

Herborg

Hedebøndernes kirkeby og stationsbyen, der næsten kom for sent til toget

Kim Clausen & Christian Ringskou

Landsbyernes kulturmiljø som ressource

I disse år, hvor forandringens vinde blæser over de vestjyske kulturmiljøer, hvor bondegårde bliver til agrofabrikker, og hvor landsbyerne kæmper imod affolkning, følger museerne med i udviklingen. Ikke fordi vi altid skal bevare det gamle for enhver pris, men for at påvirke og give vores anbefalinger der, hvor noget karakteristisk og værdifuldt kommer under pres. Museumslovens kapitel 8 handler om "sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v." Her kan man læse, hvordan "Planmyndighederne skal inddrage vedkommende statslige eller statsanerkendte kulturhistoriske museum, når der udarbejdes en kommuneplan eller lokalplan, der berører bevaringsværdier." De beføjelser, der følger, angår imidlertid museernes arkæologiske aktivitet. Kommunerne skal informere museerne om nedrivningstilladelser og lignende, men når kulturmiljøer og sammenhænge fra 18-1900-tallet kommer under pres, giver loven ikke rigtig museerne muskler.¹ Museerne kan rejse fredningssager, men kun hvor der er tale om bevaring af ganske særlige værdier – og der er trods alt grænser for, hvor mange historiske bygninger, vi kan erhverve og bevare som besøgssteder.

Derfor er formidling en relevant strategi. Museerne må skabe overblik over sammenhænge i tid og rum og videregive dem til de beboere, der i kraft af deres daglige liv i en landsby eller et område ved meget mere om sagen end museet, men som samtidig måske ikke er vant til at se deres kulturmiljø og dets styrker udefra, eller ikke er vant til at se, hvordan fremtidens ressourcer ofte er indlejret i kontinuitet og struktur, der rækker århundreder tilbage. En anden og

lige så vigtig målgruppe for museets kulturmiljøformidling er de politikere og embedsmænd, der udstikker de planmæssige rammer for fremtiden.

Ringkøbing-Skjern Museum har i de senere år arbejdet en del med kulturmiljøanalyser. I 2006 lagde vi sidste hånd på en rapport om kulturmiljøet som ressource i syv landsbyer i den daværende Skjern Kommune. Kulturmiljøregistreringerne havde ikke kun til hensigt at etablere kendskab til rum og sammenhænge. Vi gik skridtet videre og kom med forslag til, hvordan landsbyernes aktører i den videre udvikling af deres byer måske kan bruge kulturmiljøet som en aktiv ressource.²



Når tågen letter, kan man fra mindestenen over middelalderkirken se til den vestlige udkant af det moderne Herborg. På stenen står: HER LAA / HERBORG GAMLE KIRKE / SORTE DØD BLEV DENS ØDE / KIRKE FULD MANGE SANK I GRUS / KLOKKER END KIME OG KALDE / REJST AF MENIGHEDEN 1948.

Efterfølgende bad den daværende Videbæk Kommune om en tilsvarende analyse af fire landsbyer. Midt i en fusionstid rakte museets kræfter knapt, og den sidste af landsbyerne, Herborg, får først sin analyse med denne artikel. I mellemtiden har museet i 2010-11 med baggrund i erfaringerne fra landsbyprojekterne udarbejdet en lignende kulturmiljøanalyse om fiskerlejet og turistdestinationen Bork Havn inklusiv et debatoplæg til havnens videre udvikling.³

Når man arbejder med kulturarv som ressource, er det vigtigt at se på tre bærende strukturer: Den historiske erhvervstradition, de sociale mønstre og det omkringliggende landskab. Et lokalsamfund kan gennemgå store forandringer, uden at kontinuiteten brydes. Kun hvis alle tre bærende strukturer brydes samtidig, går kontinuiteten tabt, og ny udvikling har derefter vanskelige kår.⁴ Som det vil fremgå af den følgende tur gennem tid og rum i landsbyen Herborg, er det imidlertid museets opfattelse, at der her er tale om en ret stærk kulturel sammenhæng.

De lange linjer i Herborgs historie

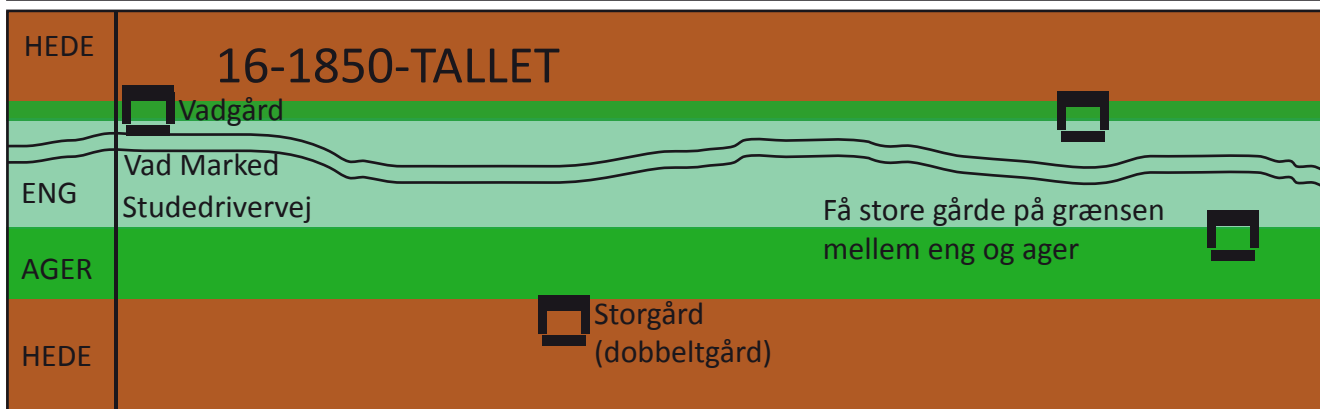
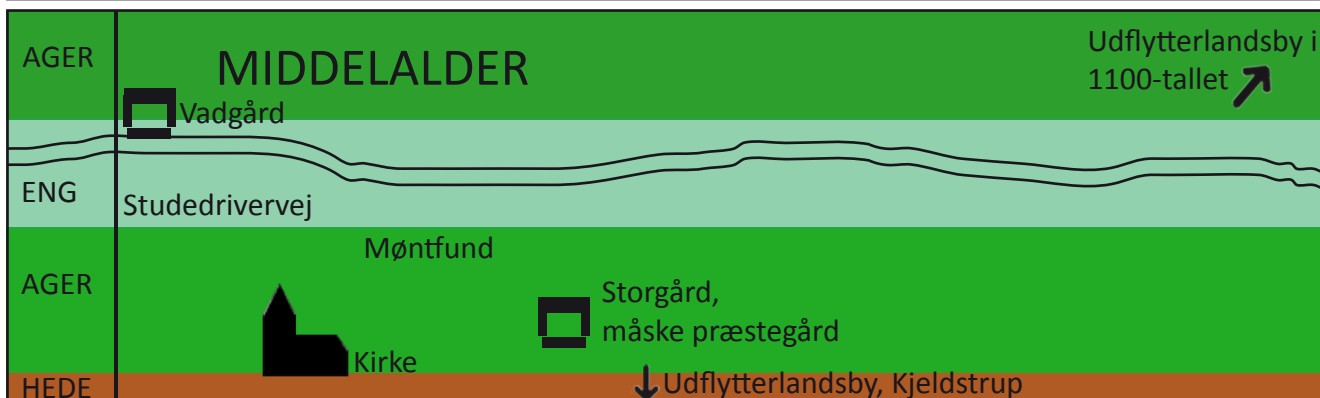
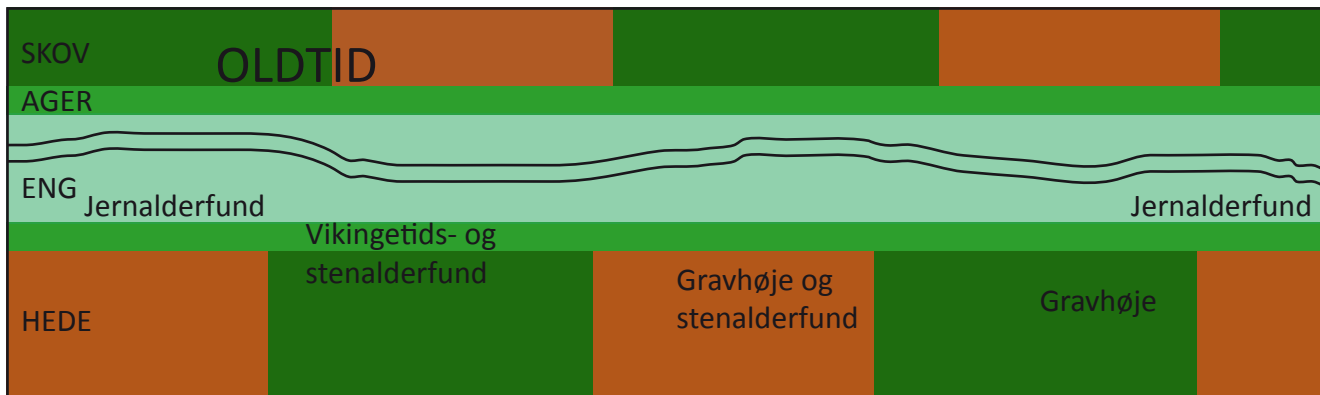
Engstrækningerne langs Herborg Bæk har til alle tider tiltrukket mennesker. Der er fundet bopladser fra jægerstenalderen, der er gravhøje fra bronzealderen, og vi kender hustomter fra både jernalder og vikingetid. Mod øst, ved bækken nord for den nuværende Herborg Kirke, lå i middelalderen en landsby med fem-seks gårde. Bebyggelsen opstod i 1100-tallet, så der er tale om en udflytterlandsby, en såkaldt 'torp'.⁵ Vest for den moderne by, lige syd for det gamle vadested over Herborg Bæk står mindestenen over den middelalderlige Herborg Kirke, der efter pestens hærgen i Vestjylland midt i 1300-tallet blev opgivet og aldrig igen taget i brug.⁶ Her lå det oprindelige Herborg sikkert. Fund fra vikingetiden bare 200 meter fra den gamle kirke peger i den retning.⁷

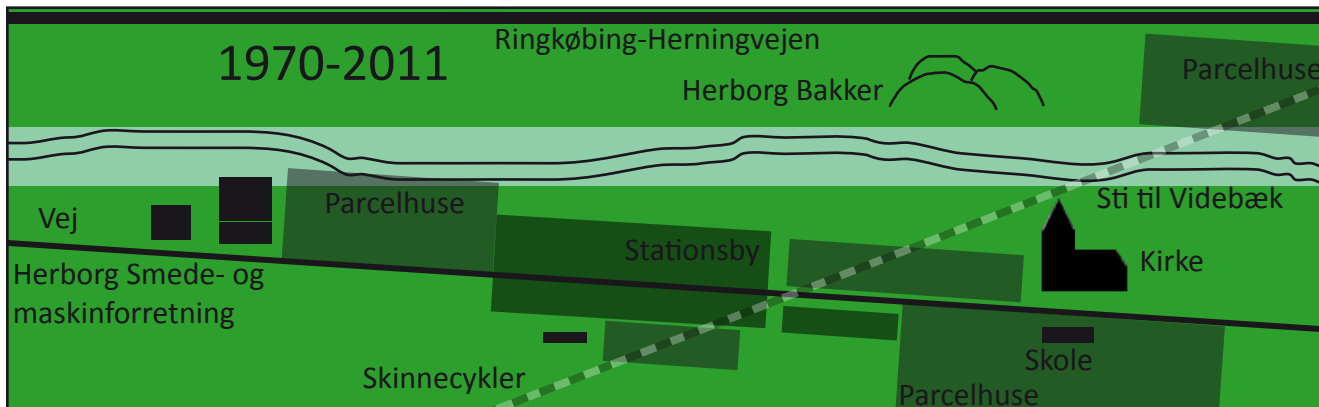
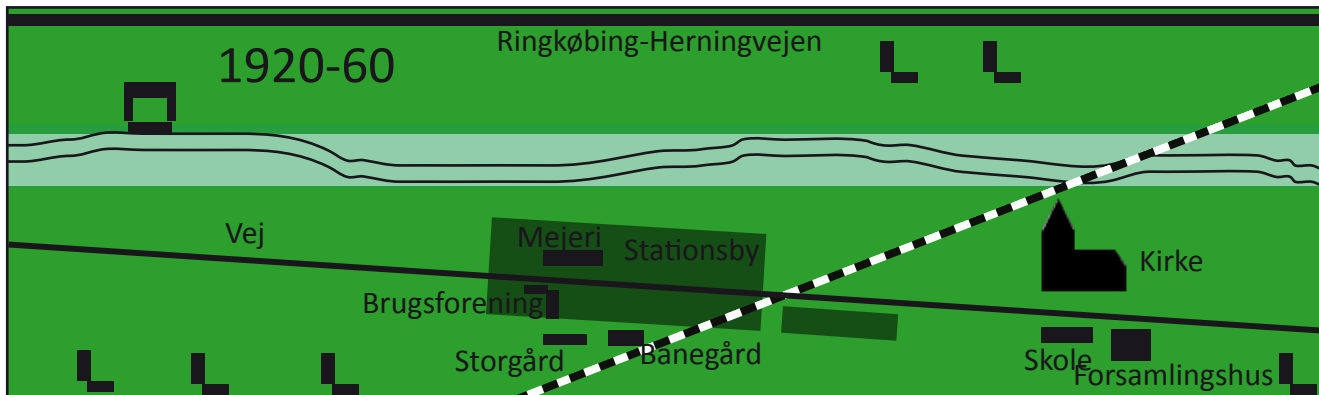
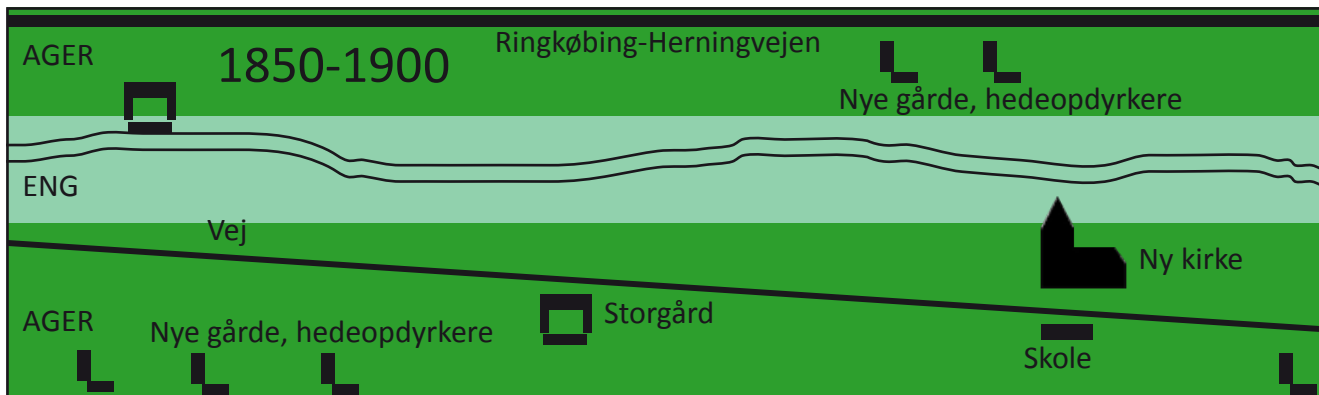
Middelalderens nedtur gjorde en ende på landsbyen og sognet Herborg, og i århundreder var området kun hjem for ganske få mennesker. Typisk for 1700-tallets tyndtbefolkede hede havde ejerlavet Herborg By i Vorgod sogn, hvis navn gav mindelser om en svunden tid, vidtstrakte matrikler.

Nr. 2 med det sigende navn Storgård dækkede hele det langstrakte område, der i dag er landsbyen Herborg samt et stort areal mod sydøst. Gårdens rigdom var engene syd for Herborg Bæk, mens størstedelen af bakkeølandskabet mod syd lå hen som hede.⁸ Storgård, der ifølge overleveringen var præstegård til middelalderkirken, er vigtig, fordi gården ligger få meter fra den moderne landsbys centrum ved stationen, og fordi den gradvise opsplitning markerer kulturmiljøets forskellige epoker. Storgård var fæstegård under Lundenæs, men omkring 1640 med en fornem fæster: Selve herredsfogeden. En senere beboer ejede ved siden af sit fæste en stor gård i Assing. Omkring 1700 blev gården – ganske tidstypisk – en dobbeltgård, men den første store opsplitning skete først ved selvejet 1797-98.⁹ De to gårde blev igen samlet, men dele af den ene part blev udstykket til 11 forskellige købere, og en række nye matrikler blev til.¹⁰ I 1850-60'erne tog opdyrkningen af den jyske hede sin begyndelse, og Herborg var tidligt med. Kilderne til periodens udstykninger fra Storgård omtaler et mergelleje syd for landsbyen.¹¹ Mergel var vigtig, for den indeholder den kalk, nybrækket hedejord mangler, og lejet i Herborg vidner om et skift fra tyndtbefolket hede til mere intensivt moderne agerlandbrug.



Det eneste, der er tilbage af den gamle Storgård, der efter en brand i 1920 blev flyttet ud af byen, er det forfaldne stuehus og et gammelt træ, der sikkert engang blev plantet i haven.



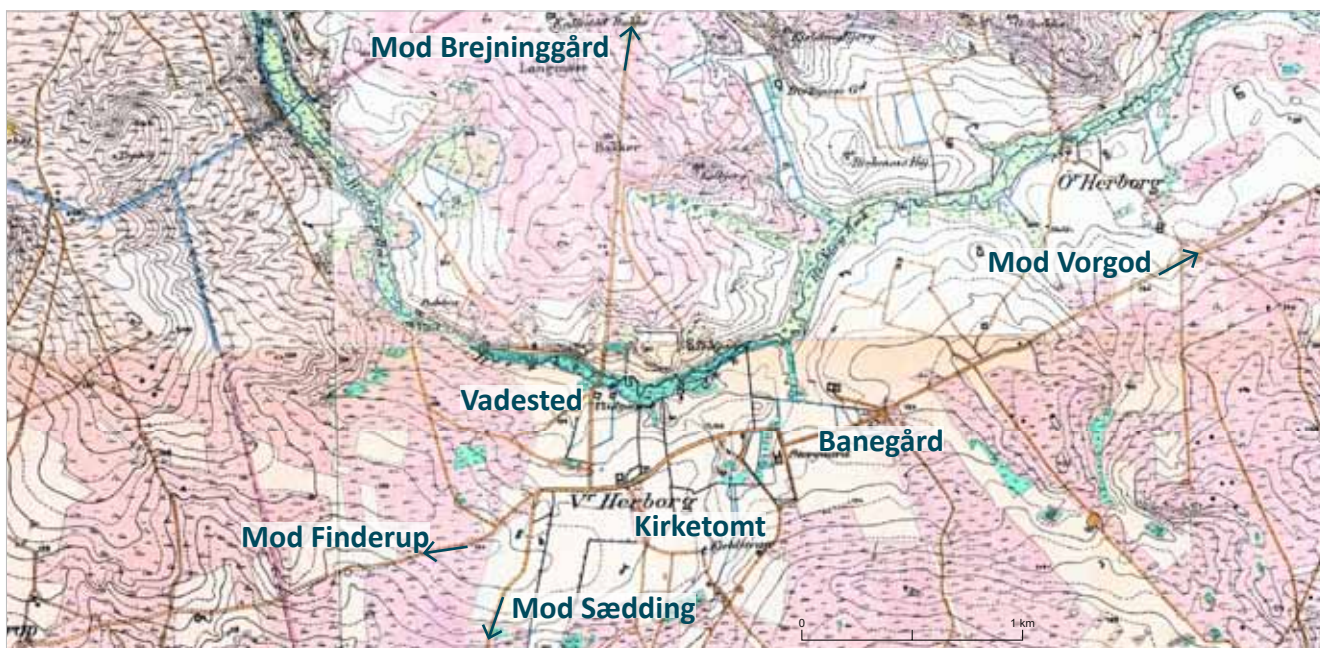


”Da staar en ny Tids Bonde paa sin Toft”¹²

Når historikere og museumsfolk analyserer kulturmiljøer og deres forandringer over tid, tager vi ofte udgangspunkt i Generalstabens kort. For det første fordi de er pålidelige og detaljerede, men endnu mere fordi deres timing er heldig. De er målt og tegnet i 1870’erne lige før store forandringer skyllede hen over det vestjyske landskab. I andelstiden fra 1880’erne og frem ændrede landbruget og dermed kulturmiljøet karakter. Før producerede bønderne til eget forbrug, og de solgte kun en beskedent merproduktion i de – især i Vestjylland – fjerne købstæder. Andelsbondens økonomi var helt anderledes. Han leverede nogle få produkter, der endte på morgenmadsbordene i engelske millionbyer. Efterhånden som bonden blev specialist, holdt han op med selv at fremstille redskaber, hør, uld, brød, honning, æg og meget meget

mere, så han fik et langt større behov for servicefunktioner, håndværk og handel. 1870-1920 var perioden med nye fjernforbindelser, der bragte London eller for den sags skyld Istanbul indenfor få rejsedages afstand med jernbane og dampskib. Men nærtransporten fra den enkelte landejendom til stationen var lige så langsom som før. Derfor havde bonden brug for de nye tjenesteydelser tæt på. Det førte til en af danmarkshistoriens mest gennemgribende ændringer af by- og bebyggelsesstrukturen. Nye byer som Herning og Skjern voksede sig ind i de gamle købstæders rækker, og overalt opstod små byer midt mellem to større.¹³ Også pladsen mellem Ringkøbing og Herning havde brug for en ny by.

Et kig på Generalstabens kort fra 1871 (ødekirken og den senere banegård er tegnet ind) afslører ingen tilløb til bymæssig bebyggelse. Den lyserøde signatur repræsenterer



Generalstabens høje målebordsblade fra 1871.

et landskab, der endnu i 1879 blev omtalt som "skarpsandede og tildeels udyrkelige Hedestrækninger."¹⁴ Bemærk imidlertid højdekurverne. Herborg ligger ikke på flad sandet hedeslette men på den relativt frugtbare Skovbjerg Bakkeø, og citatet henviser snarest til hederne længere østpå i det vidtstrakte Vorgod Sogn. Områdets rigdom er engdragene (blå signatur), mens agerjorden (hvid) ikke er god efter østdanske forhold, men dog mere frugtbar end på egnen i øvrigt.¹⁵ Stednavneangivelsen Vr Herborg er placeret ved kirketomten lidt vest for den senere landsby. Her mødes mindst fire veje, og især den nordlige gennem vadestedet ved den store Vadgård har været ret flittigt benyttet. På Vadgård var der kro for de mange stuedrivere, der på deres vej mod Holsten kom gennem området.¹⁶ Alt i alt et udmærket kandidatsted til først måske en købmandsgård, en mølle eller et mejeri og

dernæst til fremvæksten af en ny by. En begyndelse var allerede gjort med det årlige marked ved Vadgård, Det topografiske standardværk Trap Danmark benævner markedet Herborgbæk Marked.¹⁷ Det lyder imidlertid lidt for rigsdansk, og en forfatter fra 1870'erne omtaler det som "Uøj Markind" [Vad marked]. Det sidste navn er sikkert tættere på den oprindelige tradition.¹⁸

Den nye kirke – hedeopdyrkerens triumf

I mere end 500 år måtte Herborg-folkene drage den otte kilometer lange vej til Vorgod for at komme i kirke. Da hedeopdyrkningen tog fart, og befolkningstallet steg, voksede selvbevidstheden imidlertid. Ruinen af den gamle kirke var synlig for enhver helt indtil 1850'erne,¹⁹ og i 1879 mente en delegation af områdets bønder, at Herborg længe nok havde



Vadgård's statelige stuehus.

været uden eget gudshus.²⁰ De samlede 75 mænd og sendte en ansøgning til Ministeriet for Kirke og Undervisning. Ansøgerne kunne, ”da Størstedelen af os ere uformuende Folk, der have nedsat os paa Heden og opdyrket en Del af denne”, kun rejse 774,50 kr. Alligevel medgav provst Vilstrup i Vorgod sin anbefaling. Ministeriet så sig i første omgang ikke i stand til at imødekomme de lokale gårdmænd og hedeopdyrkeres ønsker, men pladser, der havde haft kirke i middelalderen, blev i vidt omfang bevilget nye i de sidste årtier af 1800-tallet. Efter et stort kommissionsarbejde i 1880’erne og en folkelig kollekt lykkedes det. I 1897 kom Herborg Kirke på finansloven, og allerede i foråret 1899 var der indvielse.²¹ Samtidig blev Øster Herborg Skole flyttet til en nybygning overfor kirken, hvor også forsamlingshuset fandt sin plads. Hedeopdyrkerne, der gennem 50 år havde slidt og slæbt i mergellejerne og lyngbakkerne, havde vundet deres triumf. Deres nybyggerverden smeltede sammen med de store gamle gårde, og tilsammen fortjente deres land den høje rigsdags anerkendelse: Herborg var igen et rigtigt sogn, og den ene halvdel af det moderne Herborg tog form.



Kirkebyen, hvor næsten alle boligerne er nyere parcelhuse, men kirken og skolen er fra 1899.

Det blev Videbæk

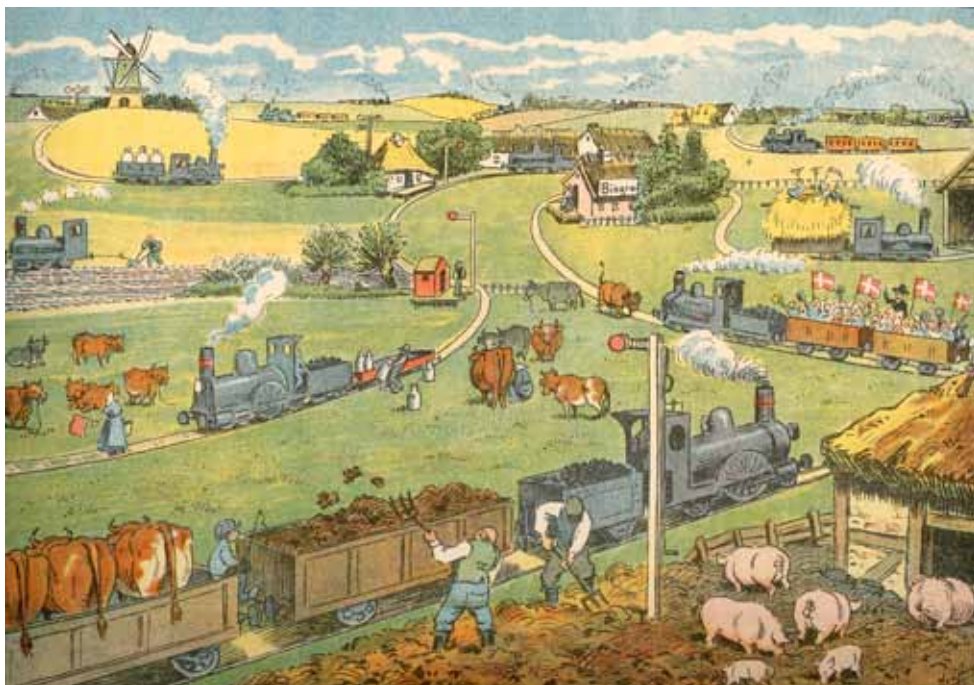
Men eng, marked, stuedriverkro og kirke til trods gik udviklingen udenom Herborg, da en ny by voksede frem midt mellem Ringkøbing og Herning. Midt i 1800-tallet blev hedernes gamle sandede hjulspor afløst af et net af grøftede landeveje. En ny vej fra Ringkøbing til Silkeborg og videre mod Århus (i dag kender vi den som hovedvej A15) åbnede i 1857. Vejen gik et stykke nord for Herborg gennem den lille landsby Videbæk, og snart skulle det vise sig, hvordan færdsel trak udvikling til sig. Kroen åbnede samme år som vejen, og i de næste 50-60 år fulgte sparekasse, læge, mejeri, epidemihus, forsamlingshus, dyrlæge, elværk, handlende og håndværkere. Allerede i 1872 flyttede Vad Marked til Videbæk,²² og i 1914 udskiltes den nye by fra det kun 15 år gamle Herborg sogn, og Videbæk fik kirke bare fire kilometer fra den i Herborg.²³

Videbæk-banen

Ved indgangen til 1900-tallet var der ikke meget, der tydede på, at Herborg skulle blive andet end en lille kirkeby i et hedeopdyrkersogn. Imidlertid havde skæbnen et es i ærmet. Et es, der var tidens stærkeste motor (eller måske rettelig tidens stærkeste dampmaskine) for byudvikling: Jernbanen.

Gennem årtier havde man set, hvordan jernbanen skabte handel og udvikling. Da rigsdagen vedtog en stor jernbanelov i 1908, blev de lovgivningsmæssige rammer lagt for et meget stort antal nye baner, der ofte var tænkt som midler til at bringe udvikling til tyndtbefolkede og fattige egne. Man talte om 'kulturbaner'. En af dem var en ny linje fra Skjern over Videbæk til Skive. Mange af kulturbanerne skulle bygges som privatbaner, men for Videbækbanens vedkommende betragtede man oplandet som så fattigt, at projektet kun lod sig gennemføre som statsbane.²⁴

Der var mange baner i forslag, men det gik ikke hurtigt med realiseringen. Først efter mange og lange trafikpolitiske tovtækkerier landsdelene imellem kom anlægsarbejdet mellem Skjern og Videbæk i gang. Dernæst sinkede første verdenskrigs materiale-mangel byggeriet, men den 15. november



Loven fra 1908 var højdepunktet i den danske jernbanebegejstring, og mon ikke Blæksprutten 1917 med denne tegning antydede, at man nærmede sig et mætningspunkt?

1920 – ved udgangen af et af de danske jernbaners store rekordår for både person- og godsbeholdning – kunne første del af det, der skulle have været Skjern-Skive åbne for trafik. Selvom den spøjte på Christiansborg i mange år, blev Videbæk-Skive-banen aldrig anlagt. Det er imidlertid mindre vigtigt her. Det afgørende er, at der i Herborg, lige ved siden af Storgård, blev åbnet en station på en fuldt udbygget statsbane.²⁵ Trafik-behovet var minimalt, men det kunne komme. Nu havde man banen.

Herborg – en forsinket stationsby

Det er forunderligt, at to spinkle stålstrenger til Skjern kunne starte byudvikling på bar mark. Men selvom DSB klarede trafikken med 50 år gamle lokomotiver, og selvom hastigheden var beskedne 45 km/t, kom rejsetiden fra Herborg til Skjern



Bemærk at broen er bygget, så der kan anlægges dobbeltspor. Overdimensioneringen var standard ved de sene statsbaner, der paradoksalt forblev de ringest trafikerede.



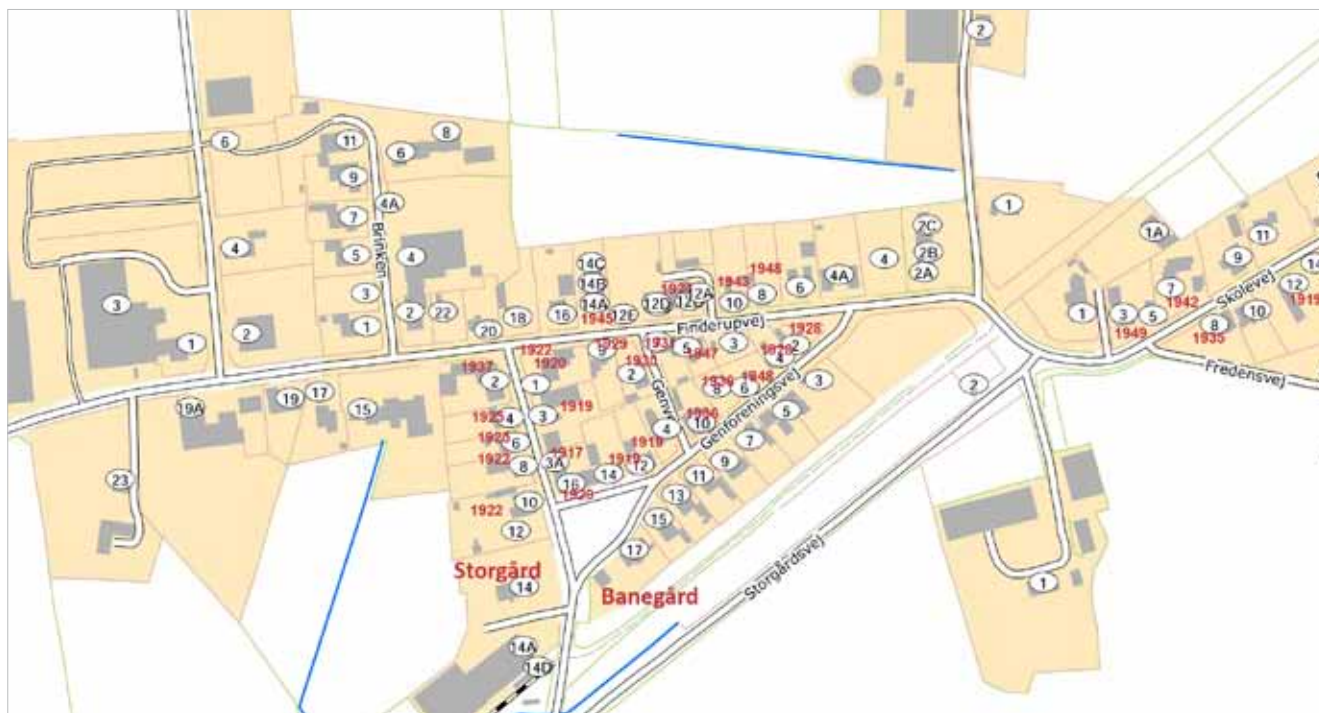
Jernbanetidens første bymæssige parceller blev udstykket fra Storgård i 1917-19 og tegnet ind på det gamle matrikelkort fra 1856. Jernbanen løber umiddelbart syd for udsnittet.

(15 km) med ét slag helt ned på tre kvarter – en stor forbedring.²⁶ Og Videbækbanen opfyldte sit formål som kulturbane. Den fragtede mange tons mergel i 1920'erne, og områdets sidste store hedestrækninger kom under plov. Men trafikken var beskednen. 1920'erne var jernbanernes første nedgangsår, hvor biler, busser og lastbiler tog konkurrencen op. Snart blev nærtransporten så effektiv, at de større byer kom tættere på bønderne, og de små stationsbyers guldalder var slut. I 1933, bare 13 år efter Videbækbanens åbning, blev det vedtaget at lukke den igen. Men lukningen blev ikke gennemført i 1930'erne, og da Anden Verdenskrig betød benzinmangel på landevejene og store brunkultransporter på skinnerne, fik banen en livline. Det sidste ordinære persontog kørte i 1955, det sidste godstog i 1981.²⁷

Videbækbanen gav ingen bare nogenlunde sammenhængende byudvikling ved de øvrige mellemstationer Kongsholm og Sædding, men i 1920-30'ernes Herborg lod de sig ikke mærke med, at stationsbyernes epoke egentlig var slut. Nok var den generelle stationsbyudvikling stagnerende, men i Vestjylland, hvor den var begyndt lidt senere, holdt

den kadencen længere, og nu var det endelig Herborgs tur. Selvom Videbæk for længst havde etableret sig som et center i området, var der stadig plads til om ikke en stationsby så dog en typisk vestjysk jernbanelandsby. Mens banens samlede trafik var for nedadgående allerede efter de første få år, afspejlede Herborgs stigende godstrafik 1920'erne igenem,²⁸ hvordan handlende og håndværkere slog sig ned på nyudstykkede grunde ved Storgård.

Storgård havde siden 1896 været ejet af Niels Grove Jensen. I hans første 20 år var der pause i udparcelleringen, men med stationen undervejs, kom der mere gang i jordsalget end nogensinde før. En gennemgang af ejerlavets realregister afslører 33 udstykninger af byggegrunde med Niels Grove Jensen (fra 1947 hans enke Ane Marie Jensen) som sælger i perioden 1917-49.²⁹ De første grunde blev solgt i området umiddelbart nord for stationen på Møllevej og Genforeningsvej (et gadenavn, der i sig selv er med til at datere stationsbyen), senere også længere mod nord og øst på Genvej, Finderupvej og Skolevej. Udover grunde til boliger optræder en række håndværkere og handlende, bl.a.



Stationsbyen Herborg. Udstykninger fra Storgård markeret med røde årstal. Storgård og banegård markeret.

Møllevej 3 til tømrer Georg Brødsgaard i 1919, Møllevej 1 til smed Jens Peder Nielsen i 1920 (derefter videresolgt til smed Chr. Christensen i 1921) og Genforeningsvej 6 til mekaniker Mads Vesterby Andersen i 1948. Desuden sælger Niels Grove Jensen matrikler til flere typiske andels- og foreningsvirksomheder: Mejeriet på Funderupvej 12 i 1927, Herborg Brugsforening på Møllevej 2 i 1937 og til sidst Herborg Vandværk på Skolevej 3 i 1949 (enken).

Da Storgårds udlænger brændte i 1920,³⁰ blev gården flyttet udenfor byen, så af den stolte gamle gård er kun stuehuset tilbage. På gårdens gamle plads blev der kornhandel. Store haller blev bygget på sydvestsiden, og stuehuset blev indrettet som kontor og ekspedition.

Med stationsbyen fandt det moderne Herborg sin form, og det, der ved et første øjekast ligner en langstrakt lande-vejsbebyggelse er, som det fremgår, langt snarere en dobbeltlandsby med to meget forskellige men sammenhørende kulturmiljøer. Mellemløbetiden i vest, 1890'erne i øst. Forretning i vest, ånd i øst. Byhuse i vest, åben i øst.

I årtierne efter 1950 er udviklingen i både stationsbyen og kirkebyen fortsat i moderat tempo. Nye beboelseshuse er kommet til gennem hele perioden 1950-2011, men som så mange landsbyer er Herborg blevet soveby. De fleste af byens handlende og erhvervsdrivende er forsvundet, mens skolen drives videre som friskole og fribørnehave er kommet til.

En tur gennem Herborgs kulturmiljø

Som naturligt er, giver en tur gennem Herborg anno 2011 en lang række indtryk, der spiller sammen med den viden, man kan trække ud af kort, litteratur og arkivalier. Turen giver desuden nogle indtryk af byens styrker og ressourcer i 2012.³¹

Kører man ind i Herborg fra vest, nord eller øst kommer man forbi rige og efter vestjyske forhold gamle bondegårde, der vidner om gode enge og frugtbar ager. Vi tager vejen fra Videbæk, forbi Bakkevejs nybyggede huse i Øster Herborg ovenpå den forsvundne torp-bebyggelse (nu indenfor Videbæks byskilte), så slår vi et lille sving mod nord op i bakkeølandskabet, der rejser sig stejlt med flere udsigtspladser på afmærkede gåture på nordsiden af dalstrøget og så med den lille Birkmosevej over bækken stik syd til arkitekt Ahlmanns Herborg Kirke.

Der hviler en stille alvor over den stilrene kirke. Den står som et monument over hedeboendernes genrejsning af



Herborg kirke.



Skole og børnehave.



Den trekantede plads
med de store træer og genforeningsstenen.

Herborg bakker mod nord og store gamle gårde langs bækken og engen.

sognet, over deres bedrift og deres stolthed. Den er i øvrigt typisk blandt de mange små vestjyske kirker fra forrige århundredeskifte med rødt tegl, skifertag og en opbygning med tårn i vest og apsis i øst, der overholder reglerne fra middelalderens kirkebyggeri. Overfor er skolen og forsamlingshuset vokset sammen. De tre institutioner giver indtryk af, at pladsen allerede for 100 år siden var et lokalt kulturcentrum, men som så ofte i nye byer har kirke og skole ikke været afgørende for bosætning eller erhverv. Der er moderne parcelhuse syd for skolen, men kun få ældre beboelseshuse. I dag dominerer friskolens skilte. At skolen er lukket som folkeskole fortæller en overordnet historie om tilbagegang i indbyggertal, og om hvordan kommunale ressourcer går landsbyen forbi. Men friskolen vidner også om lokal kampgejst og vilje til landsby – et vidnesbyrd om kontinuitet fra de gamle hedeopdyrkeres by til nutidens Herborg.

Fra kirken strækker bebyggelsen sig mod vest langs Skolevej. Undervejs kan man observere, hvordan husene bliver ti år yngre for hver parcel, indtil man går forbi de nybyggede rækkehuse syd for vejen og under den store højspændingsledning, der suser i vinden og holder en sidste stribe land åben mellem kirkebyen og stationsbyen. Derefter bliver husene igen ti år ældre for hver parcel, indtil skolevejen slår sit sving ved krydsningen med den nedlagte bane, skifter navn til Finderupvej og fører ind i dobbeltlandsbyens større del: Stationsbyen.

Vi drejer mod sydvest ad Genforeningsvej, forbi stationsbyhuse fra 1920-30'erne på vejens nordside og nyere parcelhuse mod syd, og vi når jernbanebyens karakterfulde centrum: Den lille trekantede plads med store træer, genforeningsstenen og mod syd den tidstypiske station tegnet af statsbanernes navnkundige overarkitekt Heinrick Wenck.

Mod nord ligger nogle af stationsbyens ældste huse, villaer og nedlagt erhverv, og mod vest er kun det ombyggede og forfaldne stuehus i 1890'er-arkitektur tilbage af den engang så stolte Storgård. Alt i alt har den lille plads charme. De store træer klæder den velholdte stationsbygning, og genforeningsstenen og husene emmer af en bevaret 1920'er-stemning.



Herborg station, tegnet ca. 1917 af Heinrick Wenck – typisk Bedre Bygge Skik.



Sønderjylland / 1864-1920 / Alt, hvad Fædrene har kæmpet / Mødrene har grædt, / har den Herre stille læmpet / saa vi vandt vor Ret. (Og på den anden side) Til minde om genforeningen: Rejst af beboere i Herborg og Omegn / Aar 1921.

På stationens perronside mod syd sørger et par glemte godsvogne for lige dele autenticitet og forfald, mens en række små garager langs banen huser skinnecykler til ture i bakkeø-landskabet mellem Herborg og Skjern. Skinnecyklerne er endnu et eksempel på Herborgs kontinuitet: Banen er lukket, men nye fritidstilbud starter, hvor den gamle institution måtte opgives.

Vi fortsætter mod nord ad Møllevej. På vestsiden ligger et par villaer, men snart fanger erhvervsbygningerne på østsiden opmærksomheden. Det er gamle smede- og tømmerværksteder fra omkring 1920. Ved Finderupvej vender vi blikket mod vest ved den gamle brugsforening. Et par hundrede meter henne markerer byens store arbejdsplads, Herborg Smede- og Maskinforretning, landsbyens vestlige udkant.

Også smedjen er rodfæstet i byen. Den er startet på Møllevej som en af stationsbyens første håndværksvirksomheder. Den er flyttet væk fra sin gamle plads, men den er stadig nært knyttet til det landbrug, der altid har været Herborgs fundament. Vi går østpå tilbage mod kirken forbi en række huse fra 1920-40'erne, herunder det ombyggede men velholdte andelsmejeri fra 1927.

Anbefalinger til det videre arbejde med Herborgs kulturmiljø

Indtrykkene fra turen gennem Herborg er en oplevelse af kontinuitet. Kontinuitet fra middelalderkirke til moderne kirke, fra folkeskole til friskole. Fra jernbane til skinnecykler. Fra hedeopdyrkning til vandreruter i Herborg Bakker, og kontinuitet fra stationsbyhåndværker til den store smede- og maskinforretning.

Også byens bygninger bærer det gamle med til nutiden. Husene fra stationsbyens første generation i 1920-30'erne er alle bevarede. Der er nyere parcelhuse mellem Genforeningsvej og banen og rundt om landsbykernen. Men blandt de gamle huse er der næsten ingen "huller". Alligevel står stemningen fra Herborgs tidlige periode ikke så tydeligt, som byen måske kunne have glæde af. For det første fordi Herborgs centrum, som andre landsbyer, næsten er tømt



En glemt godsvogn ved stationen.



Herborg Smede- & Maskinforretning.



Den klassiske mejerifacade med stor frontispice har været der engang, men Herborg Mejeri er ombygget til dobbeltbolig uden "kæmpekvist".



Valmtage gemt under udhæng.



Fra jernbane til skinnecykler.

for sit oprindelige erhvervsliv. For det andet fordi mange af husene og med dem meget af byens stemning er ændret i 1960-70'erne. Typiske valmtage fra mellemkrigstiden er skjult under store udhæng, og mange sprossede vinduer med forsats er erstattet med store termoruder.

En af fremtidens udfordring til Herborg er at få børnefamilier til at bosætte sig i byen, så man kan rekruttere børn til skolen og undgå affolkning. Set i et perspektiv på 10-15 år er det sandsynligt at Herborg vil vokse sammen med Videbæk. Her vil en bevidsthed og en vilje til at bevare kvalitetene fra 1920-30'erne blive en vigtig ressource, som kan bidrage til fortsat udvikling.³²

Vi foreslår følgende:

- Kontinuiteten fra hedeopdyrkning og håndværk til moderne landbrug og det store smedeværksted er slående. Måske er det den kontinuitet, der giver brændstof til Herborg-folkenes ”vilje til landsby”, der er det oplagte udgangspunkt for byens videre udvikling.
- Herborg bliver mere attraktiv for tilflyttere, hvis man strammer kulturmiljøværdierne op. Det vil være en betydelig ressource, hvis man ved fremtidig bygningsrenovering er bevidst om mellemkrigstidens byggeskik.
- Bevaringsplan – udpegning af byens vigtigste kulturmiljøer, enkeltelementer såvel som sammenhænge og udvikling af bevidsthed omkring de arkitektoniske kendetegn, der hører de forskellige bygninger til: Kirken, skolen, stationen, mejeriet, Storgård, den trekantede plads, jernbanen med skinner og broer.
- Et yderligere fokus på det omkringliggende landskab, herunder bakkerne mod nord, hvor yderligere initiativer i forlængelse af de afmærkede vandreruter kan videreudvikle Herborgs rekreative potentiale og knytte byen bedre til Videbæk.

Forfatterne kan kontaktes på:

Kim Clausen: kc@levendehistorie.dk

Christian Ringskou: cr@levendehistorie.dk

Noter

1. Museumsloven kan læses på www.retsinformation.dk.
2. Per Lunde Lauridsen: *Landsbyernes kulturmiljø som resurse*. Skjern-Egvad Museum 2006 (www.levendehistorie.dk). Rapportens begreber om dynamiske kulturmiljøer baserer sig på de svenske etnologer Mia Andersson & Monica Mossbergs overvejelser i *Profilering – en framtid för Västmanland*. Länsstyrelsen i Västmanlands län Rapport 2000:07.
3. Lasse Justesen, Kim Clausen, Peter Carstensen & Christian Ringskou: "Bork Havn". *opdatering 2010* samt *BORK HAVN – fjordfiskerleje og turistdestination*. Ringkøbing-Skjern Museum 2011 (www.levendehistorie.dk).
4. Andersson & Mossberg.
5. Martin Winther Olesen: "Bakkevej – en landsby fra den tidlige middelalder ved Øster Herborg". *Herning Museum – Midtjyske fortællinger* 2005, s. 83-95.
6. Jens Lavridsen: Nedbrudte Kirker i Vestjylland. *Samlinger til Jydsk Historie og Topografi* 3. Bind 4. Hefte, 1871, s. 400-401.
7. Peder Just Pedersen: Træk af Herborgs Sogns historie. I: Peder Just Pedersen (red.) *Herborg Kirke 1899-1999*. Herborg 1999, s. 19.
8. Matrikelkort over Vester- og Østerherborg mm. 1817, Kort- og Matrikelstyrelsen (www.kms.dk).
9. Jens Abildtrup: *Vorgod Sogn – i Bølling og Hammerum Herred I*. Videbæk 1926, s. 29-30, 142-149.
10. Realregister Vorgod Sogn 1790-1900 LA B81-SP142.
11. Realregister Herborg sogn 1880-1955 LA B81-SP114.
12. Linje fra Jeppe Aakjærs digt "Som dybest Brønd gi'r altid klarest Vand" 1916.
13. Niels Peter Stilling: *De nye byer – stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*. Viborg 1987. For en vestjysk vinkel se Peter Dragsbo & Kim Clausen: Stationsbyundersøgelsen – arbejdet i Ribe og Ringkøbing Amter. *FRAM* 1982.
14. *Trap Danmark* 2. udgave, 6. del. Amterne Aarhus, Veile, Ringkøbing, Ribe og Færøerne. København 1879, Vorgod Sogn, s. 401.
15. Abildtrup s. 48-49 (efter 1688-matriklen).
16. Abildtrup s. 155-64.
17. *Trap Danmark* 5. udgave, bd. 9,1: Ringkøbing Amt. København 1965, s. 497-98.
18. Lavridsen s. 399.
19. Lavridsen s. 399-401.
20. Udviklingen i Herborg er parallel med forløbet i den anden ende af det vidtstrakte hedesogn Vorgod. I Fjølstervang var der også en kirke, der blev øde i middelalderen. Også her begyndte arbejdet for en ny kirke i 1870'erne, og som i Herborg endte det med bevilling til en ny kirke på finansloven for 1897.
21. Kristen Hamborg Jensen: Herborg Kirke. I: Peder Just Pedersen (red.) *Herborg Kirke 1899-1999*. Herborg 1999, s. 9-12.
22. Abildtrup s. 164.
23. Valdemar Nørlund Christensen: *Videbækbogen – Videbæk by og sogns historie*. Videbæk 1974, s. 95-232.
24. Poul Thestrup: Dampen binder Danmark sammen. I: Poul Thestrup (red.) *På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, Bind I Til 1914*. Odense 1997, s. 425-26; Steen Ousager: Krige og fornyelse. I: Poul Thestrup (red.) *På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, Bind II 1914-1950*. Odense 1997, s. 97.
25. Ousager s. 180; 133.
26. Morten Flindt Larsen: Sidste persontog Skjern – Videbæk. *Jernbanehistorisk Årbog '05*, s. 31-32.
27. Ousager s. 133, 242-45; Larsen s. 29-49; Lars Viinholt-Nielsen: DSB-sidebaner nedlægges. *Jernbanehistorisk Årbog '96*, s. 52-58.
28. Larsen s. 44-45.
29. Realregister Herborg sogn 1880-1955 LA B81-SP114.
30. Abildtrup s. 149.
31. Den 10. oktober 2011 deltog et bredt udsnit af den faglige stab fra både Ringkøbing-Skjern Museum og Museet for Varde by og Omegn i en ekskursion til Herborg. Forfatterne takker for frugtbare diskussioner.
32. Ringkøbing-Skjern Museum har præsenteret dette synspunkt for en række engagerede medlemmer af Herborgs lokalbefolkning og mødt enighed. Vi er imidlertid også blevet gjort opmærksomme på, at gamle huse er dyre at varme op, og at det kan være svært at få investeringer i gamle landsbyhuse hjem ved salg.