

Ølsteds tilblivelse

Navnets oprindelse er uvis, men der kan være sket en sproglig nedslidning fra *Oldsted* eller *Oldensted*. Det sidste navn virker meget sandsynligt, jfr. betegnelserne *Skovbjergvej* og *Skovhaver*, der må referere til skovarealer, hvis eksistens ligger uden for mands minde.

Hvordan beboelsesmønstret har været her i tidlig middelalder, har vi ingen speciel viden om, men Ølsted Kirke må tages som garant for, at her har været mennesker i passende antal, ellers var der ingen grund til at rejse en kirkebygning i den størrelse og kvalitet. Byggeriet er formentlig som mange andre steder udført engang i 1100-årene, og med kirkens tilstedeværelse fik vi så *Ølsted Sogn*. Ordet sogn er beslægtet med *at søge* og opfattes som det område, fra hvilket beboerne søgte til samme kirke.

I tidligere tid lå gårde og huse tæt sammen i landsbyer, og bønderne dyrkede jorden i fællesskab. Hver gård havde sin jord, men ikke samlet, hvorfor markarbejdet var et fælles anliggende. Gård nummer et kunne ikke dyrke sine jordlodder uden at gå over jorden tilhørende gård nummer tre, fem og syv, fx. Udbyttet blev for ringe, og da der var gode afsætningsmuligheder, slog fremskridtsvenlige storgodsejere til lyd for, at landbruget skulle moderniseres. Det var i enevældens tid (1660-1848), kongen bifaldt tanken, og et kommissionsarbejde gik i gang. Enden af det blev, at bønderne for det første fik deres jord samlet ved eller omkring gården, en stor udskiftning fandt altså sted; og for det andet, bønderne fik mulighed for at købe deres gård til selveje. Indtil nu havde bønderne været fæstere (lejere) under en større jordbesidder. Det meste af Ølsteds jord tilhørte således Bygholm gods. Så tidligt som i 1770 fandt den første udskiftning i sognet sted, og mange gårde flyttedes ud fra landsbyerne.

Landskabsbilledet ændrede sig derved markant, men Bottrup og Ølsted (nu kaldt Gammel Ølsted) fremtræder stadig som ret idylliske landsbyer omkring et gadekær.

Sognet gennemskæres af Hovedvej 10 (den hedder nu nr. 170). Langs den skete udviklingen i 1800-tallet og første halvdel af 1900-tallet. Men efter Anden Verdenskrig foregik en systematisk afvikling. Her følger nogle eksempler på både udvikling og afvikling, koncentreret især om bebyggelse, der hverken var landbrug eller beregnet for folk på aftægt.



Luftfoto af Ølsted fra 1954. Markeringerne og tallene referere til bygningerne som er beskrevet i teksten.

Hvor længe der har været kro, gæstgiveri, udsækning ved vadestedet over Ølsted Å, det er højst usikkert, men i 1596 skal brobyggeri have fundet sted, og 200 år senere - i 1793 – skulle den gamle bro være blevet afløst af en ny. Det samme år blev Ølsted Kro (1) kongelig privilegeret og blev, tillige med andre kroer på vejen mellem Vejle og Horsens, station for de kongelige postvogne, der også sørgede for passagertransport.

Ældst ved Hovedvejen er altså Ølsted Kro, og næstældst formentlig Ølsted Smedie (2), der lå på Bottrupvej 2, men her er dateringen usikker.

Vejbyggeriet i Danmark påbegyndtes i 1764 (fra København og nordpå), men Jyllands veje måtte vente til efter år 1800. Den nemmeste og mest ufarlige måde at komme frem på havde hidtil været med skib overalt, hvor det lod sig gøre, men bedre veje gav mulighed for sikrere og derfor mere trafik over land. At kroer var nødvendige for kuske og passagerer er klart. Men i kroerne kunne der også skiftes heste. Trafikkens afvikling nødvendiggjorde imidlertid, at der fandtes vejsmedjer, hvor hestenes beslag kunne efterses, repareres eller fornys, og derudover skulle nødvendige reparationer på vogne kunne foretages. Sandsynligheden taler for, at Ølsted Smedie er begyndt som vejsmedje, eftersom den blev placeret langt fra anden beboelse, men ved alfarvej.

Senere i 1800-tallet kom Ølsted Mølle (3), Ølsted Skole (4) der stadig ses på hjørnet af Hovedvejen og Elmegårdsvej, samt andelsmejeriet Ølstedbro Mejeri (5). Mellem kroen og mejeriet blev Dueholm Bageri (6) opført, og i det nabolag var også et slagteri, men kun en kort tid; så helligede ejeren sig kreaturhandel. Forsamlingshuset (7) blev bygget i 1900-tallets

begyndelse, og en halv snes år før krigen slog en købmand (8) sig ned i et nyt hus lige overfor.

Både købmanden og smeden solgte benzin fra henholdsvis en grøn BP-tank og en gul fra Shell, men den handel satte Anden Verdenskrig en stopper for. De relativt få biler, der i benzinrationeringens tid skulle køre, havde i stedet påmonteret en generator, der muliggjorde anvendelsen af træ som drivmiddel. Ellers var det som i foregående tider hestene, der leverede trækraft.

Selv om industrialiseringen før krigen var fremskreden, var det et særdeles mærkbart løft, der fulgte i krigens kølvand. Med de økonomiske fordele, som mekaniseringen, rationaliseringen, kunne tilbyde, måtte relativt lavteknologiske virksomheder bukke under, og Hovedvejen er et af de steder, hvor afviklingen meget kontant lader sig aflæse:

Mejeriet blev solgt, ændrede udseende, men blev ved med at eksistere i branchen. Mælkekuskenes (mejeriernes) kraftige, hestetrukne vogne med transportspande forsvandt fra trafikken, hvor de ellers havde været synlige hver dag, året rundt, årtier igennem. Tankvogne varetog herefter mælketransporten. Bageriet blev solgt til andet formål og den høje skorsten fjernet. Brødkusken, der leverede sognet det lokalt bagte brød, forsvandt. Moderne løsninger gjorde det upraktisk at lade møllen male det lokale korn. Møllen sank i knæ og måtte til sidst af sikkerhedshensyn fjernes. Smedens arbejdsfelt skubbede sig i takt med udviklingen. Arbejdet med hestebeslag og vogne gled mere og mere ud, efterhånden som moderne landbrugsmaskiner og biler tog over. Vandværker, hele VVS-området, blev så at sige en ny gren af det gamle håndværk. Også skolen og forsamlingshuset undergik forandringer. Skolen så tidligt som

1912, da skolen på hjørnet af Elmegårdsvej og Hovedvejen blev afløst af en statelig bygning på Bottrupvej (9). Så længe, den fik lov til at stå, var den sognets stolthed. Forsamlingshuset holder fremdeles stand; men det har ændret navn til "Sognegård" og er nu på private hænder.

Mens alle ændringerne skete, blev trafikken tættere, og nu måtte Hovedvejen holde for. Alle de store vejtræer faldt for saven; de var til fare for den voksende trafik. I tre tempi måtte vejen udvides – til gavn for sikkerheden, men til gene eller skade for mange af dem, der levede nabo til. Kroen, der blev hærget af brand, men genopbygget, blev ved vejens udretning snøret af. Derved kom den til at ligge ubekvemt for trafikken, og noget af dens livsgrundlag forsvandt. Den blev solgt til beboelse, lejligheder. Købmandens hus over for forsamlingshuset blev fjernet, sporløst. Samme skæbne overgik den lokale vognmands garageanlæg, der lå på samme grund som forsamlingshuset. Et betydeligt stykke af smedens have forsvandt, vejen blev hævet, og trafikgener gjorde, at stuehuset måtte nedrives og et andet bygges længere fra vejen. En ejendom, der lå over for møllen, blev fjernet, og kun lidt speciel plantevækst antyder, at nogen boede der.

Imidlertid lukkede bilerne og alt deres væsen op for et nyt erhverv, og det har Hovedvejen også et eksempel på:

I begyndelsen af krigen solgte smeden sin cykelafdeling til en mekaniker, der fik til huse i baglokaler til smedjen. Efter krigen fik mekanikeren (10) eget tag over hovedet, idet han købte hjørnegrunden over for smedens.

Mens smeden, og med ham talløse smede i fortid og nutid, havde skoet de heste, der sørgede for landtransportens afvikling, blev det nu mekanikerens tur til at have omsorg for hestekræfterne.

De blev i løbet af et halvt århundrede endegyldigt skilt fra hestene og lagt ind i bl.a. bilerne. Mens det stod på, voksede mekanikerens virksomhed støt, og på Ølsted Mark rejstes fra de tidlige tressere til i dag den bebyggelse, man nu kalder Ølsted By.

Skrevet af Ruth Juul januar 2016



Luffoto af Ølsted 2014. Markeringerne og tallene referere til bygningerne som er beskrevet i teksten. Prøv at sammenligne de to billeder i denne tekst. Der er sket meget i vores lokalsamfund.