende dog således, at fiskeriet blev drevet som bierhverv ved siden af et håndværk eller en lille landbrugsbedrift.

Med jernbanens etablering 1865 ændredes fiskerierhvervets vilkår markant til det bedre, således at det blev muligt for stadig flere at ernære sig udelukkende ved fiskeri. Hvor afsætningen tidligere havde begrænset sig til det nærmeste opland, gjorde jernbanen det nu muligt at sælge fangsterne til fjerne egne.

Det gav eksplosiv vækst til erhvervet. Ifølge toldvæsnets oplysninger var der i 1869 44 fiskerbåde hjemmehørende i Struer. 1892 var antallet steget til 56 både

med hver 2 a 3 mand, og 1901 anslås tallet til ca.100 både med i alt ca. 250 fiskere.

Struer var som jernbaneknudepunkt et godt sted at nedsætte sig for folk, der ville handle med fisk. Det indså den kun 22-årige Chr. Mikkelsen allerede samme år, jernbanen nåede til Struer. Fra 1865 til sin død i 1893 drev han en mægtig forretning med både indland og udland. Senere fulgte andre fiskegrosserer efter: Fr. Hoffmann Mehlsen, Chr. Sørensen Rønn, Jens Sauer og Peter Thing.

Struer blev hurtigt det helt store centrum for handel med fisk. Toldvæsnet oplyser, at der allerede i 1869 pr. jernbane blev sendt 600.000 pund ferske fisk til forskellige steder i provinsen, og 1878 oplyses det, at der fra Struer også blev udført »betydelige partier fersk fisk« til udlandet.

I 1889 blev der i Struer landet 97.440 snese rødspætter, 4.500 snese torsk, 8.000 snese ål, 3.000 ol sild og 9.500 stk. hummer. Deraf blev udført til England, Holland og Tyskland: 73.080 snese rødspætter, 3.375 snese torsk, 7.000 snese ål, 2.700 ol sild og 8.300 stk. hummer. Altså en eksportandel på omkring 85%.

Fangsterne blev ført til Struer fra vid omkreds. »Flere her bosiddende fiskehandlere opkøber dagligt større partier fersk fisk fra steder langt oppe i fjorden«, oplyses det allerede i 1869. Fra 1876 lyder det, at fangsterne helt fra Thisted og Nykøbing føres til fiskehandlerne i Struer, samt at enkelte større partier fersk Vesterhavstorsk også bliver solgt via Struer.

I slutningen af århundredet opbyggedes i Struer en stor hjemmeflåde af fiskekvaser på mellem 15 og 30 tons. Kvaserne sejlede rundt i Limfjorden eller ud i Nordsøen, til



Den store eksport af fisk gav grosserer Chr. Mikkelsen så gode indtægter, at han i 1892 kunne opføre denne statelige bygning på hjørnet af Østergade og Søndergade. Bygningen husede senere i en årrække Stigaards Hotel. I en indmuret flaskepost nedskrev Chr. Mikkelsen det fromme ønske, »at huset må stå i den treenige Guds navn og blive rig på glæder og medgang og fri for sorger for dem, som i fremtiden få bolig i det«. For Chr. Mikkelsen selv gik denne bøn ikke i opfyldelse, idet han døde året efter. I 1902 flyttede sønnen firmaet til Esbjerg, hvor det blev kendt under navnet »Struer-Mikkelsen«.

tider endda i Kattegat, hvor de prajede andre fartøjer og opkøbte deres fangster, som så blev sejlet til Struer.

Næsten som en købstad

»Struer var sidst i 1880erne og 90erne kun en lille by, men dog mere end begyndelsen til en by«, erindrer Einar Bertelsen, søn af realskolens bestyrer.

Det var udbygningen af jernbanevæsnets, der gav Struer den vækst, der løftede ladepladsen op til at blive en by, der mest af alt mindede om en lille købstad.

2.227 indbyggere rummede Struer i

1890. Byen var dermed nået op på siden af gamle købstæder som Ringkøbing og Lemvig, og var nu betydelig større end limfjordsbyer som Løgstør og Nibe. Stiller man Kongerigets i alt 77 købstæder og handelspladser op efter størrelse, var Struer i 1890 placeret som nr. 49.

Jernbanen og havnen var de to centre, hvorom det meste af den erhvervsmæssige aktivitet grupperede sig.

I alt 97 personer havde deres daglige udkomme ved jernbanen. Når dertil lægges ægtefæller og de ofte store børneflokke, har vi allerede en betydelig procentdel af byens befolkning.



I 1880'erne og 90'erne opførte arbejderne ved DSBs remise en række små, enkle huse på vejen ned mod deres arbejdsplads; typiske Struer-huse fra denne periode. Vejen hed dengang Dusebergsgade, senere omdøbtes den til Danmarksvej.

Ved havnen var der, foruden havnefoged og toldkontrollør med toldassistent og -medhjælper, beskæftiget et stort antal løsarbejdere, hvis antal ikke præcist kan opgøres. Heller ikke fiskernes antal kan opgøres præcist, men det drejer sig nok om en 100 stykker, hvortil kommer kvaseskippere, fiskehandlere og grossister.

Af rigtige købmandsgårde var der to: Konsul Schous i »Kompagnigården« og T. W. Jensens i »Marskjærgård«. Det var store og anerkendte virksomheder, købmandsgårde i den gamle stil, som samlede alt under een hat: handel med tømmer, korn og foderstoffer, smør, kul, støbegods og kolonialvarer.

»Schou indførte og udførte varer for store beløb«, erindrer hans sønnesøn Peter

Schou. »Han handlede både på Tyskland, Holland, England, Norge og Sverige. Petroleum kom hjem på tønder og blev af folkene i forretningen aftappet på 2 potters flasker; vin og spirituosa og forøvrigt så at sige alle flydende varer måtte ligeledes aftappes i forretningen. Kaffe var en stor artikel i forretningen, der havde eget kaffebrænderi. Konsul Schou sammenblandede altid personligt de 5 forskellige kaffesorter. Et stort ostelager havde Schou også i almindelighed, og folkene skulle vende og børste ostene. Sct. Croix-sukker kom hjem i store fustager a 500 pund«, erindrer sønnesønnen.

Til Schous købmandsgård hørte tillige gæstgivergård, fra 1860'erne »Schous Hotel«, samt en betydelig vognmandsfor-



Bjerggade. Midt i billedet ses Struers første offentlige bygning, det lille sprøjtehus fra 1866.

retning, der varetog al post til Lemvig og en stor del af persontrafikken til de omliggende byer.

Industrien var først og fremmest repræsenteret ved byens to teglværker. Der ud over var der kun få og små bedrifter som Struer mølle, Damsgaards farveri, Jens Laursens bådebyggeri og Claudis ølbryggeri.

Dertil kom de mindre handlende, håndværkere af enhver slags, vognmænd, gæstgivere og værtshusholdere samt en stor mængde håndværkersvende, arbejdsfolk, tjenstekarle og -piger. Endelig var der også en hel del fattigfolk.

Byen var imidlertid ikke den rene idyl. Struer var en nybyggerby, en slags vestjysk klondike. De mange ikke-brolagte gader var ofte det rene ælte, vandforsyningen var

primitiv, kloakeringen utilstrækkelig og den almindelige renholdelse af byen slet. Fra midten af 1880'erne begyndte man dog lidt efter lidt at tage hånd om disse problemer.

Institutionernes indmarch

Efterhånden kom der også institutioner og faciliteter af forskellig slags til byen.

Telegraf fik struerboerne allerede i begyndelsen af 1860'erne. Postekspeditionen kom til i 1865 og telefon i 1886.

Under Holstebro tolddistrikt var der i 1856 blevet oprettet et særligt kontor i Struer, som 1866 fik tillagt fuldstændig klareringsret. Det var dog først i 1908, at Struer blev et selvstændigt toldsted.

Den første offentlige institution i Struer blev det lille sprøjtehus i Bjerggade fra 1866. Ud over at huse brandsprøjten tjente bygningen også som rum til opbevaring af fattigvæsnets tørv og som lighus for strandvaskere.

I 1870 blev den første kommunale skolebygning opført på grunden Søndergade 14;



En teknisk skole fik man i Struer allerede i 1893. I 1909 fik skolen sin egen bygning.



I 1875 blev den tidligere bondegård og hovedsæde for konsul Rygaards handelsimperium, »Torngård«, indrettet som præstegård for den nyudnævnte præst i Gimsing. Gården - midt i dette billede fra 1930'erne - lå ved den gamle landevej fra Holstebro til Struer, den nuværende Søndergade. Her opførtes i 1882 også Struer Realskole (t.h.) og ved samme tid byggede læge Bang sit hus lige overfor.

en lille, lav bygning, klods op af Struer teglværk. 12 år senere - 1882 - oprettedes for private midler Struer Realskole, på hjørnet af Søndergade og Danmarksgade. Og 1885 opførtes endelig en tidssvarende kommuneskole på toppen af »Bjerget«, Struer Borgerskole. En teknisk skole fik man i 1893.

Læge havde byen allerede fået i 1872, og et apotek så dagens lys 1878.

I 1871 var »Struer og Omegns Sparekasse« blevet stiftet, og 1897 stiftede en kreds af borgere »Struer Bank«.

Struer Avis blev første gang trykt i 1883. Det var højremændenes avis. Men i takt med venstrebevægelsens folkelige fremskridt voksede behovet for et alternativ, og 1892 oprettedes Struer Dagblad som en filial af det Bergske Holstebro Dagblad.

Sten til byens huse

Der blev brugt mange mursten i Struer i de år. Fra omkring 1850 og især efter 1880 voksede byen med eksplosiv hast.

Struer by ligger nærmest på en lerknold, og allerede fra 1830'erne var man begyndt at udnytte de gode lerforekomster til teglproduktion. Det blev i mange år Struers vigtigste industri.

Struer Teglværk blev grundlagt omkring 1835 på det sted, hvor nu Tegltorvet ligger. Værket voksede sig hurtigt stort, og allerede 1837 kunne det fremvise en årsproduktion på 700.000 mur- og tagsten. Samme år grundlagde konsul Rygaard et mindre teglværk på arealet ved Bryggergade-Jernbanegade; værket ophørte dog allerede omkring



Struer Teglværk producerede sten til byens huse i ca. 100 år, fra 1830'erne til 1936. Struer voksede frem omkring teglværket, som derved kom til at dele byen i en østlig og en vestlig del. Østergade var med sine mange handlende den streng, der bandt byen sammen. Foto fra 1920'erne.

1880 (se kortet s.20). Til afløsning for dette blev der i 1881 oprettet et nyt teglværk ved gården Overhoved på Vrallen øst for byen, og nogle år forinden var der blevet opført et par mindre teglværker i byens omegn, det ene ved den store gård Breinholt ud mod Venøsund, det andet ved gården Kjeldsmark lidt syd for Struer by.

I 1880'erne og 90'erne brændte teglværkerne millionvis af sten til byens huse. Murer- og tømrermestre havde travlt, og det Struer, som vi kender i dag, begyndte at tage form.

Struerboerne var jævne folk, der byggede jævne huse. »De fleste huse havde kun een etage, røde mursten uden pral, men dog præget af gammel håndværkskyndighed i opbygning og ikke uden idyl«, erindrer Einar Bertelsen fra 1880'erne.

80'ernes bebyggelse samlede sig om Struer gade (nuværende Østergade), vejen forbi præstegården (nuv. Søndergade), stikvejen (nuv. Vestergade), vejen forbi Sprøjtehuset (nuv. Bjerggade) samt Møllegyde og det nuværende Bryggergade (se i øvrigt kort over bebyggelsens udvikling s. 8).

90'ernes voldsomme vækst bragte nye gader og nye huse. Strandvejen voksede frem på det opfyldte areal mellem »Bjerget« og den nyanlagte Thybane, Dusebergsvej (nuv. Danmarksgade) opstod på bakken ned mod DSBs store remiseanlæg øst for byen, Kirkegade blev anlagt i forbindelse med opførelsen af Struer kirke 1891, og på toppen af »Bjerget« opstod Nørregade.

Mange af 90'ernes huse blev opført i to etager, og i Østergade begyndte man at rive



I 1890erne begyndte man at bygge i højden. Foto af Østergade set mod vest fra det nye Schous Hotels vestre tårn 1898.

de gamle, små huse ned til fordel for rigtige byhuse i flere etager - ofte tillige udstyret med tårne og spir, så de tilrejsende ikke skulle være i tvivl om, at det var en rigtig by, de var kommet til.

Byen fortsatte sin kraftige vækst ind i det nye århundrede, og det centralt beliggende Struer Teglværk blev efterhånden helt omklamret af bebyggelsen. Teglværket delte Struer i to dele: østbyen med det store antal jernbanefunktionærer og vestbyen med de mange fiskere, håndværkere og arbejdsfolk. Østergade var med sine mange handlende den streng, der bandt de to bydele sammen.

Kirke og kommune

Endnu i 1890 havde de 2.227 struerboere lang vej til kirke, idet de måtte ud af byen og helt til Gimsing for at høre Guds ord. Ønskede de at tale med præsten kunne de henvende sig i Struer, hvor præsten for Gimsing sogn i 1875 havde fået tildelt konsul Rygaards tidligere købmandsgård, Torngård, som bolig; før den tid måtte struerboerne vandre de 6 kilometer til Hjern, hvis præst havde både Hjern og Gimsing med handelspladsen Struer under sig.

Heller ikke i kommunal henseende var



Struer kirke fra 1891.

Struer selvstændig. I mange år hørte Gimsing med Struer ind under Hjerm, men 1865 udskiltes området som en selvstændig sognekommune.

Selvom Struer var større end adskillige af landets gamle købstæder, var byen altså stadig ved indgangen til 90'erne uden kirke og kommunekontor. Det var snærende rammer for en by med købstadsambitioner, og nu begyndte der da også at ske noget.

I årene 1890-91 opførtes på en højtbeliggende grund syd for byens hovedstrøg Struer kirke, efter tegning af arkitekt Fr. Uldall.

Fire år senere - i 1895 - blev Struer udskilt fra landsognet Gimsing og byen blev endelig en selvstændig sognekommune.

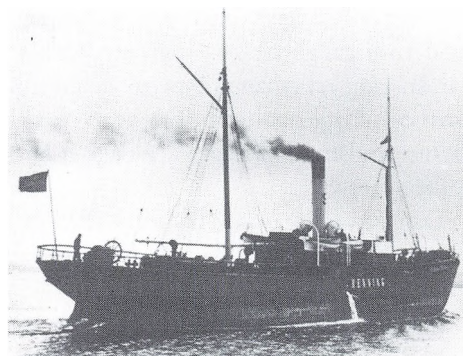
Den eksplosive vækst i befolkningen fortsatte i de kommende år. Fra 2.227 i 1890 til 3.230 i 1901 og 3.711 i 1911. Det var de nye byers epoke, og næst efter

Esbjerg og Herning var Struer i disse år den by i Danmark, der oplevede den kraftigste vækst.

Som så ofte i nybyggerksamfund var drikkeriet voldsomt og moralen flydende. Og ligeså karakteristisk var det, at det kirkelige liv - måske som en art modvægt - blev præget af en missionsk vækkelse. Fra starten kom Indre Mission til at stå stærkt i Struer, og helt op til midten af vort århundrede var missionen den absolut dominerende retning i Struers kirkelige liv.

Et tidsbillede 1908

»Da jeg i 1908 kom i Struer Realskole var byen kun en stor landsby«, erindrer direktør Jacob Koustrup, der dengang boede i Vejrum lidt syd for Struer. Han fortsætter:



Skruedampskibet »Henning« var bygget i Kiel 1882. 1904 blev det købt af A/S »Aalborg Dampskibsselskab«, som brugte det til kulfart på Limfjorden, navnlig til Aalborg-købmanden N. K. Strøyerbergs kul-filial i Struer. Fra 1904 til 1906 var skibet hjemskrevet i Struer. 1912 blev det solgt til Italien.



Østergade set fra vest mod den nuværende rådhusplads - dengang tømmerplads for købmand T. W. Jensen. Foto ca. 1905.

»Gennem Anlægget bugtede bækken sig, og der var gangbroer over flere steder. Der var en lang reberbane, hvor to mand gik frem og tilbage og flettede reb og tovværk. Den er for længst nedlagt, og tilbage er kun gadenavnet.

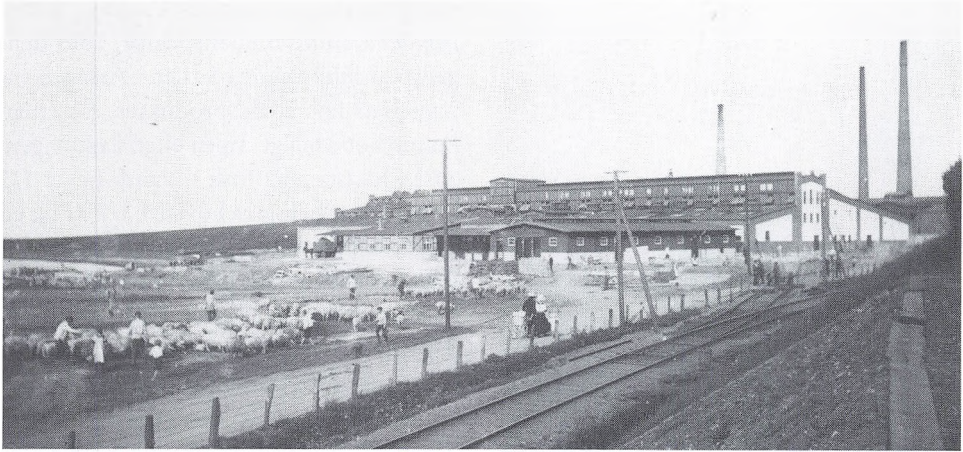
Den private sommer-badeanstalt lå lige vest for havnen, hvor vandet dengang var ret rent.

For Thybanen var der holdeplads på havnen, og toget kørte helt ud til lokomotivremisen og bakkede ind på stationen. Dæmningen langs fjordvejen og brobuerne blev først lavet i 1922-23 og skilte helt byen fra fjorden. Rådhuset var heller ikke bygget. Hele byens forvaltning kunne varetages fra ejendommen Strandvejen 16, der tidligere var brandstation. Der var kun en be-

tjent i byen, den flinke og elskelige Nielsen, kaldet Jesus, der især aften og nat og ved sin rolige færds ordnede al klammeri og slagsmål.

Hvor Rådhuset nu ligger var en åben plads ud til fjorden, fyldt med tømmer og brædder, og ved siden af lå Holleris' have med konditoriet på den anden side af gaden. I haven kunne man om sommeren få serveret kaffe, kager og sodavand.

Toldbygningen lå lige øst for havnen. DFDS' damper »Limfjorden« kom en gang om ugen med gods fra København og Aalborg. Bazarbygningen (mellem stationen og Bredgade) fandtes heller ikke, så der var fri udsigt til fjord og havn. Der var masser af fiskerbåde, og hvert tredje år var der kapsejlad Venø rundt med deltagelse af fisker-



Struer Andelssvineslagteri får tilført de første svin efter åbningen 1913.

både fra de andre limfjordsbyer, og dampen »Limfjorden« tog folk ombord. Det var en af de store begivenheder. Ligeledes det årlige marked med masser af gøgl og skydedelte flere steder. Om aftenen samledes folk mest omkring karrusellen på pladsen foran Stigaards Hotel og smed konfetti i hovedet på hinanden«.

Stort svineslagteri til Struer

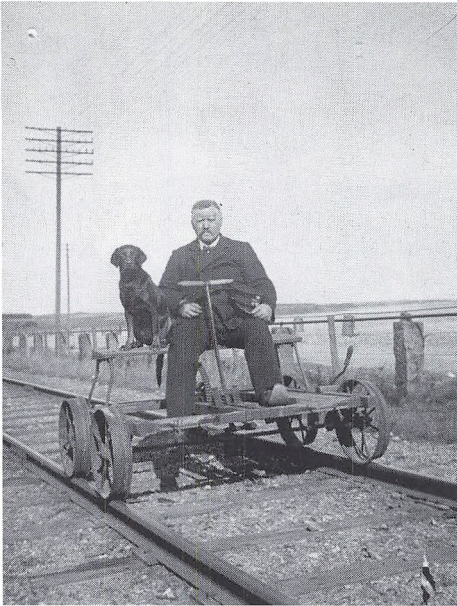
Trafikforbindelserne var alfa og omega for Struer. Og ikke mindst jernbanen bidrog til byens fremgang. Dels på grund af det store personale, der bosatte sig i Struer, dels fordi jernbanen fungerede som en erhvervsmagnet for byen. Anlæggelsen af en filial af Esbjerg Andelssvineslagteri er et markant eksempel på dette.

I 1911 overvejede ledelsen af Esbjerg Andelssvineslagteri at placere en filial i en af de fire nordvestjyske byer: Struer, Holstebro, Ulfborg eller Vemb. Det blev indled-

ningen til en voldsom kamp mellem specielt Holstebro og Struer om at få de mange gode arbejdspladser, og efter et tæt løb mellem de to byer besluttede generalforsamlingen i Esbjerg den 8. marts 1912, at slagteriet skulle til Struer.

»Struer ligger centralt, har en havn og ideelle jernbaneforbindelser«, argumenterede Touborg Jensen fra Gudum på den afgørende generalforsamling. Han blev støttet af gårdejer Strebøl fra Ansager, som mente, at »Struer vil skaffe en mængde andelshavere fra Thy«, og thyboen L. Pedersen Trapgaard slog hovedet på sømmet med følgende argument: »Lægges slagteriet i Holstebro, kan det være, at thyboerne vil tage under overvejelse at bygge et slagteri deroppe«. Det ville man ikke risikere, og derfor faldt valget på Struer.

En måned efter gik byggeriet i gang på det opfyldte areal øst for havnen, som Struer kommune i kampens hede havde lovet slagteriet kvit og frit.



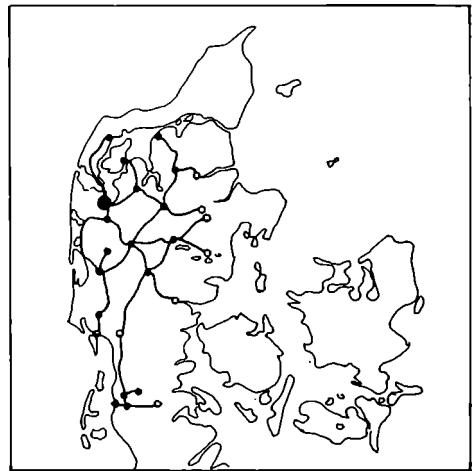
Baneformand Niels Kr. Nielsen med hunden »Basse« på skinneftersyn ved dæmningen over Kilen 1919.

13. maj 1913 begyndte de første slagtninger. »At være tilskuer ved en sådan drift, der flere gange har talt ca. 400 viltre grisebasser, må selvfølgelig få hjertet til at banke af fryd i enhver patriotisk struerborgers bryst«, skrev ugebladet »Konkordia« kort efter åbningen af slagteriet.

»Europas største« står der på et postkort med Struers nye svineslagteri som motiv. Andre taler om Nordens største. Hvorom alt er, så var det et for den tid kæmpestort anlæg. »Tagarealet var over 14.000 kvadratalen stort, altså 1 td. land. Bygningerne er beregnet til behandling af 150.000 svin årligt«, fortæller trafikinspektør P. L. Poulsen i sin erindringsbog »47 år ved DSB«.

»Da Andelsslagteriet begyndte i 1913

steg levedoden for jævne folk nogle grader«, hævder samme trafikinspektør, som dengang var fuldmægtig i Struer. »Årsagen var slagteriets fine affaldsprodukter, som man kunne købe billigt dagen efter slagtingen, altså i fuldstændig frisk tilstand. Lever 1/2 kr pr. kg, et helt grisehoved 1 1/2 kr og en mørbrad 50 øre. Det er næppe stor overdriivelse, at nedenstående beretning passer på hvert tredje hus byen over: Hver anden lørdag i årets 7 vintermåneder kogte min kone en stor gryde hvidkålssuppe på et helt grisehoved. Kålen og de mange urter var fra haven. På disse dage havde vore store drenge lov til at tage et par udenbys skolekammerater med hjem. Ungdommen spiste på drengenes værelse: Hvidkålssuppe med varmt flæsk, sennep og brød i ubegrænset mængde og et æble eller lignende til dessert. Bagefter stod huset på den anden ende af halløj. Hvad der blev tilbage af hovedet, blev til næste uges forbrug af pressesylte«.



Jernbaner, som på et eller andet tidspunkt har hørt under 3. Distrikt i Struer.

18 år efter åbningen - i 1931 - stemte leverandørerne til Struer-filialen for, at afdelingen skulle overgå til at være et selvstændigt andelsselskab under navnet »Struer Andelssvineslagteri«. Siden er de to slagterier - med flere - så gået sammen igen; men det er en anden historie.

Danmarks jernbaneby nr. 1

»Som en nøgle i hele det vestjyske jernbanelenet, som en tue, hvor lokomotiverne og personvognene og godsvognene myldrer ud og ind af som arbejdsmyrer. Således er Struer. Statsbaneinstitutionen har tabt to tusinde menneskeknapper på dette sted og har skabt Danmarks eneste funktionærby«, noterede skribenten Eddie Salicath i 1921 i ugebladet »Hver 8. Dag«.

Da Eddie Salicath besøgte Struer i 1921 stod byen i sit fuldeste flor som jernbaneby. Aldrig har så lille en by været centrum for så stor en del af de danske statsbaner.

I 1904 var Struer blevet hjemsted for den ene af landets fire trafik kredse og hermed administrativt centrum for ca. en fjerdedel af de danske statsbaner.

12 år senere - i 1916 - blev Struer et endnu større centrum, da DSBs nye distriktsordning placerede hovedsædet for 3. Distrikt i limfjordsbyen. Distriktsordningen indebar, at landet inddeltes i tre distrikter - København, Århus og Struer - som hver især forestod ledelsen af ca. en tredjedel af statens baner. En del af de sager, der tidligere havde hørt under generaldirektoratet blev nu lagt ud til distrikterne, og Struer var i perioden 1916-32 det absolutte centrum for banevæsnet i Thy og Vesthimmerland samt Viborg, Ribe og Ringkøbing amter.

Ved genforeningen i 1920 fik 3. Distrikt derud over tillagt en stor del af de tidligere tyske baner i Sønderjylland.

Struer var i forvejen en betydelig jernbaneby, og nu fik man ydermere en stor administrativ overbygning inden for trafik-tjenesten, banetjenesten, maskintjenesten samt signal- og telegrajtjenesten.

Fra 1904 og især fra 1916 blev den faste stab af lokomotivførere, fyrbødere, pakmestre, togførere, portører, depotarbejdere mv. udvidet med et betydeligt antal chefer, bestyrere, ingeniører, inspektører og andre højtloønnede tjenestemænd.

Struer var i denne periode uden diskussion Danmarks jernbaneby nr. 1. For selv om store byer som København, Århus og Fredericia havde flere jernbanefolk blandt sine indbyggere end Struer, så var jernbanen langt mere synlig, ja ligefrem dominerende i den lille limfjordsby. Hele 28 % af befolkningen tjente sit brød ved jernbanen,



»Store Jensen«, alias lokomotivfører Ejner Jensen, med lokomotiv litra K nummer 597. Litra K blev introduceret i 1894 og bygget i et antal af 100 stk. Denne lokomotivtype varetog - sammen med litra D - i mange år hovedparten af dampkørslen fra Struer. Typen blev udrangeret i løbet af 1950'erne.



Den ene af Struers to halvcirkelformede remiser, der tilsammen havde plads til 31 lokomotiver. Foto ca. 1920. Den ældste remise brændte i 1981, hvorefter man også rev den anden ned for at bygge et helt nyt maskindepot.

hvilket vil sige, at jernbanen dengang spillede en større rolle for Struer end B&O kom til at gøre i 1980'erne og 90'erne.

Også fysisk satte jernbanen et markant fingeraftryk på byen. Danmarksgades små huse, som arbejdere og håndværkere ved remisen byggede i 1880'erne og 90'erne. Østbyens store og små villaer, som ingeniører, inspektører og andre højere DSB funktionærer lod opføre i 20'erne og 30'erne, som oftest efter tegning af en af DSBs egne arkitekter. De lidt større udlejningsejendomme, f.eks. Søndergade 16 og Anlægsvej 1. Og ikke mindst den statelige administrationsbygning i Jyllandsgade - i dag Struer Gymnasium - som kommunen måtte lade opføre til gengæld for at få distriktet til byen.

Den markante stationsbygning, det kæmpestore rangerterræn og de to halvcirkelformede remiser med plads til 31 lokomotiver var også med til at fortælle, at Struer var en jernbaneby ud over det sædvanlige.

Og endnu i dag er de karakteristiske brobuer under højbanen til Thy, som fra 1923 har adskilt byen fra havnen, et træk, der fortæller om jernbanens betydning for byen gennem tiden.

Trafikassistenten fortæller

»Medens papirerne rasler tyst på kontorerne går den levende trafik sin larmende gang på Struer station«, skrev trafikassistent og digter Johannes Buchholtz i 1917.



Struer station fra 1865 er en af Danmarks ældste stationsbygninger. Foto ca. 1915.

»Ved dagens lys og under skindet fra de store buelamper hvæser rangermaskinen og får bufferpladerne til at klirre i de lange vognrækker. Af en ankommen togstamme skal måske en vogn på ladespor, fire til Thy, syv efter Esbjerg, tre efter Herning og otte østpå. Nogle personvogne skal lades med elektricitet, så at lyset kan stråle i dem, når de næste aften skal på langfart, nogle skal føres til støvsugeanlægget for at befries for snavset, der sidder gemt dybt i sofaernes plyds, andre skal over revisionsgruberne, hvor mindre skader kan udbedres. Alle personvogne skal daglig vaskes udvendig og rengøres indvendig, og ingen vogn må passere stationen uden, at dens bandager er undersøgte og dens lejer er smurte.

Sådan er der tusinde ting. Uro og travl-

hed overalt. Banemanden har ingen nat og ingen søndag. Jernbanen skal køre - det ved enhver - jernbanemanden ikke mindst. Hverken sommerens tordenbyger eller julenattens snestorm er for ham anledning til at krybe i hus. Nej, hvad er en våd trøje eller et tiliset skæg! Pligten kræver større ofre af ham - henved tyve mænd har i årenes løb ligget blodige og lemlæstede i gruset på Struer stationsplads.

Arbejdet er vokset i uhyre grad. Bane-strækningen til Vejle over Holstebro har i oktober 1914 fået sit udgangspunkt i Struer, og Andelsslageriet giver et betydeligt rangerarbejde. I eet stationskontor tikker elleve telegrafapparater dag og nat, og her betjenes en særlig banetelefoncentral med en snes omstillinger. I et andet kontor

ekspederes publikum og sammesteds foregår udbetalingen af penge. Næsten en million om året sættes i cirkulation fra Struer stations beskedne pengekasse, dels til betaling af regninger, dels til personalets lønninger. Af byens skatteydere er de 356 jernbanefolk.«

Endelig købstad

Samme år, som Johannes Buchholtz skrev disse linier, fik Struer endnu en fjer i hatten, idet den unge by med virkning fra 1. april 1917 blev ophøjet fra sognekommune til købstad. Struer fik dermed endelig det blå stempel som »rigtig by«.

I stedet for sogneråd fik man nu et byråd med en borgmester i spidsen. Administrationen blev større, og til at huse den opførtes 1919-21 Struer Rådhus på den grund midt i Østergade, hvor T. W. Jensens tømrerplads og bager Holleris' charmerende serveringshave tidligere havde ligget.

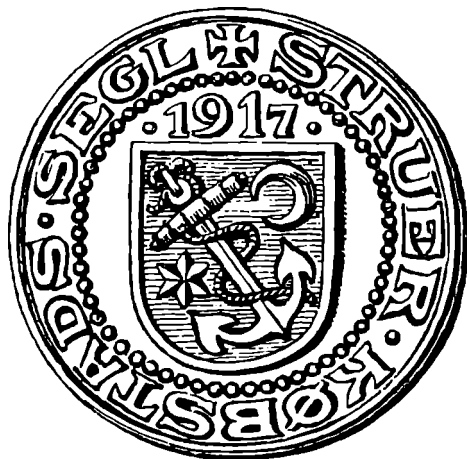
Vigtigst af alt var det måske, at Struer nu blev medindehaver af sin egen havn. Sagen var jo den, at selvom havnen altid havde ligget ved Struer, så tilhørte den købstaden Holstebro. Men da Struer nu også var blevet købstad, enedes man om, at havnens styrelse såvel som dens økonomi fra 1918 skulle hvile ligeligt på de to byer. Den tidligere Holstebro havn ved Struer kom fra nu af officielt til at hedde Holstebro-Struer havn.

Ved Struer var der 1917 i alt 187 hjemmehørende fartøjer. Af fragtskibe var der 21 med en samlet tonage på 223 brt. Af stenfiskerfartøjer var der to, og af fiskerbåde var der hele 166. Siden dampskibet S/S »Henning« i 1906 flyttede hjemsted fra

Struer til Aalborg, havde Struerflåden udelukkende bestået af små sejlførende fartøjer.

Søfarten på Struer med tilhørende bagland var fortsat betydelig. Fra 1918 er der således registreret 108 indgående fragtskibe til Struer; heraf 33 fra København og 14 fra øvrige danske havne samt 48 fra Sverige, 12 fra Tyskland og 1 fra Norge. Dertil kommer hele den indenfjords pakETFart, som øjensynlig ikke er medregnet i statistikken.

Ser man på Limfjorden som helhed var Aalborg fortsat den absolut dominerende købstad. Med i alt 1487 indgående skibe i 1918 var storbyens søfart mere end dobbelt så stor som alle småkøbstædernes tilsammen. Til sammenligning kan oplyses, at Nykøbing havde 138 indgående skibe, Thisted 130, Struer som nævnt 114, Skive 108, Lemvig 64, Løgstør 44 og Nibe 17.



Struer købstads segl fra 1917. Ankeret symboliserer byens søfart og halvmånen er hentet fra seglet for Hjern herred, hvorfra Struer er udskilt. Byvåbnets bundfarve er blå som vandet i Struer bugt.



Struer havn o. 1917. I havnen ligger de store fiskekuttere, som Struer-selskabet A/S »Thyborøn« havde opkøbt i 1916.

Under verdenskrigen blev der fisket og handlet som aldrig før, og 1916 stiftede en kreds af struerboere aktieselskabet »Thyborøn«. Et »gullasch«-foretagende med 10 moderne motorkuttere, som i en række år hentede store fortjenester hjem til investorerne. Også på landjorden var Struer præget af fortsat vækst. Jernbanens enorme ekspansion er allerede omtalt. Den var bl.a. medvirkende til, at der blev flere struerboere.

En opgørelse af folketallet i 1917 viser, at Struer nu havde 4.526 indbyggere. Til sammenligning kan det oplyses, at Holstebro havde 7.343 indbyggere, Lemvig 3.985, Ringkøbing 3.679, Thisted 6.833, Nykøbing 7.743, Skive 5.716, Løgstør 2.372 - og Aalborg 38.102.

Ser man på erhvervsfordelingen, ligner Struer de fleste andre købstæder med mange håndværkere og handlende, henholdsvis 18% og 8% af befolkningen i 1917. Som de fleste byer har Struer også talrige arbejds-

mænd, i alt 16%, hvoraf de 4% er slagteriarbejdere. Den nye købstad adskiller sig først og fremmest fra andre byer ved den meget store andel af ansatte ved DSB, hele 28% drejer det sig om, det vil sige den største erhvervsgruppe i byen overhovedet. Der ud over er det karakteristisk, at mange struerboere tjener deres brød ved fiskeri (6%), og endelig bør det bemærkes, at den unge by - ud over jernbaneetaten - kun har få offentligt ansatte.

I takt med befolkningstilvæksten voksende der nye gader frem, og der blev opført nye huse til de mange nye indbyggere. Der kom nye forretninger, nye virksomheder.

Man fik lystanlæg (1890), gasværk (1897), epidemisygehus (1900), bibliotek (1903), missionshus (1906), offentligt slagtehus (1907), teater (1908), vandværk (1908), elektricitetsværk (1912), eget tingsted (1916), alderdomshjem (1918), biograf (1919) etc.

I 1916 havde man også fået en rigtig fire-



Østergade set mod øst. Med de to tårne i baggrunden ses Schous Hotel, den gamle Kompagnigård, efter ombygningen 1898. Dernæst ses med tårnet Struer Banks første bygning (nvv. LP), hvorefter følger konsul Rygaards pakhhus fra 1842 (nvv. »Toldbodhus«).

blads-presse, idet Struer Avis (1883) og Struer Dagblad (1899) i 1912 fik konkurrence fra »Struer Socialdemokrat« og i 1916 fra »Struer Venstreblad«.

Strejftog

»Hvor ligger Struer? Ved Limfjorden. Vest for Viborg. Glem det ikke! Struer er en lille by, det er sandt - men en by, som smiler venligt til en: bliv hos mig, gem dig hos mig, og man svarer: gerne, gerne - hvis jeg kunne. Her er stuer og hjertelige mennesker, her er hav og himmel og suset fra vest-hvad vil jeg da mer?«.

Således skrev digteren Kai Hoffmann, som Berlingske Tidende i 1915 havde sendt på »Strejftog« til Struer:

»Sandede jorder med tommehøjt korn - fattig, forsmædelig hede - grønt frugtbart land. Sådan er vejen fra Viborg. Struer ligger i et frugtbart strøg. Her er saftige strandenge med får og firkløver. Her er store, bølgende marker. Rundt om på bakkerne toppe, kæmpehøj ved kæmpehøj. Det gamle Jylland. Og dér ligger Limfjorden. Blå, som da de gravlagte havde skib i sø!

Struer er en jernbaneby, et knudepunkt - her vrirler af tjenestemænd. Lidt ensfor-

migt kan det virke - men det giver et præg af soliditet, orden. Her er en stamme af nøjsomme, men betryggede familier. Og trafikken er uroen - strøm, vælde - ved dag og ved nat tordner togene ind.

På perronen står en jernbaneassistent - den rejsende studerer hans usædvanlige træk. - Han ved jo ikke, at det er en digter, at denne uniformmand med et grønt flag i hånden har den lille by inden i sig, gemmer et mylder i sit hjerte - al melankolien og lystigheden. Sandt er det: der bor en digter i Struer, en ung mand, som er den, menneskene på én gang anser for det ringeste og det højeste - han bor i et lille hus, som skønheden og kærligheden har bygget, hvis stuer er en verden mile fra provinsen. Men se blot ud af vinduet! Foran de lave dørtrin, gennem den smalle gade, leger børn - hvor gaden ender: det blå vand, fjerne grønne



Olga og Johannes Buchholtz ved haveindgangen til deres hus i Struer.

banker. Provinsen, men er her ikke godt at være. Spørg kun digteren«.

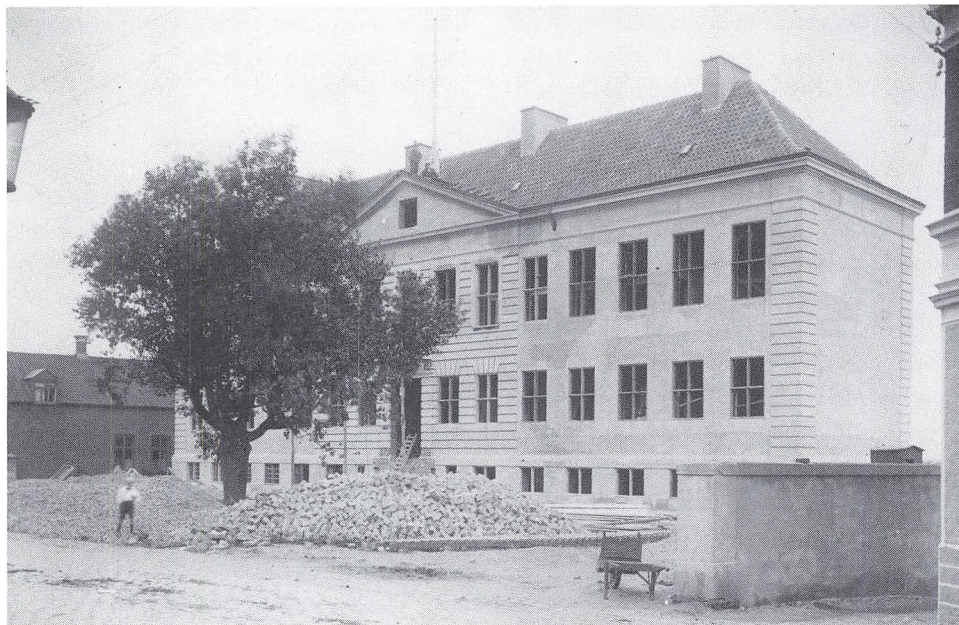
Digter og kulturaktivist

Johannes Buchholtz var navnet på digteren med de usædvanlige træk, som Kai Hoffmann i 1915 traf på Struer station.

1915 udgav Johannes Buchholtz sin første bog, romanen »Egholms Gud«. »En fremragende debut« skrev Hans Brix i Dagens Nyheder om bogen. I en anmeldelse af efterfølgeren »Clara van Haags Mirakler« fra 1916 skrev Ekstrabladets Frejlif Olsen: »Hvad skal vi med Knut Hamsun? Vi har jo Johannes Buchholtz!«

Med disse to romaner placerede Buchholtz sig i front på den litterære scene. I årene fra 1915 til sin død som kun 58-årig i 1940 udgav han 14 romaner, 7 novellesamlinger, 5 skuespil og en digtsamling. Og selvom hans første romaner er de mest berømmede, må man sige, at han holdt fanen højt igennem hele forfattereskabet. »Hans stil flyver. Kommaerne glimter i små smil. Det fuldendte har sin egen blanke glans. Den skinner, den skinner, denne nye roman af Johannes Buchholtz«, skrev Tom Kristensen således i sin anmeldelse af romanen »Dr. Malthes Hus« fra 1936, kort tid efter at han og Buchholtz havde ført en bitter litterær polemik i dagspressen.

»20rnes store modeforfatter«, har Jeppe Aakjærs datter, Solvejg Bjerre, kaldt Buchholtz. Men det var ikke kun danske læsere, der faldt for Struer-forfatterens skrivekunst. Også i udlandet blev han læst. Og en række af hans bøger findes oversat til norsk, svensk, engelsk, tysk, hollandsk, ja helt til Tjekkoslaviet nåede de.



Struers rådhus under opførelse o. 1920. Johannes Buchholtz gik i brechen for bevarelse af byens få, gamle træer, og i 1920 var han indblandet i en polemik om, hvorvidt den gamle poppel foran det nye rådhus burde bevares eller ej. Byrådet og befolkningen mente nej, og poppelen blev fældet. Et par år senere hævdede Buchholtz i dagbladet »København«, at struerboens holdning til træer var præget af Jyllands to ejendommeligheder, heden og havet: »Man hader træer. På heden findes som bekendt ingen træer... På havet findes hist og her træer, de kaldes vagerkoste. Disse er nødvendige for sejladsen ud og ind af havne og fjorde, derfor finder man sig i dem. Når struerboen endelig skal finde sig et træ, vælger han da også vagerkosten som forbillede«.

Johannes Buchholtz blev født i Odense 1882, men fik sin opvækst i Middelfart. I 1902 blev han trafikassistent ved DSB i Struer, og skønt fynbo af fødsel blev han nu limfjordsjyde af hele sit hjerte.

I samtidens stærke brydninger mellem stort og småt, hovedstad og provins, valgte Buchholtz bevidst side til fordel for provinserne. Gennem sit forfatterskab gav han stemme til den lille by og dens mennesker, og ikke mindst jernbanemiljøet, som han

kendte bedre end nogen anden dansk forfatter, havde hans store interesse.

Som kulturel igangsætter satte han et markant fingeraftryk på lokalsamfundet. »Når man færdes oppe ved Struer, ikke blot i hans hus og have, men i egen omkring byen, ser man alle steder spor efter ham«, erindrer forfatteren Inger Bentzen i 1950, 10 år efter Buchholtz' død.

Med sin pen kæmpede Buchholtz for bygningsbevaring, fornuftig byplanlæg-

ning, anlæggelse af forhaver, imod stank fra slagteriet, imod fældning af gamle træer - stort og småt mellem hinanden. Han skaffede kunst til den unge by, han oprettede Struer Museum, han satte det gode »Struer Grovbrød« i industriel produktion, og han var med til at frede de store skrænter ved Toftum Bjerge og området ved den lille indfyord Kilen.

Et kulturelt knudepunkt

Det var dengang hver by og egn ved Limfjorden havde sin egen forfatter. Aakjær fra Skiveegnen, Skjoldborg i Løgstør, Thøger Larsen i Lemvig, Bertel Budtz-Müller i Thisted, Thit Jensen og Johannes V. Jensen fra Farsø, Buchholtz i Struer - og mange flere. Limfjordsforfatterne! Et stærkt, selv bærende forfattermiljø, der så virkeligheden med provinsboens øjne, og som indbyrdes havde en kontakt, der gjorde dem uafhængige af hovedstadens kulturelle miljø.

»Mange mennesker kom og gik i Buchholtz' hus«, fortæller radiomanden og forfatteren Karl Bjarnhof, der i årene 1917-18 var organist i Struer. »Alle blev de taget imod som var de ventet. Tid blev umærkeligt ryddet, bord dækket i spisestuen med de norske bondemøbler og gardiner med påsyede røde hjerter. Fest uden fortravlede nervøse forberedelser. Et måltid tryllet frem. Vin eller brændevin, hvad der nu hørte sig til. Munterhed, livsglæde. Markus Bjerre fra Venø, Touborg Jensen fra Gudum, Normann fra Hjern, egnens folk der ikke kom til byen uden at gøre sig et ærinde hos Hans og Olga. Belæste mænd, begavede, politisk vågne. Man sad som

himmelfalden og lyttede til deres samtaler, deres diskussioner. Omtalte de ikke Ove Rode, Georg Brandes, Johannes V. Jensen som ligemænd, som venner eller nære bekendte. Jeg erfarede senere at sådan forholdt det sig i virkeligheden. Disse mænd der tegnede landet - Jeppe Aakjær og Seedorf med - toppen af litteraturen var deres omgangskreds og venner...

Jeg sad i en krog og undrede mig over at disse mænd virkelig var til: Aakjær, Thøger Larsen, Skjoldborg. Man kunne tage dem i hånden, blive spurgt af dem, svare, tale med dem. Alle lignede de noget nær mennesker, om jeg så ellers havde holdt dem for en slags halvguder, væsner uden



Det var først og fremmest Johannes Buchholtz' fortjeneste, at man i 1927 kunne opstille Anker Hoffmanns skulptur »Struerpigen« i Struer Lystanlæg. Her taler Buchholtz ved afsløringen af skulpturen.



Limfjordsforfatterne Jeppe Aakjær og Johannes Buchholtz på udflugt til Toftum Bjerger. Foto ca. 1920.

gestalt«, erindrer Karl Bjarnhof fra sin tid i Struer.

Radiofabrik i Vestjylland

På herregården Quistrup et par kilometer syd for Struer oplevede Johannes Buchholtz i efteråret 1925 godsejer Olufsens søn, Svend, og hans københavnske kammerat Peter Bang udføre en række eksperimenter med moderne radioteknik.

»Det fyldte en hel væg i en af stuerne på Quistrup«, skrev Johannes Buchholtz nogle år senere. »Der var store spiraler af tyk kobbertråd, der var slæb af andre isolerede

ledninger, og på et utal af steder i systemet var der indskudt lommelampebatterier for at forstærke strømmen. Det hele mindede i ikke ringe grad om en altertavle, og det var jo også den nye, store radiogud, som dyrkedes.

Bang & Olufsen sad skiftevis i ydmyg andagt foran alteret med hovedtelefon på. De kunne høre noget, som var skjult for os, menigheden. Fra en kasse tog de spoler med indridsede mystiske tegn, vrikkede med dem og lyttede igen, så øjnene stod stive i hovedet på dem. Betagelsen gik over på os. Vi kunne jo se, at der skete noget ufatteligt... Pludselig rev en af de unge præster

hovedtelefonen fra ørerne og stillede om til en højttaler: tordenbrag, haglvejr, hyl og skrig som af vrede luftånder - og så himmelsk musik«.

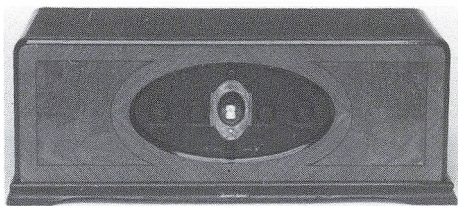
Det varede ikke længe før B&O, som de to ingeniører kaldte deres firma, kunne sætte radioer og diverse radiotilbehør i produktion.

I 1927 flyttede de ind i deres første fabrik lige uden for Struer by. To år senere sendte B&O den succesrige »femlamper« radio på markedet, og den blev i de følgende år efterfulgt af nye generationer af radioer med en stadig forbedret teknik. Produktionen var alsidig. Man lavede radioer, grammofoner. Kæmpestore højttalervogne blev det også til, og i en lang periode var B&O næsten enerådende med hensyn til at forsyne biografene med tonefilmsanlæg.

»Modigt er det gjort - at indrette en radiofabrik så langt fra hovedstaden«, skrev Radio Magasinet i en omtale af B&O fra 1931. Og B&O var da også »lidt til en side«



B&Os to grundlæggere, Svend Olufsen (1897-1949) og Peter Bang (1900-57). Foto o. 1930.



B&Os såkaldte »femlamper« radio fra 1929 var ikke blot en teknisk sensation, den var også den første radio, der blev karakteriseret som elegant.

i geografisk henseende, idet så godt som alle de øvrige ca. 20 radiofabrikker i Danmark lå samlet omkring hovedstaden. Men, vurderede Radio Magasinet, »i dag er der ingen, der tænker på afstanden til Struer. Bang & Olufsen er en realitet af første rang i vor radioindustri, og har bl.a. gjort byen Struer kendt viden om i verden«.

3. Distrikt nedlægges

Mens den elektroniske kommunikation med B&O således var i markant fremgang, gik det knapt så godt for Struer som centrum for kommunikation via jernbanen.

I december 1931 meddelte DSB, at 3. Distrikt i Struer skulle nedlægges fra og med udgangen af januar 1932. Samtlige jernbanestrækninger i Jylland skulle herefter høre under 2. Distrikt i Århus.

Beslutningen skabte bestyrtelse i Struer. Administrationsbygningen var langtfra betalt, og kommunen sad tilbage med en gevaldig økonomisk sorteper. Hertil kom, at det var de højtlønnede embedsmænd og dermed de gode skatteydere, der nu måtte forlade byen. I alt 70 personer, drejede det



B&Os første fabrik fra 1927 blev opført således, at den kunne bruges til beboelse eller skole, hvis det skulle vise sig, at fabrikationen ikke kunne bære økonomisk.

sig om. En rest af fordums storhed blev der dog tilbage, idet både trafiksektionen, banesektionen, signalsektionen og maskinsektionen blev opretholdt i Struer.

Efter nedlæggelsen af 3. Distrikt boede der i 1933 371 DSB-ansatte i byen.

Alt i alt må man således sige, at Struer, trods en betydelig tilbagegang på det administrative område, beholdt sin status som knudepunkt, og jernbanemiljøet udgjorde fortsat et markant islæt i byen.

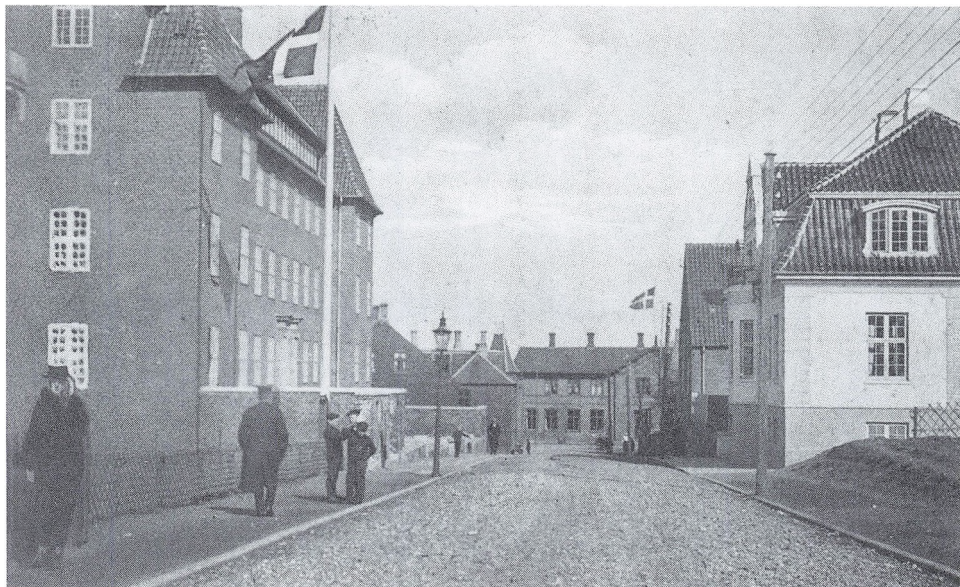
Et statsgymnasium for Vestjylland

Struer by stod nu med en stor, tom kontorbygning, som man ikke umiddelbart havde

noget at bruge til. Snart begyndte ideen om et statsgymnasium dog at tage form, og fra 1932 virkede et udvalg under ledelse af læge Hakon Lund ihærdigt for at realisere tanken.

Struer lå dengang midt i et udstrakt, gymnasietomt område, der omfattede hele Thy, Mors, Skive-Salling samt egnen omkring Lemvig, Holstebro og Struer. Det nærmeste gymnasium lå siden 1923 i Herning, men det var kommunalt ejet. Egentlige statsgymnasier, der kunne betjene et større opland, skulle man til Viborg, Aalborg eller Esbjerg for at finde.

Det var imidlertid ikke kun Struer, der var interesseret i at få et eventuelt statsgymnasium til byen. Både Thisted, Nykøbing



3. Distrikts statelige administrationsbygning i Struer blev fra sommeren 1938 hjemsted for Vestjyllands første statsgymnasium. Til venstre administrationsbygningen, i baggrunden Struer station. Foto o. 1918.

Mors og især Holstebro lagde sig i selen for selv at sikre sig gymnasiet, mens såvel Skive som Lemvig bakkede op om Struer.

Struer havde da også mange gode kort på hånden. Byen lå centralt i det gymnasietomme område, og den fik støtte fra både Skive og Lemvig. Struer havde de bedste jernbaneforbindelser mod nord, syd og øst og gode rutebilforbindelser mod vest til Lemvig. Byen havde en stor, tom bygning, der for overkommelige midler ville kunne ombygges til en udmærket skolebygning. Og endelig mente mange, at Struer fortjente et »plaster på såret« efter at have mistet DSBs 3. Distrikt.

Fra statens side endte man da også med at indstille Struer som favorit. Men vel at

mærke på den betingelse, at Struer kommune kunne stille en fuldt færdig skolebygning med alt inventar og nødvendige samlinger til statens rådighed. Det var en bitter pille at sluge for den by, der 20 år tidligere havde måttet stille en fuldt færdig administrationsbygning til rådighed for statsbørnene for at sikre sig det nu nedlagte 3. Distrikt. Men der var ikke andet at gøre end at bide i det sure æble og bevilge de i alt 360.000 kr, som ombygning og nyindretning af den gamle administrationsbygning ville komme til at koste.

15. august 1938 kunne da Struer Statsgymnasium slå dørene op for de første klasser med elever fra både Thy, Lemvig, Skive, Holstebro og Struer.



Limfjorden.

Søndagsdamperen, alias DFDS' »Limfjorden«, forbandt i et lille århundrede småkøbstæderne i Limfjordens vestlige del med Aalborg og København.

Struer var dermed blevet et vigtigt skolecentrum for hele det nordvestjyske område. I takt med oprettelsen af gymnasier i Thisted (1947), Holstebro (1963) og Lemvig (1978) indskrænkedes byens skoleopland dog som årene gik til Struer, Thyholm og dele af Vinderup kommune.

Sabotage og schalburgtage

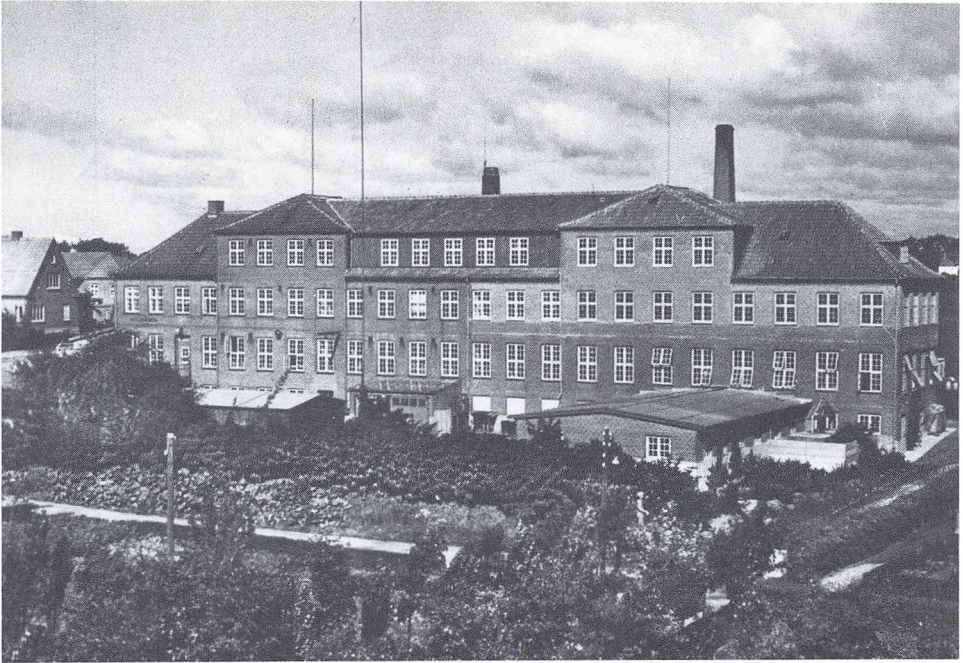
I den tidlige morgenstund den 9. april 1940 var der mange struerboere, der ikke anede, hvad der var sket. Der var også dem, der ikke kunne tro, at Tyskland var i færd med at besætte Danmark.

På Struer Statsgymnasium fik man dog syn for sagen, da eleverne fra Skive kom ind med toget og kunne fremvise besættelsesmagtens grønne »oprop«.

Ved middagstid nåede de tyske tropper Struer, som de passerede ad hovedvejen på vej mod Oddesund og videre mod nord. En ung struerpige kunne fra sit værelse se »en endeløs trafik af biler, motorcykler og små kampvogne med kanoner på hjul efter sig - alle med den karakteristiske vissegrønne farve, der var kendetegnende for Værnemagten«.

Først den 12. april - besættelsens 4. dag - opslog besættelsesmagten sit hovedkvarter i Struer. Fra denne dag vajede hagekorsflaget over byen fra den gamle Struer Realskole i Søndergade.

I Struer forløb besættelsen uden de store tab for byen såvel som for befolkningen. Gestapo havde intet fast kontor i byen; der var heller ingen lokale Hipo-folk, og stik-kervirksomhed var der intet af.



B&O fabrikken efter udvidelsen 1941. Sådan tog fabrikken sig ud frem til den 13. januar 1945.

Som de fleste andre steder voksede der i løbet af 1943-44 en modstandsbevægelse frem. De store, åbne strækninger i Vestjylland gjorde Struerregnen velegnet til modtagelse af våben fra engelske fly, og Struers status som jernbaneknudepunkt var årsag til en del sabotage af jernbanelinierne omkring byen.

Den største enkeltepisode i Struer under besættelsen var uden diskussion sprængningen af B&O fabrikken. B&O havde ikke villet arbejde for tyskerne og var bl.a. derfor kommet på tyskernes liste over mulige terrormål, så natten mellem 13. og 14. januar 1945 kl. to minutter i halvfem blev fabrikken sprængt i luften. Efter sigen-



Og sådan tog fabrikken sig ud efter schalburgtagen, da vintermørket lettede om morgenen den 14. januar 1945.



Siden begyndelsen af 1920'erne har højbanen med de karakteristiske brobuer skilt byen fra havnen. Lokomotiv litra D nr. 803 ses her på vej ind på havnearealet.

de kunne braget høres helt til Herning. Bag schalburgtagen stod en gruppe tyske håndlangere, der handlede efter ordre fra Gestapos chef i Danmark, Bovensiepen.

Ved befrielsen den 4. maj var B&O allerede godt i gang med at opføre den ny, supermoderne fabrik, der i løbet af et par årtier skulle vise sig at blive Struers bedste kort på hånden i erhvervsmæssig henseende.

En økonom ser på Struer

I sommeren 1945 var Struer klar til at tage fat på ny, og byens erhvervsudvalg anmodede økonomeren, docent Ejler Alkjær, København, om at foretage en analyse af Struers stilling og fremtidsmuligheder i erhvervsmæssig henseende. To år senere afle-

verede Ejler Alkjær en diger rapport på 229 sider om »Struers erhvervsøkonomiske stilling og muligheder«. Rapporten giver et fortrinligt billede af Struer i årene lige efter krigen.

Ifølge Ejler Alkjærs analyse var Struers klareste profil fortsat jernbanen. Den gav byen en central trafikal position og var dens vigtigste arbejdsplads. Alene DSBs maskindepot beskæftigede således ca. 270 mand og var dermed byens største arbejdsplads. Hele 21% af Struers befolkning var beskæftiget ved jernbanen mod 9% i de danske købstæder i gennemsnit.

Også havnen og de dertil knyttede erhverv var fortsat af stor betydning for byen. Sammen med Skive var Struer den vigtigste havneby i den vestlige del af Limfjorden; begge dog langt mindre end Limfjordens

hovedhavn, Aalborg/Nørresundby. Efter en afbrydelse under krigen blev Struer nu atter anløbet en gang ugentlig af DFDS' rutebåd »Limfjorden«. Der ud over blev Struer anløbet af omkring 600 fragtskibe pr. år.

Også efter krigen var der fra Struer et godt fiskeri og en betydelig fiskeeksport. Skibsværftet stod for reparation af fiskerflåden og byggede der ud over et par store vesterhavskuttere om året. Motorkraft kunne købes hos Vognsgaard & Niensens Motorfabrik, som fremstillede den kendte »Struer-motor«, der i de år blev lagt i mange fiskerbåde.

Som de fleste øvrige Limfjordshavne var Struer en typisk tilførselshavn, hvortil der blev ført varer fra mange steder; udførsel var der meget lidt af.

Aalborgs særstilling som stabelstad for Limfjorden gjorde, at en stor del af søfarten fik karakter af pakETFart mellem Aalborg og de mindre havne som f.eks. Struer. Det betød også, at mange Aalborg-firmaer havde etableret sig med særlige pakhuse eller egentlige filialer i Struer og de øvrige Limfjordshavne.

Docent Alkjær forudså en lys fremtid for Struer havn. »Den har et stort bagland sydpå, og mulighederne for pr. jernbane at videredistribuerer de pr. skib ankommande varer må siges at være bedre i jernbaneknudepunktet Struer end i nogen af de andre Limfjordshavne«.

Af væsentlige industrier peger Alkjær først og fremmest på B&Os radiofabrik, som også dengang spillede en vigtig rolle for Struer, selvom den var placeret i Gim-sing, lige uden for Struers bygrænse. Han fremhæver bl.a. den reklameværdi, det har

for Struer, at det ud over landet bliver kendt, at en så stor virksomhed har hjemsted her.

Dernæst peger han på Svineslagteriet, som efter krigen fortsat måtte regnes blandt landets største. Det er et imponerende opland, der allerede dengang knyttede sig til slagteriet, idet de yderste sogne, hvorfra der blev modtaget svin, var mod nord: Gettrup, Ydby og Boddum samt Thyholm og Jegindø; mod øst: Ejsing, Sahl, Sevel,



Bagemester C. M. Moselund med en portion friskbagte »Ægte Struer Grovbrød«. »Træg afføring kendes ikke i de hjem, hvor dette brød daglig nydes«, skrev Johannes Buchholtz i en reklametekst for grovbrødet. Det af mange højt værdsatte brød blev taget ud af produktion, da Schulstad-koncernen overtog Struer Brødfabrik i 1990.



Ålestangere på Kilen. Når fjorden frøs til, var det en fast beskæftigelse for mange struerboere at stange ål. Foto fra ca. 1965.

Haderup, Resen, Hodsager, Ørre, Nøvling; mod syd var grænsen landevejen Herning-Ringkøbing, mod vest Vesterhavet. Altså en radius på 30-35 kilometer omkring Struer.

Af industri-virksomheder nævnes i øvrigt Struer Fjerkræslageri; Overhoved Teglværk, der efter Struer Teglværks lukning i 1936, var eneste tilbageværende repræsentant for Struers ældste industri; Bryghuset, der fremstillede hvidtøl og sodavand; samt Struer Brødfabrik, der med mærkevaren »Struer Grovbrød« var en kendt profil i København og mange af landets købstæder. Der ud over kunne nævnes I. M. Christensens Møbeetablissement, Centrum Vinduer og Kajakbyggeriet

Struer som nogle af byens væsentlige industrier.

Med hensyn til handel var Struer ifølge Ejler Alkjær præget af at være opstået inden for Holstebros traditionelle handelsopland, og ifølge hans undersøgelser, var det på dette område, Struer stod svagest i konkurrencen mellem byerne. Struers handelsopland bestod dengang kun af de nærmeste sogne som Gimsing, Ølby, Resen, Humlum og Venø, og befolkningsunderlaget var markant mindre end de øvrige Limfjordsbyer. Mens Struers handelsopland således rummede knap 8.000 indbyggere, havde Holstebro hele 25.000 indbyggere i sit opland, Thisted 25.000, Skive 28.000 og Lemvig 18.000.

Over Struer-forretningerne var der heller ikke den samme »købestemning« som f.eks. i Holstebro, mener Ejler Alkjær, og »man har i Struer hverken de meget store, varehuslignende forretninger eller forretninger, som på specielle felter viser et meget stort vareudvalg«. At markederne i Struer heller ikke kom på højde med de store tilbøvsstykker i Holstebro, nemlig byens heste- og kreaturmarkeder, viser denne notits i Struer Dagblad 1946: »I anledning af septembermarkedet i Struer var der opstillet noget gøgl på markedspladsen, men husdyr sås der ingen af«.

Til søs

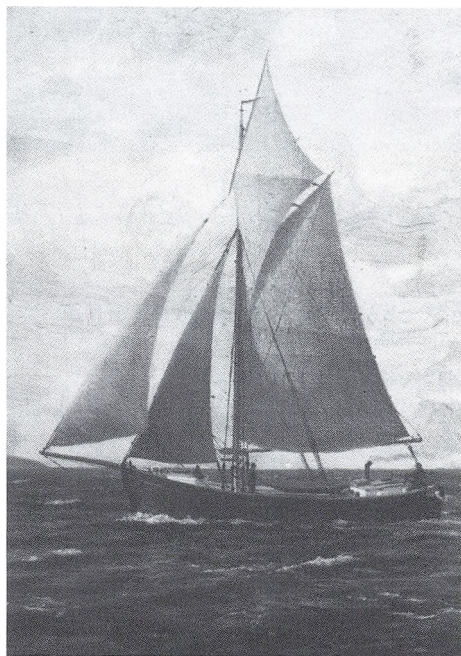
Siden de store søfartsdage i midten af forrige århundrede bestod Struers hjemmeflåde mest af ældre, nedtaklede træskibe, hvis hovednæring bestod i at forsyne Vestlimfjordens byer og handelspladser med cement, gødning og foderstoffer fra fjordens hovedby Aalborg.

I begyndelsen af 1920'erne fik den senere modelskibsbygger Alfred Pedersen hyre som »fransk kok og madfordærver« på den tomastede skonnert »Fremad« af Aalborg, og i de følgende år sejlede han som bedste-mand med mange af Limfjordens småskibe, fortrinsvis jagter, galeaser og skonnerter. Til Struer Museum har Alfred Pedersen mange år senere fortalt om sin tid som sømand.

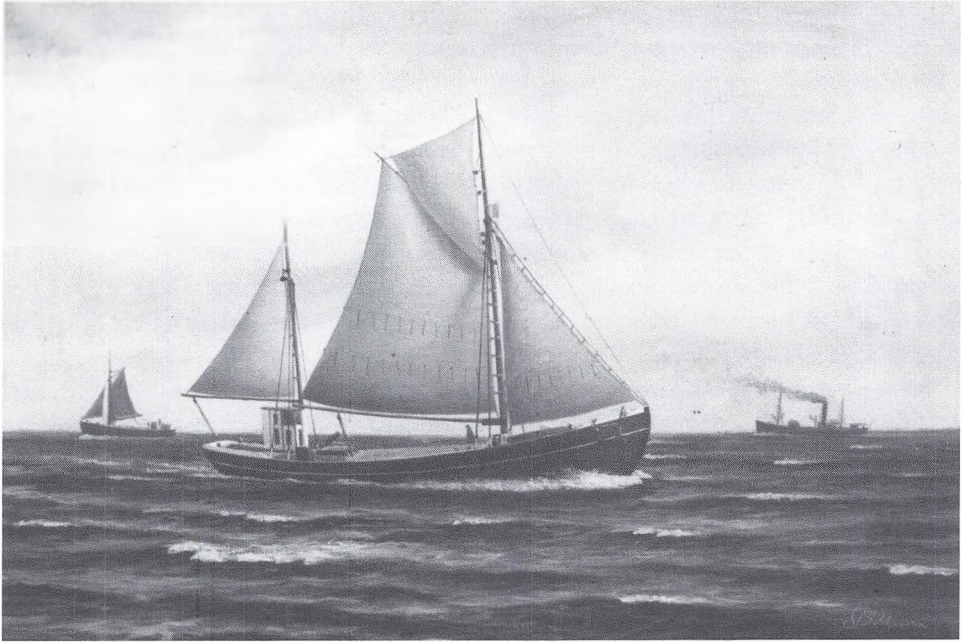
»Det at sejle i fjorden var en forholdsvis ukompliceret affære, i hvert fald vest for Løgstør«, erindrer Alfred Pedersen. »Der var også skippere så drevne, at de kunne sejle mellem Løgstør og Aalborg selv om natten og i tåge. »Tordenskjold« af Skive

var en af dem og »Jane« af Løgstør en anden. Dette farvand var ikke fyrbelyst, men de dygtige skippere kunne sejle »på klokken«. De kendte skibets fart ved bestemte motoromdrejninger, og med uret i hånden ændrede de kurs i rette sekund«.

»De fleste lå opankrede på strømmen ud for Løgstør og afventede solopgang«, fortæller Alfred Pedersen. »Men så var der også et kapløb om at nå først frem til jernbanebroen i Aalborg, for efter gensidig aftale respekterede skipperne, at den, som først kom til broen, først skulle til kaj, og det var



Motorjagten »Nora« af Aalborg, et af de mange småskibe på Limfjorden, som Alfred Pedersen sejlede med i 1920'erne og 30'erne. Skibet fik senere navnet »Anna« af Struer. Maleriet er udført af marinemaleren P. C. Pedersen. Original på Struer Museum.



»Nora« af Struer, bygget som skonneret »Elona« af Fåborg i 1899, siden nedtaklet som galease. I baggrunden ses DFDS' rutebåd »Limfjorden«. Maleri af P. C. Pedersen på Struer Museum.

ikke kun æren, det gjaldt, det var noget, som betød penge, dengang mange tjente deres brød i småskibene«.

»Sejlskibe, der skulle til Struer, gik øst om Venø, hvor der var bedst plads til at krydse. På »Kleppen« vest om Venø gik mange fremmede skippere på grund, fordi de lagde sig midt i løbet i stedet for at holde godt over mod Venø, hvor der er dybt vand. Det kunne gå, når det var fremmede skibe, der sad på »Kleppen«, men det skulle ikke ske for en lokalkendt mand, uden at det til spot og morskab ville rygtes over hele fjorden. Lige så vel skulle man vogte sig for »Stejlen« ud for Struer. Det var flovt og ikke undskyldeligt for en lokalkendt at sidde på grund her«.

I 1930'erne fik Alfred Pedersen hyre på den lille motorjagt »Nora« af Aalborg, som siden blev til »Anna« af Struer. »Nora« var en meget gammel svensk fiskekvasse, som lastede omkring 50 tons«, fortæller Alfred Pedersen. »Med den gjorde jeg et par rejser om ugen mellem Aalborg og Struer med gødning, cement, stangiærn, støbejern, sukker, salt og andet sækkegods alt efter, hvad købmændene i Holstebro og Struer havde brug for. En enkelt gang kom vi også til Lemvig, og lokalt blev skibet brugt til udflugtssejlsads bl.a. til Tambohuse«.

Skipperen på »Nora«, Theodor Andersen, Struer, solgte senere den lille motorjagt og købte i stedet en gammel, nedslidt skonneret »Elona«, bygget i Fåborg i 1899. »Elo-

na« fik nu navnet »Nora« af Struer, og Alfred Pedersen hjalp med at sætte den i stand og indrette den til moderne fjordsejlad. »Det, som engang havde været en flot dansk skonnert, blev nu taklet som galease og fik dermed et mere kluntet udseende. Men således så efterhånden alle fjordens småfartøjer ud. De havde fået motor for at få en bedre afregning, for befragterne betalte mere for at få lasterne frem med motorskibe, så skibenes master og forgrejer afkortedes i takt med, at de fik flere hestekræfter«.

På opfordring byggede Alfred Pedersen 40 år senere en model af »Elona«, således som den oprindeligt havde set ud. I 1980 blev modellen ophængt som kirkeskib i Struer kirke.

Efter krigen fortsatte småskibsfarten endnu nogle år. Men konkurrencen fra lastbilerne gjorde den urentabel i længden.

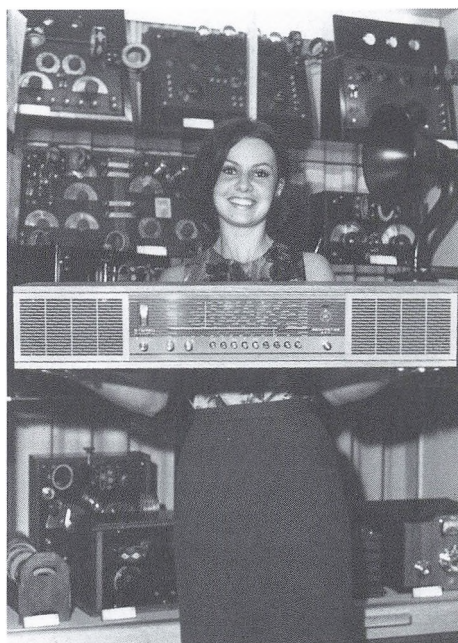
I Struer forsøgte aktieselskabet Venøsund A/S i begyndelsen af 1950'erne at puste nyt liv i byens søfart; men det blev en enlig svale, og coasteren »Venøsund« blev et foreløbigt sidste kapitel i Struers rolle som aktiv søfartsby. De skibe, som fortsat i stort tal anløber Struer havn, har de sidste mange år været hjemmehørende andre steder.

B&O - det danske kvalitetsmærke

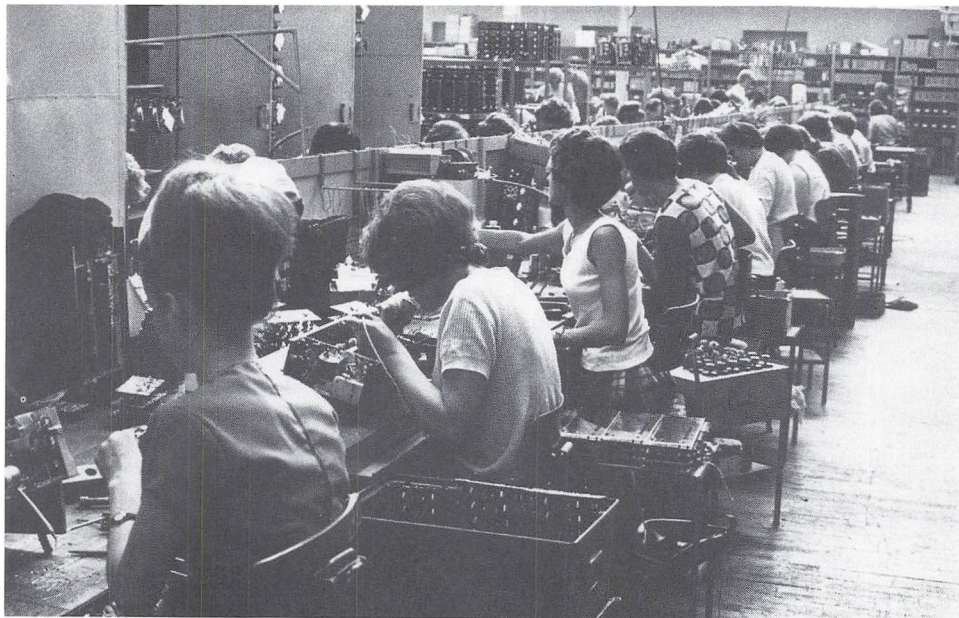
I årene efter genopbygningen udviklede B&O sig til et veritabelt teknologisk kraftfelt. Med fornemme faciliteter og mod til at gå egne veje udviklede virksomheden et frugtbart forskningsmiljø, som på få år fremkom med en række epokegørende teknologiske fornyelser.

I 1947 lancerede fabrikken Europas første trådoptager, en forløber for båndoptageren. I 1948 præsenterede man Danmarks første High-Fidelity-radio, i 1950 sendte man sin første FM-radio på markedet; samme år præsenteredes det første B&O-fjernsyn, og 1957 kronedes udviklingen inden for lydområdet med udviklingen af verdens første stereo pick-up, en bedrift, der i mange år fremover placerede B&O i front inden for produktion af lyd.

Sammen med firmaerne Arena, LL og To-R var B&O i disse år førende inden for radio-TV branchen i Danmark. Der ud



Med Beomaster 900 fra 1964 ændrede B&O med eet slag normerne for, hvordan en radio skal se ud. Nyheden blev en dundrende succes og blev indledningen til B&Os internationale eventyr.



Samlekæden på B&O 1965.

over var der her i landet godt 20 mindre radio/TV fabrikker.

Det var først, da B&O i begyndelsen af 1960erne gav sig i kast med en ny og anderledes formgivning af sine produkter, at Struer-firmaet for alvor bragte sig klart i spidsen af feltet.

»We think differently« - vi tænker anderledes - sagde B&O og lancerede sine produkter »for den kreds, der diskuterer smag og kvalitet før prisen«.

Beomaster 900 fra 1964 - verdens første flade radio - repræsenterede for B&O det store spring fremad. Med denne radio ændrede B&O med eet slag normerne for, hvordan en radio skal se ud, og nyheden blev en dundrende succes, ikke blot i Danmark, men også i store dele af Europa.

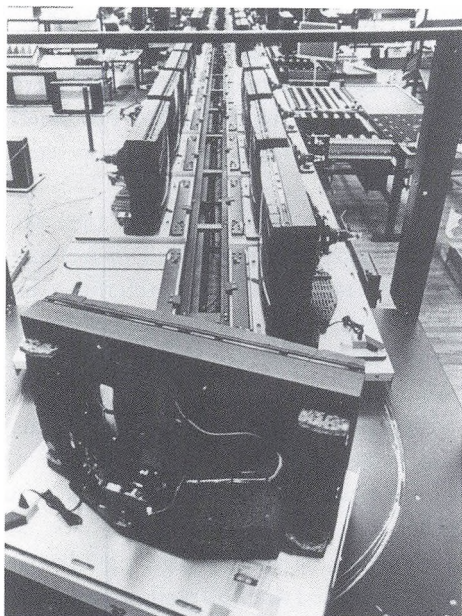
Antallet af medarbejdere steg eksplosivt. Fra 600 i 1950, 700 i 1962, 1.600 i 1965 til ca. 3.000 i begyndelsen af 1970erne.

I 1965 byggede B&O fabrik 2 i Struer. I de følgende år udvidede man med fabrik 3, 4 og 5 i Struer, og også i nabobyerne Lemvig og Skive byggede man fabrikker.

Det var også i 1960erne, at B&O for alvor sprængte de nationale grænser og kørte ind på de store udenlandske markeder.

Mens eksporten i 1960 kun udgjorde 4,5% af omsætningen, var den i 1962 steget til 20%. I 1977 udgjorde eksporten 62% af omsætningen og i 1990 havde den i en årrække ligget på ca. 75%.

Fra 1968 begyndte B&O at etablere et net af datterselskaber verden over. Med



Rundbordet på B&Os fabrik 4 i Struer 1991.

åbningen af Bang & Olufsen Espana S.A. i 1988 nåede man op på i alt 12 datterselskaber, 10 i Vesteuropa samt et i USA og et i Japan.

B&O er siden begyndelsen af 1980erne Danmarks eneste tilbage værende radio/TV fabrik. Trods alle spådomme om flytning ligger B&O stadigvæk i havne- og jernbanebyen Struer, som den ekspansive virksomhed i løbet af godt og vel et halvt århundrede har gjort til en vaskeægte industriby.

By i bevægelse

I takt med industriens vækst er byen nærmest eksploderet, både hvad angår folketal og bebyggelse.

Mens der i 1930 boede 5.726 i Struer købstad og 8.949 i 1960, bor der i 1992 ca. 12.500 i Struer.

Samtidig har bebyggelsen bredt sig over alle grænser. De tidligere landbrugsområder vest for hovedvej 11 er nu domineret af industri og villakvarterer. Store dele af Gimsing omkring B&O fabrikkerne er i løbet af 50erne, 60erne og 70erne blevet til et stort villaområde. Og på nordsiden af dæmningen er der omkring den gamle gård Bremdal vokset et helt nyt villakvarter frem.

Også i selve Struer by er meget forandret. Store dele af det gamle gadenet er blevet til gågader, gamle bygninger er revet ned til fordel for nyt byggeri og størstedelen af de førhen så karakteristiske stationsbyhuse har mistet deres tårne. Enkelte kvarterer er ligefrem ændret så radikalt, at struerfødte turister ofte har svært ved at kende dem igen. I midtbyen vidner de vidtstrakte parkeringsarealer om vestjydens ønske om at kunne køre lige til døren, når han skal handle.

I takt med byens vækst har den udviklet sig til et egnscenter på linie med Ringkøbing og Lemvig, men mindre end Holstebro og Herning.

Gymnasium og Handels-teknisk skole gør fortsat Struer til en skoleby af en vis betydning. At Struer i 1956 blev en selvstændig retskreds med eget dommerembede har også styrket byens rolle som egnscenter. Supermarkeder, sportsfaciliteter, bibliotek, museum og kulturcentret Gimsinghoved betjener et betydeligt opland. Og sidst, men ikke mindst spiller det en vigtig rolle, at Struer ved kommunalreformen i 1970 blev centrum i en ny storkom-



Struers karakteristiske tårnbygninger er efterhånden afløst af moderne byggeri. Her hjørnet af Østergade og Fiskergade ca. 1925.

mune med ca. 20.000 indbyggere. Struer købstad fik da tillagt landkommunerne Gimsing, Hjerm, Vejrum, Ølby-Asp-Fousing, Resen-Humlum og Venø.

Struer havn er i dag uden konkurrence den vigtigste Limfjordshavn efter Aalborg. Ifølge Danmarks Statistik blev Struer havn i 1989 anløbet af i alt 219 fragtskibe, og havnen kunne udvise en total godsomsætning på 213.000 tons. For de øvrige Limfjordshavne er tallene: Skive 187 anløb og 135.000 tons godsomsætning; Thisted 109 anløb og 65.000 tons; Nykøbing 60 anløb og 39.000 tons; Lemvig 42 anløb og 33.000 tons; Løgstør 18 anløb og 8.000 tons - og Aalborg 1.696 anløb og 2.819.000 tons godsomsætning.

Mens det går skidt for mange af landets små og mellemstore havne, så går det rigtigt godt for Struer havn. Fra 1988 til 89 steg godsomsætningen med 5%, og fra 1989-90 steg den med hele 10%. Samme år steg eks-

porten over Struer havn med ikke mindre end 45%. Fremgangen ligger især inden for kunstgødning, korn og foderstoffer. Hertil kommer, at det, trods negative prognoser, er lykkedes at fastholde Struers position som oliehavn.

Inden for de senere år er der også sket det, at Struer atter har fået en vis hjemmeflåde, idet tankskibsrederiet »Herning« har hjemskrevet tre af sine tankskibe til Struer, nemlig »Sofie Theresa«, »Vitta Theresa« og »Maria Theresa«.

Havnens flagskib er dog uden diskussion den smukt restaurerede tre-mastede skonnert, skoleskibet »Marilyn Anne« af Struer.

Fremgang og vækst præger også lystbådehavnen. Med sine 550 pladser virker den umiddelbart for stor til en by som Struer, og det må da også erindres, at havnen - nu som før - dækker et opland, der foruden Struer tillige omfatter hele Holstebro-Herning området, ja der er endda adskillige Ringkøbing-folk, der har deres både liggende i Struer.

Med fiskeriet står det i dag sløjt til. Rov-



Og her det samme hjørne o. 1980.

fiskeri, forurening og fjernelse af fjordens mange stenrev har efterhånden reduceret fiskebestanden så drastisk, at det førhen så blomstrende erhvervsfiskeri i fjorden nu stort set er forsvundet.

Struer er stadig et vigtigt jernbaneknudepunkt, og personalet ved DSB udgør også i dag et markant islæt i byens befolkning. Men gennem de seneste årtier er der sket en vis tilbagegang. Således blev maskinsektionen nedlagt 1966, i 1970 blev banesektionen nedlagt og 1973 var det trafiksektionens tur.

Ved indgangen til 75-året for byens ophøjelse til købstad er det ikke længere havnen eller jernbanen, der udgør Struers klareste profil. Det er så afgjort industrien. Med i alt 40% af arbejdsstyrken ansat inden for fremstillingsvirksomhed er Struer en af Danmarks mest udprægede industribyer. Til sammenligning er der i Holstebro kun ansat 17% inden for fremstillingsvirksomhed, i Lemvig 16%.

Store virksomheder i Struer er Vestjyske Slagterier med i alt 638 ansatte (i koncernen totalt ca. 5.000), Centrum Vinduer med 275, Struer Fjerkræslagteri med 72 ansatte, Cell Automation med 50 og Notra Scan-electric med 40 ansatte.

Byens uomgængeligt største industri-virksomhed er B&O, som på radio/TV fabrikken alene beskæftiger 2.000 medarbejdere. Dertil kommer Expo Competence med 100 ansatte, Diax Telecommunications med 150 ansatte og B&O Tecnology med 130 ansatte. Inden for B&O koncernen er der i alt ansat ca. 3.400.

Nu som før er Struer en by i bevægelse. I dag er der mange, der kommer til Struer for at arbejde på B&O eller en af byens andre



Struers klareste profil på fjorden er i dag skole-skibet »Marilyn Anne«. Den tremastede slet-top-skonnert er med sine 134 BRT det største sejlforende fragtfartøj i Danmark. Skibet er bygget i Marstal 1919 og siden 1978 hjemmehørende i Struer.

elektronikvirksomheder. Der er også mange, der rejser igen. Førhen var det havnen og jernbanen, der skabte den store udskiftning i Struer, nu er det B&O. Således har Struer altid været en by i fart, forandring og flygtighed. En by i bevægelse.

Overblik

Et godt overblik over Struer får man ved at gå op på toppen af de højtbeliggende bronzealdergrave, de såkaldte Gimsinghøje i byens sydlige udkant. Fra dette historiske udkigspunkt er der smuk udsigt over Limfjorden, Venø, det frugtbare opland mod



Struer set mod nord. Luftfoto o. 1977. Nederst i midten ses B&Os 5 fabrikker. Til højre i billedet den buleformede opfyldning, der fra begyndelsen af 1920'erne gav plads for et stort, nyt jernbaneterræn. Midt i billedet ses havn og lystbådehavn, og vest herfor dæmningen over Kilen. Nord for bugten ses det nye kvarter Bremdal, og i baggrunden anes Oddesund.

syd og øst, de gamle hedestrækninger mod vest.

Byen ligger lunt i sin bugt ved fjorden, gennemskåret af hovedvej og jernbane. Trafikhavn og lystbådehavn strækker sig ud i fjorden. På første parket ud mod Venø bugt breder B&O sig med sine fabrikker.

En ny by, som indbyggerne ikke rigtig regner for noget, fordi den hverken har gamle huse eller lang historie. Og dog er de fleste glade for deres »gode lille by« - som Johannes Buchholtz i sin tid kaldte Struer.

Set fra et historisk udkigspunkt er det

dog tydeligt, at selvom byens historie nok er kort, så er den desto mere spændende. Der er sket noget i de sidste 500 år! Handel, søfart, fiskeri, jernbanedrift, forfatterliv, industri. Få byer har oplevet mere!

Struerdigteren Johannes Buchholtz sagde i 1929, at kun ved at kende sin historie vil Struer »fastslå sin stilling som en selvstændig by, der mindes fortiden og trygt stoler på den udvikling, der kommer«. Disse ord har også gyldighed i en nutid, hvor intet synes at være sikkert, alt er foranderligt, og hvor vi står på kanten til det indre markedes uvisse vidder.

Efterskrift

Til grund for denne skildring af Struers historie ligger adskillige dyk i de historiske kilder, gennemgang af erindringsoptegnelser og studiesamlinger på Struer Museum og Lokalhistorisk Arkiv samt råd og dåd fra en række personer.

Arkitekt m.a.a. Annette Kristensen, Struer, har sammen med arkitektstuderende Hanne Majgaard Nielsen, Århus, tegnet bogens kort. Lektor Gordon Albøge, Institut for Navneforskning ved Københavns Universitet, har bidraget med værdifulde oplysninger om stednavnene omkring Struer. Museumsinspektør Eske Wohlfahrt, Limfjordsmuseet, og forlagsredaktør Jørgen Bruus, Struer, har læst og kommenteret manuskriptet. Og redaktør Søren T. Poulsen har bistået med lay-out og billedredaktion. Der ud over har Struer Bibliotek hjulpet med søgning af litteratur, og personalet på Struer Museum og Lokalhistorisk Arkiv har været behjælpelig med gennemlæsning af manuskript samt søgning af billeder, optegnelser m.v. En stor tak til alle!

Af ældre arkivmateriale er bl.a. benyttet forarbejderne til matriklen 1688, folketællinger, domsmateriale fra Viborg landstings arkiv, indberetninger til biskoppen i Ribe 1766-68, diverse synsforretninger i Hjerm-Ginding herreds arkiv, havnekommissionen i Holstebro byfogeds arkiv samt arkiverne fra Holstebro toldsted, Struer toldsted og Overtoldinspektoratet for Nørrejylland. Arkivalierne findes i original på Rigsarkivet og Landsarkivet i Viborg og størstedelen tillige i kopi på Struer Museum og Lokalhistorisk Arkiv.

Af topografiske opslagsværker, historiske kildeværker og lokalhistoriske publikationer er benyttet flere end det her er muligt at opregne. Følgende værker og artikler er dog benyttet i så udstrakt grad, at de bør nævnes selvstændigt: Gunnar Sandfelds to Struer-bøger: *Fra en helt anden tid* (1955) og *Nye tider* (1958); J. Aldal: *Struers historie til omtrent 1870* (Hards. Aarb. 1924); Benny Boysen: *Den Havn ved Struer* (1981); Ole E. Mogensen: *DSBs 3. Distrikt i Struer* (Struerfolk 2/1987); G. Sandfeld: *Et statsgymnasium bliver til* (Årsskrift for Struer Gymnasium 1964); Oscar Rygaard: *Nogle barndomserindringer fra en købmandsgård på landet og fra København i 1840-50erne* (Hards. Aarb. 1927); Peter Schou: *Konsul Mads Schou, Struer* (Hards. Aarb. 1935); Alfred Pedersen: *Bedstemand på Limfjordens småskibe* (Hardsysselfolk II, 1982); samt mine egne småskrifter *Digteren i Struer* (1989) og *Den nye store radiogud* (1992).

Thomas Bloch Ravn



Havneby ved Limfjorden, knudepunkt for jernbanen og hjemsted for de to industrikoncerner Vestjyske Slagterier og Bang&Olufsen. Det er de kendetegn, der i dag giver byen Struer sin karakteristiske profil.

Fører man trådene fra disse fire historiske hovedhjørnersten bagud i tiden, fortæller de historien om en lille limfjordsflække, der fra næsten ingenting voksede op og blev en rigtig købstad. En ganske interessant historie, der også rummer kapitler om bl.a. storkøbmænd, østerseventyr, eksport af fisk, Vestjyllands første statsgymnasium og en kendt digter, der i sin tid kaldte Struer for »en god lille by«.