

# Aarø sund Lokalhistoriske Arkivforening 2013 – 2014

ISSN: 1903-203X



Aarøsund Lokalhistoriske Arkivforening har nu 132 medlemmer, og her følger årsskrift nr. 12.

Vores hjemmeside er blevet hacket og vi har endnu ikke fået en ny side på plads. Har du forslag til indhold eller spørgsmål, eller kan du bidrage med noget, hører vi gerne fra dig.

Gamle billeder & andet fra/om Aarøsund har interesse.

Følg vore gruppe på Facebook – Årøsund – før og nu.

Åbningstider: Medborgerhuset onsdage i lige uger, fra kl. 19.30, hvor vi sysler med at bringe orden i sagerne samt efter aftale.  
Index:

Side 1: Forside – Sølvbryllup, Anna og Murer Jes Johansen, Færgevej 58. Deres børn er Didde, Mie, Petrea og Peter.

Side 3: Knud Brummers Aarø – v. Lisbeth Christensen, Haderslev Museum

Side 10: Et gammelt fotoalbum fra Nynne Sanderbo

Side 13: Eigil og "Olga" – Fortælling Eigil Schmidt

Side 15: Der kom en mail fra Peter Schaffer Hansen – Peter Postkort

Side 17: Inger Petersen fortæller – Da "Den røde rubin" kom til Aarøsund

Side 19: Uddrag "Mindernes besøg" – Frederik Faber

Side 23: Kort fra Peter Postkort

Side 27: Afskrift "Fra Kyst til Kyst" – Turistforeningerne Haderslev/Assens

Side 55: Billeder – et bryllup i Aarøsund fra først i 30'erne.

Side 56: Bryllups-selskab "Filetfabrikken" - formentlig Familien Biehl.

Bestyrelsen pr 21/3-2014

Formand: Margit Christoffersen, Ved Færgegården 2 A, Aarøsund, 6100 Haderslev, [mc@hcprojekt.dk](mailto:mc@hcprojekt.dk)

Jytte Arling, Sundparken 23, Aarøsund, 6100 Haderslev Tlf. 7453 0940 [arling@pc.dk](mailto:arling@pc.dk)

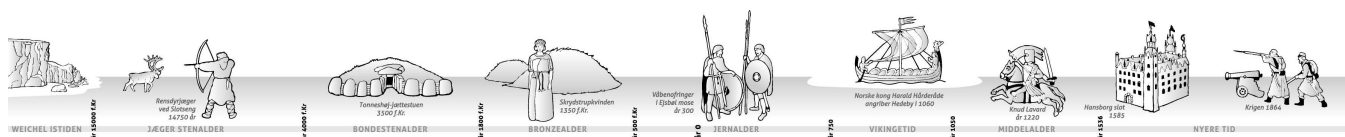
Peter A. Lund, Ved Færgegården 4, Aarøsund, 6100 Haderslev [peal@bbsyd.dk](mailto:peal@bbsyd.dk)

Gert Jørgensen, Færgevej 57, Aarøsund, 6100 Haderslev [74584976@mail.tele.dk](mailto:74584976@mail.tele.dk)

Kasserer: Hans Helmut Petersen, Øsby Stadionvej 73, Øsby, 6100 Haderslev [hhp.cp@petersen.mail.dk](mailto:hhp.cp@petersen.mail.dk)

Suppleant: Diens Kliver, Færgevej 63, Aarøsund, 6100 Haderslev Tlf. 7450 7438

Revisor: Henning Christoffersen, Ved Færgegården 2 A, Aarøsund, 6100 Haderslev



## Knud Brummers Aarø

Af Lisbeth Christensen

(Red. I forbindelse med dronningens besøg på Aarø, sommeren 2013, lånte Lisbeth Christensen arkivets materiale, og hun kvitterede venligst med denne fortælling.)

### **Knud Brummer**

Knud Brummer blev født i Vinding d. 4. juli 1907. Han blev gift med Mette Buch i Randlev kirke d. 26. oktober 1936. Sammen havde de to sønner, Erik og Ole.

Knud Brummer gik i Vinding friskole i Vinding Kommune. Derefter var han på Skibelund efterskole og arbejdede ved landbruget forskellige steder, indtil han i vinteren 1926-27 tog på Vinding højskole. I maj 1928 rejste han til Finland og var der i 8 måneder. Efter hjemkomsten fik han plads som bestyrer ved landbruget på Skibelund efterskole. Bagefter tog han et år til England og Skotland, hvor han ligeledes arbejdede ved landbruget. I vinteren 1929-30 tog han igen på Ladelund landbrugsskole og i vinteren 1931-1932 var han på Askov højskole. Sommeren 1932 tilbragte han som fodermester på forsøgsgården Rønnehave på Als. I vinteren 1932-33 var han igen på Askov højskole, mens han i foråret 1933 fik plads som arbejdende forvalter på Egelund.

Han købte endelig i 1934 gården "Tingbjerg" i Okslund ved Lindknud. Denne gård drev han indtil 1946 og forpagtede så "Oldemors Toft" ved Padborg. Denne forpagtning havde han i 8 år. I 1955 forpagtede han gården "Lundsminde" i Tapsøre ved Kolding i 5 år. Da forpagtningstiden udløb i 1960 købte han gården på Aarø, hvor han drev landbrug i mange år.

Knud Brummer var gårdejer, kirkevæрге, Aarøs historiker og en sand kulturpersonlighed. Han var frem for alt kendt som samler og øens

turistguide. Brummer kaldte Aarø for "*Den grønne smaragd i Lillebælt*". Han videregav sin kærlighed til øen overfor de mange mennesker, som i årenes løb besøgte hans stensamling eller kørte en tur øen rundt, siddende på halmballer i vognen bag hans traktor.



Brummer gik stort set altid i basker-hue og kendte til dansk digtning, historie og litteratur. Samtidig interesserede han sig også for naturen.

Nogle år før Danmarks ældste træ, Konge-egen ved Jægerspris, gik ud, fik Knud Brummer nogle stiklinger, som han fik med til Aarø, hvor han plantede dem tæt på et af digerne. Det var et af hans store ønsker, at der atter kom skov på Aarø. Og han var med, da de første egetræer blev plantet til en ny skov på hans gamle jord i 1997. Skov- og Naturstyrelsen købte Brummers gård med de tilhørende 21 hektar landbrugsjord. 12 ha af Brummers jord blev plantet til med skov, som nu ejes af Skov- og Naturstyrelsen. Brummer glædede sig over dette skovrejsningsprojekt. Selve gården blev senere overdraget til Aarø- Fonden.

Det var også på foranledning af Knud Brummer, at "Aarø-stenen" blev fundet og udgravet. Der er tale om en stor granitblok på flere tons, som er ført med isen til Aarø under den sidste istid.

Brummer drømte om, at Aarø en dag kunne få et lille museum. Denne drøm gik dog aldrig i opfyldelse. Det er kun et lille udvalg af hans stensamling, der i dag kan seses i gårdens Café.



Knud Brummer blev 90 år gammel og døde på Øsby plejehjem d. 15/7-1997.

### ***Brummers Gård***

Selve gården er opkaldt efter Knud Brummer, som var den sidste, der drev landbrug på gården. Brummers Gård er den ene af de oprindeligt seks store gårde, øen indtil 1936 var delt op imellem. Gården er opført i 1866 som en stor, østsønderjysk, trelænget gård og den blev fredet i 1989.

Efter en periode med forfald i årene efter Brummers død, fremstår gården i dag smukt restaureret. Den tidligere hestestald, som førhen har været indrettet som købmandsbutik, er i dag indrettet som café. En staldlænge stod dog ikke til at redde, men måtte rives ned. Den blev i 1997 erstattet af en bullade.

### ***Bulladen***

Den fredede bullade er et af de få, offentligt tilgængelige bulhuse herhjemme. Træladen tilhører en hustype, som kendetegnes ved at være opført af lodrette stolper med not i siden, hvori der er lagt vandrette planker. En hustype, der kendes tilbage til tiden omkring år 1000. Hele konstruktionen står ovenpå en fodrem, som ligger ovenpå en række syldsten. Hustypen har været almindelig i hele Danmark, men kan i dag kun ses i Sønderjylland, hvor der findes flere velbevarede eksemplarer. Flere af dem kan dateres tilbage til 1600-tallet. Karakteristisk for hustypen er også, at den relativt let kan skilles ad og flyttes. Dette gælder netop dette bulhus, som har ført en omskiftelig tilværelse, før det blev placeret på Aarø. Det stammer oprindeligt fra den store gård Beierholm vest for Halk kirke, hvor det blev bygget i 1600-tallet. I 1853 blev det flyttet til en gård i Gl. Haderslev. I 1976 satte Haderslev Kommune huset i stand og i 1997 flyttedes det til Aarø, hvor det placeredes ved Brummers Gård. Det var folkene bag Aarø-Fonden, der havde tilkendegivet, at de gerne så bulladen flyttet til Lillebælts-øen. Dette sted blev valgt, fordi der på det tidspunkt var planer om at indrette Brummers Gård til egnsmuseum.



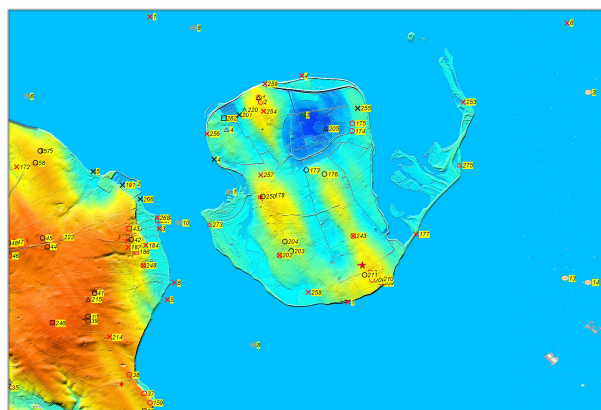
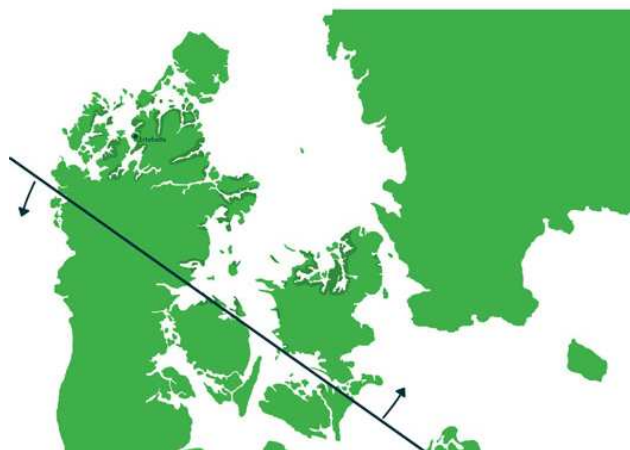
### ***Aarø i stenalderen***

Fund af gravhøje og stenalderredskaber viser, at øen har været beboet siden stenalderen. Aarø har dog ændret udseende i tidens løb.

Kernen i Aarø er moræneler, formet som to aflange, nord-syd orienterede rygge, der er sammenhængende mod syd. Gravhøjene er placeret på disse lave højderygge. I moræneleret mod syd er der udformet en knap 5 m høj kystklint, der er under erosion af Lillebælt. De nedbrudte materialer transporteres med havstrømme hhv. mod nordvest og nordøst, hvor de indgår i opbygningen af odderne Korsø og Aarø Kalv. Så sent som omkring 1870'erne var Aarø Kalv stadig en gruppe af indbyrdes og adskilte småøer, hvor Aarø Kalv sidenhen er blevet landfast med Aarø. Aarøs kystlinje ændrer sig således over tid. Digebyggeri har samtidig forhindret oversvømmelser på øen, hvor øens højeste punkter ligger på omkring 7-8 m.

## Stenalderhavet

Danmark gennemskæres af en såkaldt "vippelinje". Det betyder, at siden sidste istids ophør har den nordlige del af landet gradvist hævet sig, mens den sydlige tilsvarende er sunket. Samtidig er dele af kysten skyllet bort



eller blevet flyttet af havet. Stenalderhavet eller Litorinahavet er opkaldt efter littorinasneglen. Dette hav havde sin største udbredelse ca. 9000-8000 f.Kr. og har gradvist ændret sig til det, vi kender i dag. En følge heraf er blandt andet, at bopladser som i jægerstenalderen lå kystnært, i dag ligger flere meter under havets overflade. Der er fundet spor af sådanne sunkne bopladser både nord og syd for Aarø og flintoldsager fra disse er skyllet op på strandene på øen.

I 2004 blev der fundet en kraniekalot af et menneske i strandkanten ved Aarø Fyr. Det stammer formentlig fra en kvinde i 30-års alderen. Året efter blev der fundet endnu en kraniekalot fra en person på 30-40 år på stranden ved Aarø Kalv. Kraniekalotten fra Aarø Kalv er dateret til den tidlige bondestenalder (ca. 3720-3410 f.kr.). Udseende og bevaringsgrad af de to kraniekalotter antyder, at de begge kan stamme fra en undersøisk gravplads fra den tidlige bondestenalder (Tragtbægerkulturen; 4000-3500 f.Kr.). En gravplads, der pga. ændrede strømforhold er under hastig nedbrydning. Gravpladser fra denne tid er uhyre sjældne. Flintredskaberne repræsenterer spor efter stenalderens bopladser.



### ***Knud Brummers oldsagssamling***

Knud Brummer var såvel landmand som ivrig amatørarkæolog. Under markarbejde og sine mange spadsereture langs kysten fandt han mængder af flintredskaber og sten, som han samlede til en udstilling hjemme på gården. Brummer anslog selv, at samlingen vejede flere tons.

En stor del af samlingen består af naturflint samt afslag fra redskabsproduktion. De væsentligste dele af hans samling blev efter hans død overdraget til Museum Sønderjylland- Arkæologi Haderslev. Samlingen omfatter udover fund fra Aarø også fund fra bl.a. Ødis, Okslund og Bov sogne, hvor han boede, før han flyttede til Aarø. Stenalderredskaberne fra Aarø stammer fra overgangen mellem jæger- og bondestenalder og strækker sig indtil slutningen af bondestenalderen dvs. fra ca. 5400 f.Kr. – 1800 f.Kr. Flinthåndværket er det grundlæggende til fremstilling af redskaber og våben. Gennem stenalderen ændres teknik og form, men de samme redskabstyper findes stort set igennem hele perioden. Bondestenalderen er specielt kendetegnet af de store, flotte slebne flintøkser og fra slutningen af perioden kendes de fladehuggede segl, flintdolke og pile.

Fundene fra bondestenalderen er samtidige med nogle af øens 16 gravhøje, som dog er delvist fjernet og aldrig er blevet undersøgt.

Spor efter bopladser og grave viser, at Aarø og specielt kystzonen, engang har været et meget godt beboelsesområde.

Samlingens fineste stykke, en stenøkse, mangler. Regentparret fik den i bryllupsgave i 1967 og Brummer modtog til gengæld en takkeskrivelse.

Aarøs smukkeste flintpilespidstammer fra Nordvestre Mose, hvor der også er fundet en flintdolk, som findes på museet i Haderslev. Det er dog uklart, hvor flintpilespidsten befinder sig i dag.

## **Øvrige fund og anlæg fra stenalderen, bronzealderen og middelalderen**

### *Skålsten*

Der er fundet en skålsten i et stendige på Aarø, som i 1912 blev solgt til det daværende Haderslev Museum. Aarøboerne købte i øvrigt et tærskværk for pengene.



De små skålformede fordybninger, der er hugget ind i stenens overflade, kaldes for skåltegn. Skålstenen fra Aarø rummer mellem 40 og 50 af disse skåltegn. Der findes forskellige tolkninger af skåltegnene, - som et symbol for solen, som stjernebilleder, en slags kalender eller et frugtbarhedstegn. Der er dog ingen, der endnu har knækket skåltegnets kode. Skålstenen fra Aarø står i dag i frilandsafdelingen på Museum Sønderjylland- Arkæologi Haderslev.

Der er registreret over 1000 sådanne skålsten i Danmark. Noget tyder på, at de ældste er fremstillet allerede i bondestenalderen (4.000-1.700 f. Kr.), og de yngste rækker ind i jernalderen til omkring Kristi fødsel.

I et jordbærbed på øen er der i øvrigt fundet en lommeskålsten, dvs. en lille knytnævestor sten med skålgruber. Disse lommeskålsten menes ligeledes at have haft forbindelse med en frugtbarhedskult, men dateres til bronzealderen. Der skal derudover være blevet fundet en lur fra bronzealderen, som dog nu er gået tabt.

## *Voldsted*

På det nordøstlige Aarø har ligget et voldsted. Voldstedet ses aftegnet på et udskiftningskort fra 1786. Det har bestået af en ringvold, som engang skal have været så stor, at den blev brugt som sømærke. Anlægget er formentlig blevet sløjftet omkring år 1900 og materialet benyttet til digebyggeri. Ifølge et notat skal der være fundet middelalderkeramik i forbindelse med voldstedet. Så der er muligvis tale om et middelalderligt forsvarsanlæg.

Kong Valdemars jordebog beretter i 1231 om Aarø, at kongen havde "Hus og daa" på øen. Det betyder dog blot, at Aarø har været beboet og at kongen har jaget dådyr på øen. Han har således kunnet få husly på Lillebæltsøen under de kongelige jagter. Kongen har således hverken haft et jagtslot eller en jagthytte på øen. Øens nyere historie er bl.a. beskrevet i hæftet om Aarø.

*Ovenstående artikel er foranlediget af Regentparrets besøg på Aarø i juni 2013, hvor dele af teksten har dannet forlægget for en lille særudstilling i Bulladen på Brummers Gård. Udstillingen blev præsenteret af Museum Sønderjylland- Arkæologi Haderslev.*

## *Et gammelt fotoalbum fra et loppemarked*

Det bankede på døren en aften, og udenfor stod en begejstret Nynne. Nynne og Anders Sanderbo var et smut på loppemarkedet i Hajstrup, og faldt i staver over nogle gamle foto-albums. Skal, skal ikke, men der er en vis fascination over gamle sort/hvide billeder, så de købte 3 albums og ved nærmere eftersyn viste det sig at indeholde nogle fine små billeder fra Aarøsund.

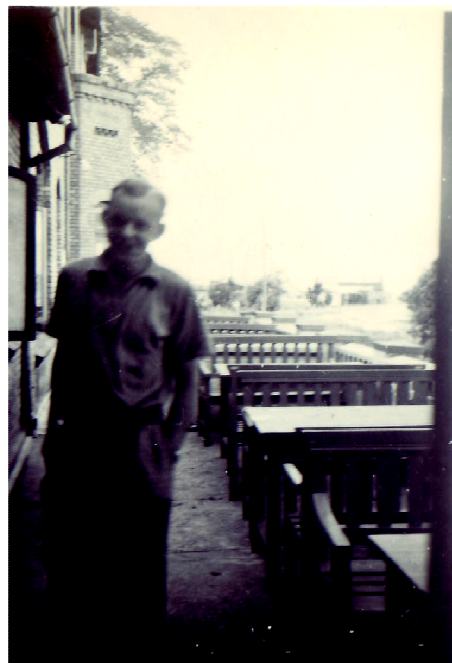
Tilsyneladende har disse albums tilhørt en vis Erik Olesen, Kolding. Det ene album er fortrinsvis billeder fra ferier tilbragt på søen i en fin lille båd, som hed "Lis". De to par (helt sikkert kærestepar) sejlede gennem Lillebælt og gjort ophold i bl.a. Assens, Brandsø, Aarøsund, Aarø, Aabenraa, Sønderborg og med afstikkere til Faaborg, Lyø, Svendborg, Fredericia og det nordlige fyn i årene -49, -50, -51.



Her følger billederne, som viser lidt af Aarøsund i fordums dage.



Her er de søfarende fotograferet på Aarø. De har besøgt Aarøsund Badehotel, læg mærke til de store træer, og afstanden til vandet.



Så drikkes der kaffe på verandaen. En tur ud på den åbne veranda.



En fint kig over havnen, færgelejet fra den åbne veranda på hotellet, som den så ud dengang. - "Lis" fortøjet i Aarø Sund Havn



Aarø Sund Havn med Havnemesterboligen. Havnen fra før verden gik af lave med den rigtige "sorte lade", bøjebåden, Krarups Ford ved posthuset? Og stort set ingen broer.

Et af de 3 albums, som formentlig har tilhørt Erik Olesens forældre viser også billeder fra bygning af Lillebæltsbroen fra 1935.

Måske er der også fine små detaljer i dit album, som kunne være interessant for arkivet.



# Olga og Eigil

M/S OLGA. Skipper Peter Petersen.



(Eigil Schmidt fortæller)

Billedet har jeg taget oppe fra kajen, i det tidlige efterår 1971. Jeg var om sommeren begyndt som dæksdreng på OLGA af Aarø Sund. Vi ligger og laster i Hammerhavnen, på Bornholm, med Hammershus tværs ude til bagbord. Vi er ved at laste fuldt op (150 tons) fortovskantsten til Kalundborg. En gammel mobilkran laster skibet, under nøje overvågning af skipper. Tung last der skred i dårligt vejr, har sænket mange skibe i Østersøen.

For os var det en meget lang rejse, til og fra Bornholm. Skibet havde ingen autopilot, ingen radar, ingen VHF. Der var en gammel mellembølgesender - og modtager, som mest blev brugt til at høre vejrmeddelelse på.

Der var kun skipper og mig om bord. En 15-årig knægt havde vagten helt alene, når skipper skulle sove lidt. Det var helt normalt.

Vel ankommet til Kalundborg viste det sig, at der ikke var ledige mobilkraner, i flere dage. Skipper og jeg skulle så selv losse med bommen,

og det gamle dieseldrevne spil, som skipper står ved siden af, på billedet. Skibsmægleren i Kalundborg havde lovet en god akkord. Der ville komme 4 havnearbejdere og hjælpe os. Jeg blev tilbudt 50 kr. om dagen i bonus hvis jeg ville hive gerder (Det er snoretrækket / taljerne, på billedet, som trak bommen ind over kajen). 50 kroner er jo en formue, når månedslønnen var 450,-

Det tog os to dage at losse i Kalundborg, og armene var godt trætte. Da skipper jo også stod og knoklede ved spillet hele dagen, var det begrænset hvor meget tid der var til at lave mad. Så; om aftenen, var det husmoderen på Kalundborg Sømandshjem der diskede op med dagens ret, og en kande vand. Jeg husker tydeligt, at der var 2 stykker kød pr. mand, men vi måtte spise alle de kartofler vi kunne proppe ned.

Peter var en fantastisk skipper - og et fantastisk menneske. Mange af Aarøunds knægte havde deres første hyre hos Peter. Vi lærte at holde orden. Vi lærte, at gøre rent. Og ikke mindst lærte vi alt det grundlæggende, som en sømand skulle kunne.

I 2013; 43 år senere, tænker jeg tilbage med stor glæde. Jeg er stadig i samme branche, men må nok sige, at en og anden ting har ændret sig i mellemtiden. Nu spiser vores søfolk ris, i stedet for kartofler....



Sådan så et lukaf ud dengang, Eigil samlede på biografbilletter.

## Mail-korrespondance med Peter Postkort

Peter Schaffer Hansen er som tidligere nævnt altid god for en snak om kort og er ikke bleg for at lade os bruge dem. En dialog om kort kan forgå på følgende måde.

Hej Margit.

Som lovet sender jeg billede fra Hejsager. Bag på står 1904-06, disse kort er typisk fra ca. 1910, så det er nok mere rigtig.

Det er onkel Peters hus fra Hejsager og Albert Lund er markeret med et kryds yderst til højre. Onklen må være herren til venstre?

Der står, det er Omar Larsens brors og deres hjem. Jeg har svært ved at læse det under Albert Lund, noget med at denn von gründet..... ???. Jeg er 100% sikker på, at det er der, hvor Børge Feddersen bor i dag.

Jeg har lige et spørgsmål angående trinbrættet (kleinbanen) som hed Årøsund by, der var ingen der kunne svare på det til foredraget hos jer. Sporet er kommet fra Hørløkke, så det må være en af disse ejendomme der ligger der, hvor det har krydset vejen. Ved du hvilken ejendom det er ??????

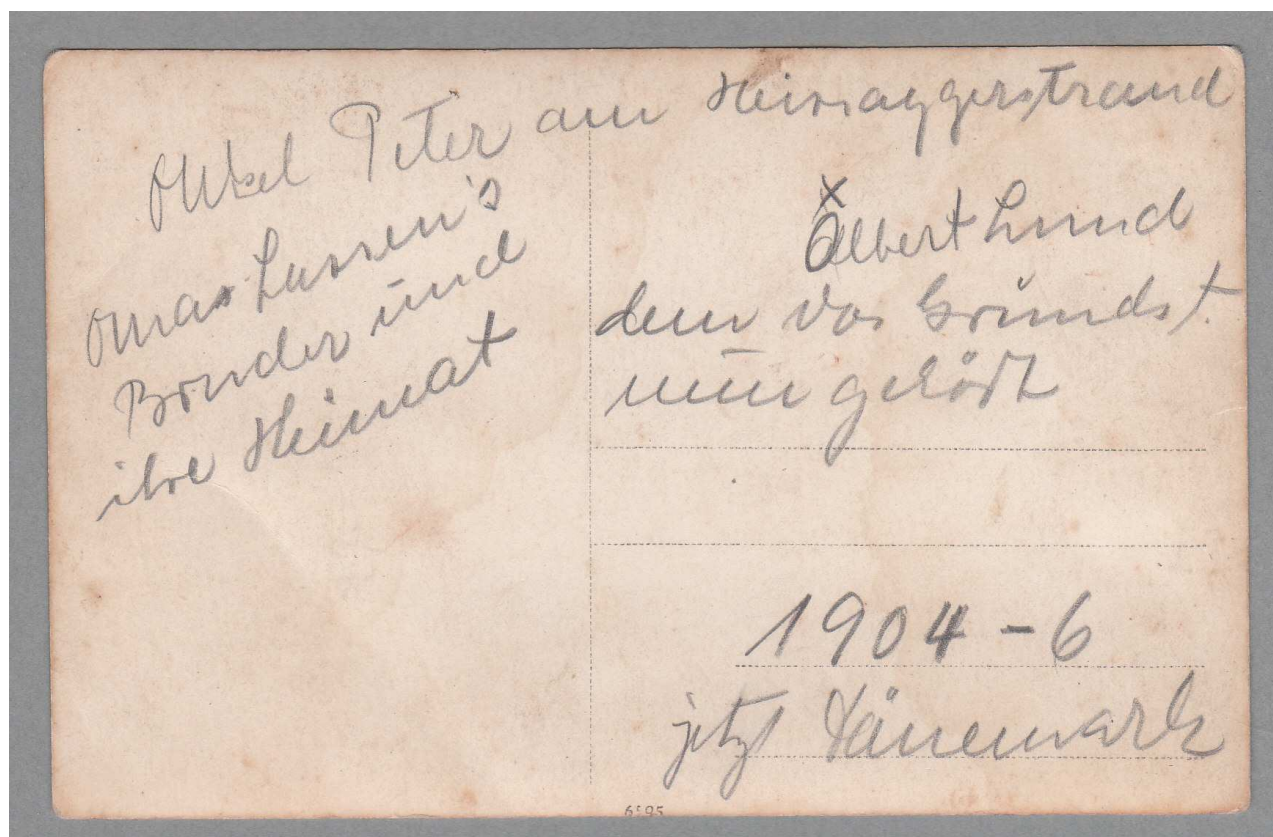
Hører gerne fra dig.

De bedste samlerhilsner Peter postkort (Her er kortet fra Kelstrup)





Og her er bagsiden på Kelstrup-kortet



Kiggemail til dig Peter (Lund) om mail fra Peter Postkort, som vi mødte til receptionen på Arkivet i dag, han fortalte, at han havde nogle nye kort fra Kelstrup – Jytte har også fået en mail.

Hej Peter!

Jeg videresender dine billeder til Jytte, som så kan spørge sin far Albert – Drengen med krydset ligner meget godt Alberts far, men det vil vi afvente, hvad de siger.

Mht. trinbrættet, skal jeg lige finde ud af det, - Den nuværende gård, som ligger på højre hånd, når du kører mod Årøsund ved Hørløkkevej, tilhører fam. Peter Hansen og har tilhørt familien i generationer. – Netop der hvor vejen kommer fra Hørløkkevej, lå der på den anden side også i ældre tid et stråetækt hus, hvor Line Thorsen og hendes søn Johannes (Jogge – en lidt enfoldig mand) boede. Der var også fam. Johansens gård. Ved siden af gården, lå et lille hus, som vistnok også blev brugt som hus til færgefolk.

Jeg sender også en kiggemail til Peter Lund, som er bror til Jytte, og han er gift med Peter Hansens datter Anne Grethe, så der slår vi jeg to fluer med et smæk.

Vi glæder os til at høre, hvad de siger.

Mvh. Margit



Hej Margit!

Angående "æ trinbræt" så har jeg forhørt mig hos Peter (Korn), og han oplyser at "æ trinbræt" var placeret bag ved pakhuset på ejendommen færgevej 22. Altså lige ud til Hørlykkevej.

Jeg kan tage et par billeder, hvor det var placeret, engang jeg kommer forbi med et kamera.

Angående billedet med Albert Lund, så er vi i familien kommet frem til at det næsten kun kan være Albert Lund (min bedstefar) under krydset.

Og onklen til venstre er uden tvivl hans far Peter Petersen Lund (min oldefar), han købte huset af hans far Jacob, som selv købte det i 1877.

Hvorfra navnet Omar Larsen kommer ved jeg ikke, har kigget i slægtsbog og kan ikke finde navnet Larsen nogen steder. Måske afsenderen af kortet.

Teksten ved Albert Lund kan være (dem das grundst. nun gehört), da han overtog huset efter hans far.

Mvh.

Peter (Lund red.)

---

## Inger Petersen fortæller

– Inger boede i mange år i Aarø Sund – Fortællingen må betegnes som meget relevant i disse "Fifty Shades of Grey" tider.

En lille fortælling om dengang Agnar Mykles roman "Sangen om den røde rubin", kom til Aarø Sund.

For godt 50 år siden havde man en strikkeklub i Aarø Sund, blandt klubbens medlemmer var Ingeborg Petersen, Julie Thomsen, Sigrid Schourup, Søren Annelise, Marius' Tove og Louise Olsen.

Nu var det således, at Ingeborg var lidt mere frisindet i forhold til livets "barske realiteter", som f.eks. sex. Hun havde derfor uden blusel anskaffet den nys udkomne, meget vovede og dengang chokerende frække roman.

Romanen vakte selvfølgelig vild opsigt, bølgerne gik højt, og forargelsen var stor. Men som det så ofte sker, gik naturen over optugtelsen, og den frække bog begyndte at cirkulere blandt damerne, og den blev sikkert læst med en vis interesse.

På et tidspunkt havnede bogen hos min mor (Louise), som imidlertid havde været så letsindig, at efterlade den frække bog på sofabordet, hvor min far fik fat i den. Min mor kommer tilfældigvis ind i stuen, og ser til sin skræk, at far sidder fordybet i læsning af den famøse bog. Mor går resolut hen, og tager bogen fra ham, idet hun siger; "Det er ikke noget for dig." "Nå!nå!" brummede far: "Hvorfor ikke?" - -- intet svar.

Et par måneder senere er Julie og Iver(lodsen) gæster hos mine forældre, og i løbet af aftenen kommer de i samtaleens løb ind på de nye bøger, og min far fortæller Iver om episoden med bogen.

Iver kan nu berette, at bogen skam også havde været på lynvisit hos dem.

Joh! Iver havde en middagsstund fundet bogen og givet sig til at læse i den. Julie havde uden tvivl bemærket det, men sagde ikke noget.

Næste dag, da Iver ville læse videre, kunne han ikke finde bogen, og spurgte derfor Julie, om hun vidste, hvor den var, men nej! Det havde hun så sandelig ingen anelse om.

Dagen efter spurgte Iver igen, men nej, bogen var væk, og den dukkede aldrig op igen.

Som Iver tørt bemærkede: "Det var åbenbart heller ikke noget for mig!".

Nu kan man så fundere lidt over, hvorfor de kære mænd ikke måtte læse den frække bog.



Desværre fik Kurt Mogensen ikke tid til at illustrere Ingers historie i år, - i stedet får I et billede af Inger og nogle ukendte fra dengang hun som ung boede i Aarøsund. Ingers forældre var Louise og Martin Olsen, som var havnemester i mange år i Aarøsund.

## Uddrag af "Mindernes besøg".

I 1974 udgav Lions Club, Haderslev, en fin lille bog, som er landet i vores arkiv, hvor Frederik Faber på blændende vis fortæller erindringer fra sit liv. Bogen hedder "Mindernes besøg".

Frederik er født i slutningen af det forrige århundrede og er således barn i tiden op til 1. verdenskrig. Han flytter med familien med dampskibet "Falke", som var lidt af en væltepeter, fra Sønderborg til Haderslev, fordi som Frederiks far siger "Vi må rykke teltpælene op og flytte til Haderslev. Der er danskheden stærkere og klimaet mildere!"

Frederik Faber fortæller med humor og stor kærlighed til Haderslev og omegn. Vi er naturligvis henrykte for erindringerne fra dampbådene bl.a. den første "Helene" turbåd. Bogen er fundet af Jonna Løhmann Christensen og ligger i arkivet. Her følger et lille uddrag.....

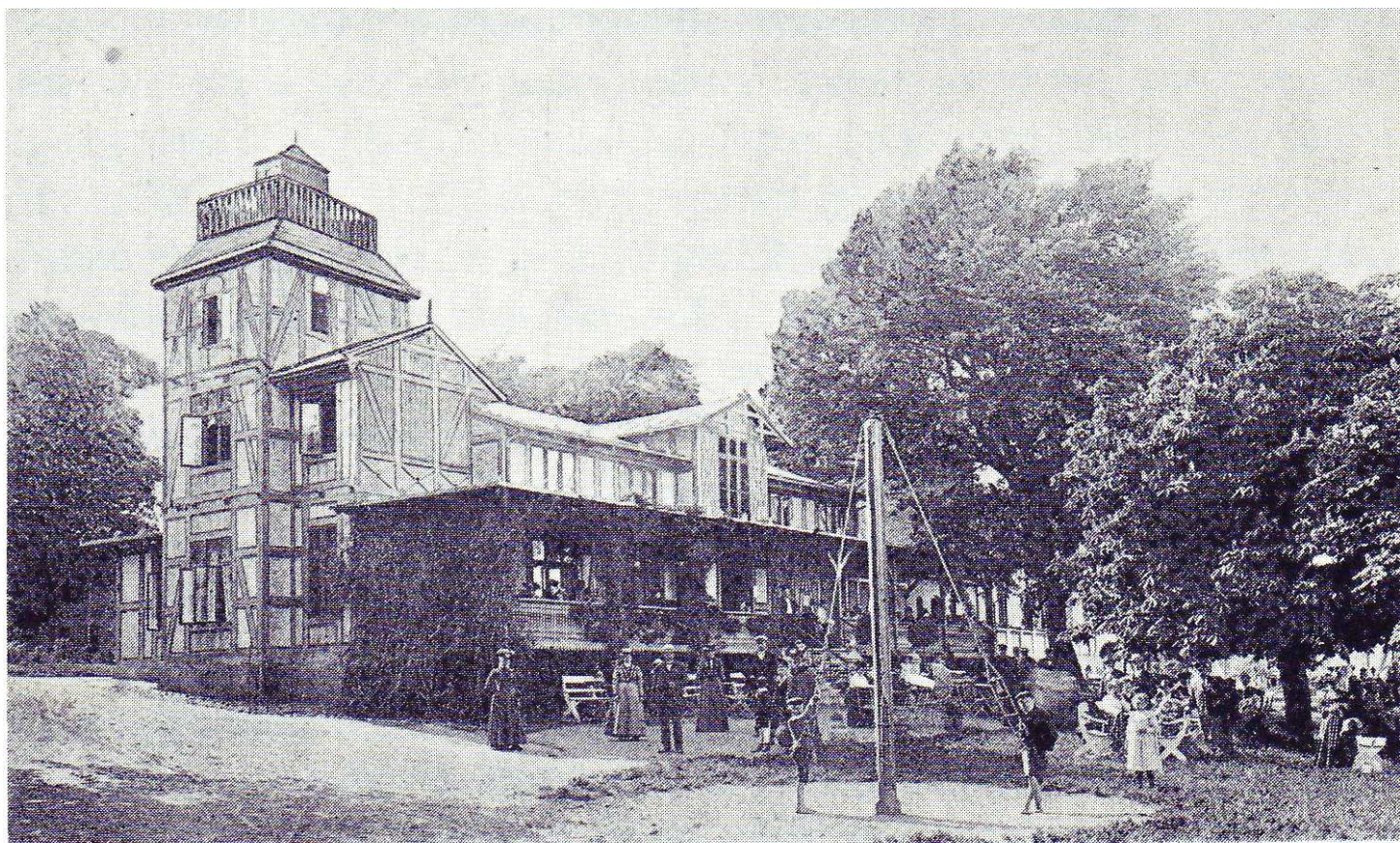
Frederik Faber fortæller:

Vi har fået sommerferie, og jeg har fået et godt "Zeugnis". Ferien varer i over fem uger, så det er jo næsten ikke til at se ende på. Og hvad kan der ikke alt ske med skolen imens. Lad os håbe det bedste.

Det begyndte ikke så godt. For jeg fik besked om, at de 6 store bænke, der står i frimurerhaven, skulle males – af mig. Det var nok verdens længste bænke – mindst henimod omtrent to meter. De er møgbeskidte og skal vaskes i sæbelud først, og så skal de stryges to gange, siger morfar. Stryges? Han mener vel males. Men han har lovet mig 2 mark for at male, og desuden er der altså det, at det om et par dage – den 10. – er min fødselsdag. Da skal jeg jo helst være gode venner med hele familien. Far har lovet mig, at han vil forære mig 20 billetter til "Helene".

Det er den flotte damper, der hele sommeren sejler til Aarøsund og Gravenshoved. Der kan man bade. Vi kan også bade ved Starup eller Damende, men vandet er ikke særligt rent. Jeg kan altså sejle 20 ture, hvis





*Far har lovet, at han vil forære mig 20 billetter til „Helene“.  
Så kan jeg sejle til Årøsund.*

jeg da ikke skal ha' min bror med. Men det skal jeg nok – nogle gange, og så skal jeg tilmed passe på ham, skønt han er fem år nu. Da jeg var fem, kunne jeg godt passe på mig selv. Men børn nu om stunder... Vi kunne også sejle med "Falke", men den er tysk og sejler aldrig til Graveshoved, hvor man kan gå meget langt ud.....

Vi har været på Fænø – med "Helene". Hver onsdag kl. 12.30 sejler "Helene" fra Haderslev til Fænø med fuld musik. Det er "Stadtkapelle", der mandstærk sidder på kommandobroen. Der er Thieme og Kerntke, og alle de andre. Når vi skal sejle, er skibet så fuldt, at de, der sidder i bagenden nærmest har rumpen i vandskorpen. Men de bli'r ikke våde – kun indvendig, for der er restauration om bord.

I styrehuset står kaptajn Clausen, og når han råber "lad gå", starter vi. Så sætter maskinmester Petersen de vældige hestekræfter i gang, og musikken spiller "Gl. Jæger March". Kapelmester Höhn er også med, men han dirigerer ikke, for det er der ikke plads til.



Hver onsdag kl. 12.30 sejler „Helene“ fra Haderslev til Fæno med fuld musik. Det er „Stadtkapelle“ med Thieme, Kerntke, Brauns, Berg, Horst I og II, Clausen, Ottoworowski, Jens Smith og alle de andre.



Han skal nemlig bruge megen plads til at dirigere, så han sidder nede i kahytten og får sig en øl. Ud af Haderslev fjord går det, og det er den kønneste fjord i verden. Når vi har passeret Vesterris, holder musikken pause, fordi den er tørstig. Vi sejler for fuld kraft – mindst 6 knob i timen – for vejen er lang. Vi kan godt sejle 7, men det gør vi kun, når vi vil drille "Falke".

På vejen ud af fjorden kommer der tit nogen ud i både og skal med. Det er meget sjovt at se, hvordan de bliver hevet ombord, især hvis én falder i vandet, så bliver de bjærget med en bådshage.

Lidt efter Sverdrup møder musikken op igen, for nu kommer vi straks forbi Anna Juhl. Hun bor i et kønt hus ved fjorden ude i Bæk, og når vi sejler forbi hende, står hun ude på trappen. Så spiller musikken "Den glade



Enke", og Anna Juhl danser. Det skal alle over i den side af skibet og se, så vi er lige ved at vælte. Men det går over, når vi er kommet forbi.

Når vi når til Fænø, spiller musikken igen, og foruden os er der kommet andre skibe, "Turisten" fra Assens, der er meget lille, og en stor damper fra Kolding med mange Folk. For nu skal der være koncert på musiktribunen. Men først skal alle ha' kaffe (nogle ombord, hvor den er bedst, siger mormor) og andre på verandaen i land. Så kommer herr Höhn, men nu er han i snibel og høj hat. Han går op på tribunen til de andre musikere, der har taget noder med hjemmefra, for nu skal han dirigere. Det er sjovt at se herr Höhn dirigere, for han gør det med både arme og ben og hele kroppen, men det er netop sådan publikum helst vil ha' det. De klapper, selvom det er anstrengende. Han må tit ta' den høje hat af og tørre sveden af panden.

Når vi skal hjem, er det svært at få musikken ombord, fordi den spiser, og det ta'r tid, så kaptajn Clausen må tude mange gange, da de jo skal spille, når vi sejler. Når han er i godt humør – og det er han – laver han et par ekstra runder, og der er en gevaldig vinken fra dem fra Kolding i land og som ikke er sejlet endnu og os ombord. Musikken spiller "du gamla, du fria", for det tør den godt – og så falder den i søvn.

På vej hjem går vi lidt på grund ved Ørbyhage. Ikke ret meget, men nok til at vi kan blive siddende en times tid. Mormor siger, at det gi'r større omsætning i restaurationen. Klejnsmed Petersen på Naffet sørger for underholdningen. Han synger "I østen siger solen op", skønt det er bælgmørkt og han kun kan anden bas. Og maler Wismar brummer sindigt med. Hele skibet kan høre det.

"Helene" ved Aarøsund, - Båden er stuvende fuld. Dette billede/scanning har vi fået af Peder Møller, Øsby.





## Kort fra Peter Postkort

Peter "Postkort" - Peter har skrevet lidt tekst, som redegør for, hvad han ved om kortene. Måske er der andre, som kan supplere med yderligere oplysninger?



billede nr.1: Billedet er taget foran Kais. Postagentur, og viser en blanding af civile og soldater. Manden, som står ved siden af landstormsmanden med geværet, er en civil embedsmand (måske postmesteren?), men de øvrige civile kan jeg ikke fortælle noget om. Soldaterne er landstormsmænd - jeg mener at kan tælle en 6-7 stykker - og de øvrige soldater er marinefolk, hvoraf nogle af dem er besætningsmedlemmer fra kanonbåden S.M.S. Panther (jvf. huebåndene), og måske marineartillerister fra kanonbatteriet. S.M.S. Panther var i en periode knyttet til Årø sund og indgik i den tyske kystbevogtning fra krigens udbrud i 1914. Desuden tror jeg vi ser kroværten med hustru og to unge kvinder, som arbejder på stedet. Den civile embedsmand og landstormmanden går igen på det næste billede.

(Dertil kan vi knytte, at huset lå, hvor nu beddingspladsen ligger)



billede nr. 2: Dette billede taget foran Kais. Postagentur, viser, foruden den civile embedsmand og en dame, en gruppe landstormsmænd fra Landsturm Bataillon Flensburg. Landstormsmænd var de ældre soldater (39-45 år) og de blev som oftest brugt til vagt- og bevogtningstjeneste. I Årøsund til bl.a. kystbevogtning, havnebevogtning og til bevogtning af fyrtårnet.

Landstormsmændene på billedet er alle bevæbnet med ældre geværer og udstyret med ældre udrustning, og de bærer alle den karakteristiske landstormshue, som blev fremstillet i voksdug. Her ses den unge kvinde igen. På brædderne er der skrevet "Zur Erinnerung an unser Wachkommando, Aarøsund, Feldzug 1914."

(På dette billede aner vi den tidligere havnemesterbygning bagerst til højre.)





billede nr.3: Billedet med pram med marinesoldaterne og en båd i baggrunden. Peter S. Hansen gætter på, at det er et flydende mål til øvelsesskydning - måske for kanonbatteriet i Årøsund? Det er i hvert fald i Aarøsund, da fyrtårnet tydeligt ses i baggrunden

Dette og de næste to postkort er fra Aarø.





billede nr. 4,5 og 6: Her ses ruiner efter branden på Aarø. nr.5 og 6 viser nok samme situation, men her kalder man det en sprængning. Jeg kender ikke historien, men kan det være et granat fra batteriet i Årøsund der er slået ned her???



Her følger en afskrift af en lille pamflet, som ikke er dateret, (men ca. 1921 ved indsættelse af Færgen "Sønderjylland". Stavemåden er bevaret, men der er set stort på datidens brug med navneord med stort osv.)

## Fra Kyst til Kyst

Overfartsstedet – Sønderjylland – Fyn gennem tiderne.

Forord: Når jeg har samlet disse hjemstavnsbilleder er det for at give efterverdenen et billede af de begivenheder og tildragelser, der knytter sig til Lillebælt og overfarten fra Fyn til Sønderjylland, samt for at bevare hidtil utrykte ting vedrørende denne overfart.

Jeg har en tak at bringe Fr. Rudbech, Aarøsund, for mange værdifulde optegnelser, ligesom jeg takker "Lillebæltsoverfarten" for uhindret adgang til dette selskabs arkiv. Kr. Rosted.

I stenalderens tider for 8000 år siden begyndte mennesker syd fra at komme op gennem Sønderjyllands hidtil ubeboede egne, og snart derefter foregik så den første sejlads fra Haderslev Næs til den fynske kyst, hvor Assens nu ligger.

Forud for stenalderen gik 3 isperioder med to interglaciale dannelser. Hvad der afbrød og igen påbegyndte disse isdannelser, ved men ikke. Enkelte videnskabsmænd mener, at de skyldes varielle kulsyremængder i luften. Hver istid varede ca. 10.000 år, så den første isperiode mener man ligger en 40.000 år tilbage.

Den isperiode, der ligger nærmest vor tid, begyndte at smelte for en 12.000 år siden, og isranden flyttede sig nord på.

De smeltende ismasser dannede styrtende gletscher ud i Østersøen og dannede på sin vej Storebælt og Øresund. – Østersøbassinet blev efterhånden så overfyldt, at det, rimeligvis endnu før sidste istid var endt i Vendsyssel, brød igennem og dannede Lillebælt. Det er således muligt, at Fyn endnu var landfast med Jylland, men landet har været dækket af store, mørke og tætte fyrreskove. Derigennem vovede en stenaldermand sig aldrig. Ræd for mørkeånden var han, og skoven var uvejsom. Han fulgte kysten, og så han en ny kystlinie tilstrækkelig nær, så gled han på en vindfælle over det smalle vand mod det nye land.

Efterhånden har også Stenalderfolkene udviklet sig til at tage våben og redskaber i brug, og ilden er taget til hjælp. Ved den fældede de træer, og ved hjælp af ildgløder udhulede de træstammer til både, og lidt efter lidt nåedes overfarten.

En ås udløb gjorde, at de første, der kom over bæltet, slog sig ned, hvor nu Assens ligger.

Når kom de første mennesker til kysten ved Aarøsund, og hvor lang tid gik der, inden de lod sig føre over til den anden kyst, hvor nu Assens ligger?

Fra den yngre stenalders tid hører gætningerne op; nu læser man som i en bog dels gennem gravlund fra den yngre stenalder og dels i affaldsdyngerne omkring ved bopladserne fra den ældre stenalder.

At der har været livligt samkvem mellem folk på begge sider Lillebælt allerede i stenalderen, viser fundene. Deri kan man læse, at folkene har kendt til hverandre og været stammefrænder.

Lige fra den allerførste tid, da klanen har slået sig ned ved åens udløb og der dannet begyndelsen til Assens på den ene side bæltet og til Aarøsund på den anden, har de to bopladser været ens i sit grundlag om ikke helt ens i sin udvikling, fordi ufredstider efterhånden skubbede stammerne bort fra det udsatte Halk Hoved og Aarøsund ind i den lune og for røverne mere sikre krog, der nu hedder Haderslev. Men overfartsstedet havde en gang dannet sig på det smalle bælt fra Aarøsund til Assens, og der blev det og er det den dag i dag. I hen ved en halv snes tusind år har farten her gået over bølgen blå. – Lige fra de første mennesker kom listende over på en fyrrestamme, stormen havde væltet, til vi udhalet med lægget rejsetrøje og kikkert, går ombord på færgen "Sønderjylland", eller Rolls-Roycen kører fjedrende let ud på dækken af den "fortsættende Landevej", er der sket forandringer.

Det er ikke stedet her at nævne disse. Pladsen tillader kun en meget kortfattet antydning af levnedsløbet.

Stenaldertiden afløstes af bronzealderen, og folket blev et andet; man gik fra det primitive over til det mere udviklede. – Man lærte sig at bygge skibe, der dreves frem af årer, så opdukkede kendskabet til at benytte vinden, der også den gang for i rigeligt mål hen over de danske kyster.



Klanen blev til store familieflokke og senere småkonger, der bekrigede hinanden. – Urfolket afløstes af Herthadyrkerne, og da disse havde regeret på kysten et tusind år, kom asagotherne sejlene på Lillebælt, og vi gled op mod kristendommens indførelse.

Med denne kom den egentlige pas-tvang – Høvdingene blev mistænkelige. Der kom folk med en anden gud, og det var noget af det, de frygtede mest.

Kongerne tog sig ret til at vide besked med, hvem der gik med landets døre. De skaffede sig nøjagtig kundskab om, hvem der for ind og ud af landet, og de kontrollerede alle færgesteder.

## Haderslev og Assens

Forinden denne kontrol blev egentlig effektiv, regerede kong Ole i det nuværende Haderslev Amt. Denne konge dræbtes, og han søn Hader kom til at regere, og efter denne har Haderslev sit navn, og da vi ved, at Hader blev dræbt af Harald Hildetand og denne, som var Odins yndling, falder i Braavallaslaget, kan man omtrent tidsfæste, fra hvilken tid Haderslev er opstået som by.

Assens har aldrig lånt navn af ydre begivenheder. Det er mest rimeligt at tro, at den har fået en betegnelse af de første stenalderfolk som Ar-os (åen og den udløb), og dette navn er med sprogets udvikling blevet til Assens. Haderslev blev købstad 1150. Assens blev det først hundrede år senere 1295. Men allerede ved herredsinddelingen omkring 1000 er Assens midtpunktet for Baag Herred og nævnes som militærplads for de 100 mand, herredet skulle stille i ledning. Samtidig nævnes kongsgården med Tofte. (Gamtofte).

## Smakkerne

Men vejen over Assens og Aarø Sund bliver som andre færgesteder kontrolleret af regeringen, og denne ret udvikler kongerne til at blive en fuldstændig ret over færgestederne.

I Valdemar Sejrs Jordebog fra 1231 omtales Assens, som er lagt til "Kongens Fadebur" – d.v.s., at kongen tager skatterne. Andre byer måtte ellers skatte til nærliggende gods. Men i denne jordebog omtales også afgifterne til Kongen af Færgen.

Nå, det er 700 år siden, men vi ved altså, at færgeriet da har været i planmæssig gænge, således at det blev en indtægt for kongen.

I Haderslev byret fra året 1292, skrevet på dansk, får vi for første gang pålidelige efterretninger om færgeren fra Aarøsund til Assens. Haderslev Borgere er fritagne for færgetold, og om færgetold læses der i artikel 7:

”For satlet hest sex pening, for en hõt(kvæg) otte pening, for ent faar och svin fingre (fire) pening, for en man too pening. Bymen (borgerne) skulle och vere lethig (fri) for undlige (sundfærgeløn), ther van er at gifves (som sædvanlig gives).”

Smakkerne blev broen for handel og vandel landsdelene imellem, men foruden købmandsvejen blev de krigsvejen, ligesom vejen over Assens-Aarøsund blev kongevejen. Valdemar Sejr lå ofte i Assens på sine rejser gennem landet, og i 1396 gik dronning Margrethe og Erik i Assens og ventede på Grev Gerhard og flere holstenske grever. De kom også, og man fik en forhandling i stand om lensvæsenet.

Da Kong Hans drog til Ditmarsken i 1500, drog han gennem Assens med sin hær, og beretningen siger herom, at det voldte megen uro.

## En Hoved-Færdsejsvej

Gennem rejsebøger og på andre måder får vi, efterhånden som rejserne over bæltet bliver mere almindelige, god besked om forholdene.

I året 1516 sendte den tyske kejser Maximilian en diplomat Sigmund von Herbestein til Christian II. Henreisen gik over Lolland og Falster til Nykøbing, men på hjemvejen kom han over Sjælland og Fyn til Assens.

Herberstein fortæller så: ”Den næste morgen sad vi igen i skibet og sejlede med store sorger og farer to mile, kom til Sonderjyctland og måtte rejse 4 mil til lands til Oplow (Aabenraa).”

1532 sendte kong Fredrik 1. en befaling til Assens By,

”..At the lade alle fenger were på thenne siide paa othensdag afften, thy H.M. agter at skicke syn heste ther offuer och lade thennom bliffve ther en nat, och skulle the skiicke hans folck, ther met kommer, høø og haffre til hestene og thennom mad och øl, szom hos samme heste ere.”

I de danske cancelliregistranter fra året 1535 findes et brev fra Christian III til Tyge Krabbe og rigets råd. Det var i Grevens Fejde, landet var i oprør, lybekkerne lå på Fyn og havde besat Assens. I brevet meddeler kongen sine trofaste mænd, at hans orlogsmænd har fået ordre til at begive sig "udi Aresundh" og gøre deres flid til at nedlægge de skibe, som foran Assens forsyner fjenderne med proviant. Få måneder senere besejredes fjenderne så ved Øksnebjerg.

I nogle gamle skatteregistre fra 1542 nævnes en Jørgen Fallesen i Aresundt, som også har Øen Linderum kvit og frit. Han er den første aarøsunder færgemand, hvis navn vi kender.

I året 1555 får toldereren i Assens, Povl Bang, af kongen ordre til altid at holde en færge rede til Haderslev Næs for at hente kongens breve og bud; Lensmanden i Odense betales at holde en postklipper (hest) i Assens så kongens breve med hurtighed kan bringes videre til Odense.

"For sig og sine" havde kongen fri overfart, og det har været store og besværlige dage for færgemændene, borgerne og bønderne, når den kongelige familie drog over færgestederne. Fra de nærmest liggende havne hentedes skuder og både til hjælp, bønderne fik ordre til at møde med deres heste og vogne, og borgerne måtte sørge for de fremmedes underholdning.

En vognseddel fra Christian III. Tid viser det kongelige rejseselskabs størrelse.

...Kongen 6 vogne, dronningen med det unge herskab 16 vogne, Marcus Sinder 5 vogne, Henrik Sølvpop 3, Otto Maler 1, Gregers Dørsvend 4, Apotekeren 3, Mester Mickel (lægen) 2, Ditmer Barbeer 1, Kokken 12, Kioldersvendene 5, Roland 4, Dronningens Stald 3, Hofmesterinden med jomfruer 20, Cantsleren 2, danske Cancelli 3, tyske Cancelli 3, Drabanterne 12, Lange Brahe (Adelsmand) 1, Borchert von Bomelburg, Romyn, Mauritz Rantzoq og Jørgen von Hudt (Hofsinder) 1, Kusker 1, i alt 111 vogne, men ved festlige lejligheder kunde der være 150, 200 og 250 vogne, som skulde befordres.

Hertug Hans den ældre kom ofte fra Haderslev til Aarøsund og sejlede med stort følge over til Assens, da han drog til forleningen i Odense, kom han med 297 heste til færgen.

Uden pasbord enten fra kongen eller kansleren måtte ingen passere. Færgemændene havde strenge ordre til at agte på alle dem, der drog ud eller ville ind i landet; Embedsmændene i de forskellige len eller herreder måtte passe godt på, at de mange fremmede og andre vejfarende folk kun drog over de almindelige færgesteder.

Lensmændene får 1563 følgende brev fra kongen:

"...da der er kommet en karl ved navn Jochim Holepoge her ind i landet, der holder sig aldeles ubekendt, skal have flettet sit skæg og indstukket det, og da man ikke kan vide, hvad anslag han har i sinde, skulle de lade ham anholde, hvis han kommer til færgestederne, og ingen skibe eller færger lade løbe ud, forend de har undersøgt, hvad folk de have inde."

For Assens har det været af stor betydning at være det almindelige overfartssted fra Fyn til Sønderjylland, men det havde da også sine store ulemper, da de medførte besværlige overførsler af tropper, bekosteligt gæsteri og lign. Borgene måtte altid sørge for herberge og underholdning; især i krigens tid har det ikke været en let opgave, når der som i året 1563, kom 3000 ryttere med færgerne over fra Haderslev næs. Alle stalde måtte gøres i stand, øl, mad, hør, havre og stråfoder måtte være er i forråd. 1567 klages der meget over færgemændene, fordi de tager ubillig færgeløn af de rejsende, men først 1574 fastsættes der en bestemt takst.

1592 er fæргеbroen i Assens aldeles forfalden så borgerskabet med store bekostning måtte bygge den op igen, hvorved det kom til at restere med et års byskat, 200 dlr., men kongen eftergav dem de 100 dlr.

Kong Frederik II, rejse ofte over Assens-Aarøsund. I sin dagbog fra året 1583 skriver Han:

"..22. III.: Y dach dro ieg fra Haddersschelff (Haderslev) och tyll Assen... med mint Soffye (Dronningen) och burn och alt hofsynner og fruentymmer."

Hans søn, Christian IV., var ligeledes en hyppig gæst ved færgeløbet. I sin skrivekalender for året 1635 fortæller kongen, at han den 16. november drog over (store) bælt til Nyborg:

"..Gav jeg hannem på smakken 6 Dl. item gav jeg postbudet, som kom henad Rendsborg 2 Dl.

18.11.: Drog jeg fra Nyborg til Othense.

11.12.: Drog jeg fra Foborre til Assens.

12.12.: Fortærede jeg i Assens 5½ Dl. 6 Sk. Gav jeg færgemanden 3 Dl. Til vognleje 3½ Dl. Drog jeg fra Assens til Haderslev."

I året 1623, 20. maj, får en del af kongens lensmænd følgende ordre: "Kongen vil lade 200 stykker kvæg, som han har ladet indkøbe i fyrstendømmet Holsten og andetsteds, drive over til Frederiksborg Slot. For at der ikke på vejen skal blive mangel på god græsning, skulle de sørge for, at der på de dage og steder, kvæget skal ligge og bede i deres len, ikke bliver mangel. Hvis kongen ikke selv har det på de angivne steder, skulle de bestille det hos kronens bønder til en rimelig pris."

Kvæget transporteredes så i 13 dagsrejser fra Blankenæs ved Hamborg til Immervad, når næste dag til Haderslev, hvor det får to hviledage, den 17. dag går det videre til færgen, den 18. over til Assens, og først den 35. rejsedag når transporten til Frederiksborg.

I Trediveårskrigen, da Wallensteins hær kom til Sønderjylland, lagdes der ved Østkysten en stor og besværlig strandvagt, der huserede lige så vildt som de rejsende hobe på landevejen. Mange landsbyer på Haderslev Næs blev aldeles fordærvede og færgebroen ved Aarøsund tilintetgjort.

Fra året 1673 foreligger en rejsebeskrivelse af den tyske adelsmand v. Werdien fra Østfriesland, som i en fransk regeringsagents tjeneste kom til Danmark. Den 28. april nåede han fra Flensborg til Immervad,

".. Dette er et herberge ved en bæk (Rudebæk), over hvilken man endnu engang kommer ind i det kongelige Holsten (!). Alle disse marker er fulde af opkastede gravhøje. Derfra gennem bakket land med småskov, hvorimellem dog ligger agerjord til Haderslev. Dette er en lille by med en god beliggenhed, men næsten brøstfældig. På den ene side har den en arm

af Østersøen, på den anden en indsø med frisk vand og rundt omkring frugtbare jorder. Kirken er stor men meget brøstfældig. Torvet kun lille og husene slette. Den 29. april derfra over sandet mark til Starup, som er en kirke, beliggende ved den arm af Østersøen, som går ind til Haderslev. Derfra over god klægjord til Assboy (Øsby), hvorfra man straks kommer til færgen. Dette er et sted, hvor man fra Holsten() færgeres over til Fyen over lille Bælt, som er to mil bredt. På Fyen ankommer man til Assens, en lille Stad med ringe kirke, helt igennem meget brøstfældig..."

En ledsager af den engelske gesandt i Danmark, Vernon, rejste i året 1702 til København. Han fortæller os følgende iagttagelser:

"..jeg fortsætter kl. 9 om aftenen rejsen fra Flensborg til Haderslev, til trods for, at natten var meget mørk og vejret meget dårligt. Hestene duede heller ikke noget, de måtte hvile sig undervejs, så jeg kom først den anden morgen kl. 10 dertil. Vejret have nu forandret sig, og jeg fik frisk køretøj, som i halvanden time førte mig til det 2 mile fjerne Lille Bælt. Hestene var meget gode, og postillonen jagede i fuld galop til overfartstedet Aarøsund. Her bor commissaren, som leder overfarten. Det var vindstille, og en lille båd med fire roerkarle bragt mig for 2 daler i to timer til Assens."

Posten i over 200 år.

Hovedruten København-Hamborg går over Assens-Aarøsund

Allerede 1624 havde Christian IV på Haderslevhus gjort det første skridt til at indrette et almindeligt postvæsen fra København til Hamborg. Vejen kom først til at gå over Middelfart-Kolding, men Frederik III forandrede postruten, så den fra året 1654 gik over Assens-Aarøsund med to gange postbefordring om ugen, og hele vejen skulle tilbagelægges "udi i mindre en 3 dages tid."

Denne postvej vedblev nu i over to århundreder at være en af Danmarks vigtigste forbindelser med udlandet.

Fra året 1642 findes der en rejsebeskrivelse af en bremer rådmand, Heinrich Meyer, som rejste til København:

"..22. april: Vi kom så igennem krat, marker og hede til Haderslev, som er en temmelig by, hvor de afbrændte huse viser, hvorledes de kejserlige



krigsfolk har domineret i disse lande...23. april: Derfra igennem forskellige kornmarker, og vi kom til færgen, hvor vi tog en færgebåd. Vi kom over denne arm af Østersøen, som her er to mil bred og ti mil lang, forbi nogle øer, som hører til Haderslev Hus, og hvor der er kreaturer på græs.--- og vi landede i den lille by Assens."

Om hjemrejsen fortæller han:

"..den 4. juni til Assens og derfra igen over Østersøens Havarm....til Assensfærgen (i Aarøsund)., et enligt liggende værtshus, hvor vi tog vognene i brug. Vi lod byen (Haderslev) og slottet (den 2 år senere nedbrændte Hansborg) ligge til højre, blev over nat i den enligliggende kro Emmervadt og nåede næste middag til Byen Flensborg."

Postmændene var velsete folk, men let har deres tjeneste ikke været, thi de blev ofte plyndret for alle penge og sager på de usikre landeveje; spioner lurede efter dem i de store skove for at stjæle regeringens breve.

En postrytter på Hamborgruten fik hen ved 26 Rdl. pr. mil årlig. Postsækkene var her af langt større tyngde, og tiden måtte præcis holdes. Men forsinkelse hørte til dagens orden. Vejene var slette og broerne over åerne forfaldne, så "der måtte sættes mangt et godt "bæst til."

Den ridende posts befordring over bælteerne besørgedes af dertil kontraktmæssigt forpligtede personer, der senere hen almindeligt kaldtes transportforvaltere.

1684 fik fogeden af kongens befaling til at aftegne taksterne på en tavle ved færgerne. Til sejladsen over Lille bælt måtte der bruges 2½ time.

1695 kostede rejsen fra København over Assens-Aarøsund til Hamborg (51timer) om sommeren 11 rigsdaler og 40 skilling, om vinteren 13 Rdl. 32 Sk., d.v.s. hen ved 25 og 30 Kr. i vore penge. Denne takst vedblev at bestå indtil 1795, skønt pengenes værdi mindskede meget.

1702 klagedes der meget over, at posten kom for sent både til København og Hamborg, "hvilket for en stor del skal komme af skippernes og deres bådefolks vanagtighed og skødesløshed, at de efter passagerer og mageligt vejr skal bie."

Assens by og amtmanden i Haderslev fik i den anledning ordre til alvorligt at tilholde færgefolkene uden ophold at overføre hvilket kun måtte undlades i meget hårdt vejr. Overtrædelse ville blive eksemplarisk afstraffet.

Især var det nok værthusholderen ved færgestedet, som spåede uvejr for at holde gæsterne en tid tilbage.

Commissar i Aarøsund var 1702 Kgl. Maj Færgemand Possil Hornemann, og postmester i Assens var Hans Adolph Thomsen.

I en afregning fra året 1711 er postvæsenets udgifter ved postbefordringen angivet. De beløb, der årlig betaltes, var f.eks.:

Postridtet mellem Nyborg og Assens (Kontrahent Postmesteren i Odense) 460 Rdl.

Transporten fra Assens til Aarøsund (Kontrahent Mad. Helwig, borgmester Thomas Iversens enke i Assens) 100 Rdl.

Transporten fra Aarøsund til Assens (kontr. Monsieur Johan Valentin Knabe i Aarøsund) 100 Rdl.

Postridtet mellem Aarøsund og Flensborg (betaltes i Haderslev) 466 Rdl.

Kontrahenterne skulle for denne betaling stille de nødvendige færger og roerkarle, de nødvendig heste og vogne og også postillonerne, som skulle være uniformerede ("røde klædes kjortler, kapper og Kabudser, som med gult skal være underforet").

Når postillonen blæste i hornet, skulle alle på vejen værende vogne uden standsforskel vige til side og porte og bomme straks åbnes. En kontrahent i Fyn, hvis postillon stadig kom et par timer for sent, gav uret i Assens skyld, at det "aldrig går, eller ej i mangfoldige år har gået rigtig."

## Hærvejen over Assens-Aarøsund

Vi ved fra mange optegnelser, at når der var fejder mellem kongerne i søndre og nordre, så gik vejen over bæltet med udgangspunkter i Assens og Haderslev.

En af de sværeste perioder for disse egne var, da den svenske Konge Karl Gustav i 1658 førte sin hær gennem Sønderjylland og på isen fra Stenderup og Hejls over til den fynske kyst. Hertugen af Gottorp, som var i ledtog med Danmarks fjende, sendte en af sine rådgivere, Levin Claus Moltke, til Karl Gustav, der allerede stod foran København. Moltke afrejste den 16. februar 1658 fra Gottorp, den 18. passerede han Lillebælt i slæde og nåede, trods det indtrådte tøvejr, lykkelig fra Aarø(sund) til Assens. I Odense opholdt han sig to dage og passerede Store Bælt i kalesche, ledsaget af et forspand på 6 heste, hvoraf dog kun de to benyttedes på isen.

Snart kom polakkerne bag efter svenskerne, så årene 1658 og 59 har været en ulykkelig tid, mange byer og gårde blev afbrændte, og den hvide blodsot rasede. Haderslev slot Hansborg var allerede nedbrændt 1644, og det har været et frygteligt tab ikke blot for byen og omegnen, men også de kongelige rejser her over vort færgeløb hørte op.

Om disse rædselstider indgav borgerskabet 1660 en lang petition, hvori det bl.a. hedder:

"...så haver vi her aller ydmygdigst ladet samle og forfægte nogle af de vigtigste årsager, anstød og meget hårde præssurer denne arme nu ganske udmattede, ringe by i den lange besværlige fejde haver lidt og udstået. Allerede i marts 1657 begyndte indkvarteringen af durchmarcherende tropper til hest og til fods."

Senere hedder det:

"..ja samme plyndring er så skarpt udført, at de hverken har skånet kirken eller skolen, mand eller kvindeperson deres klæder til deres bare legemer at afføre, så man derefter i den største elendighed i den hårde vinternød måtte gå nøgne og pjaltede på gaden.

Så desværre for os fattige folk vores ganske formue totalt er opgået, så lidet eller intet siden findes tilbage uden en store bundløs gæld, vi foruden vore midler, som er borte, haer os isat og i fattigdom med vores hustru og børn geråder."

Det forstår vi, at det var ikke altid den bare idyl at have et stærkt trafikeret færgested. Svenskefolket gik så vidt, at de foruden, at de tog vogne og

heste og bortførte alt rørigt gods tillige flåede klæderne af folk og lod dem gå nøgne på gaden.

Endnu et hundrede år efter lød indberetningen fra Assens Købstad:

”Her i byen er trende kiøbmænd og tvende enker, som handler. De tvende enker er i god stand, men de trende kun i mådelig stand.”

Da kong Frederik IV, i oktober 1699 begyndte sin første kamp om Sønderjylland, blev følgende afdelinger af den danske hær færget over fra Assens til Aarøsund: Livgarden til fods, 1 bataillon af prins Christians Regiment, 1 af sjællandske 1 af fyenske og 1 af Schacks. I krigens tid bortfaldt dog de for færgemændene ofte så møjsommelige fritransporter af soldaterne.

Mange gange senere så vi danske soldater drage den vej for at komme mod syd til værn for vor Odelsgrænse. Mange vendte tilbage over bæltet for at lægges ind på lazarettet her og mange for at lægge sine ben på Assens kirkegård, hvor mange minder taler til efterverdenen om kampen for søndre led.

## Farten over bæltet

Bragte en stundom krigen og hærfolket bratte og uhyggelige forstyrrelser ind i færgeriet, så må det dog siges, at i almindelighed gik det sin jævne gang om end i stadig udvikling.

Ved hvert færgested var der 3 til 4 roerkarle og en færgeskipper, som altid måtte være rede både ved dag og nat. Fra gammel tid har deres løn været til deling ”hver fjerde skilling af færgelønnen”, altså 25 pct. af færgens indtægt. Senere fik dog skipperen en fast årlig løn. Færgefolkene tjente sig også en del dragerpenge. Især om natten kunne de rejsende være rundhændede med drikkepenge eller en pægl brændevin, men der fortælles, ”at præsterne ikke var så velsete, da de holdt sig til takstens ordly.”

Færgekarlene var efter den tids opfattelse raske sømænd, nogle måske til tider lidt fugtige. Arveprins Frederik bemærkede 1692 på en udlandsrejse, at færgefolkene (ved Middelfart) var berudsede og ofte tog fejl af kursen.

I 1770 skrives der til transportforvalteren i Aarøsund, at postens langsomme befordring over Lille Bælt nok skyldes skibsfolkernes



magelighed, at de ikke i stille vejr vil ro båden over. Sådan dydsmønstre har de gæve søfolk ikke været. Senere får de et bedre vidnesbyrd.

Den danske arkivtegner Søren Abildgård, som 1775 rejste fra Fyen til Aarøsund, fortæller:

"..fra Assens over det lille Bælt med den mindste færgebåd til Haderslev Land; i båden var i alt 4 passagerer og tvende koffertes. 2 færgefolk, som roede. De forstod ikke ret at føre årene, den ene af dem drak alt som tieste, og imidlertid stak han sin åre under knæet og lod båden tumle sig i bølgerne, thi vesten vinden blev os imod, og strømmen var mod vinden. Da de var over halvvejen, roede de båden fast på en sten; den forreste roers knægt skulde støde os løs, men lod os stå, indtil han fik afp...t!"

Men Wedel siger i sin "indenlandske Rejse" (1806): Jeg erindrer disse færgefolk med højagtelse formedels deres fermhed, sædelige opførsel og fornøjelighed med de drikkepenge, man gav dem."

I 1654 kom pesten på tværs af færgeriet, og der kom forbud til Jørgen Brahe om, at ingen uden konen og dem, der havde pas fra ham, måtte færges over, når de kom fra smittede steder.

Tre år efter var det galt igen, idet Kaj Lykke plyndrede de rejsende. Der blev så beordret en Fane (rytterafdeling) til at holde vagt ved færgen for at beskytte de "holstenske undersåtter", der færgedes over.

Den 18. december 1740 kuldsejlede postjagten mellem Assens og Aarøsund, hvorved 3 passagerer og 1 matros druknede. Postvæsenet antog, at ulykken skyldtes besætningens uforsigtighed, "fordi jagten uskadet om anden dagen kom i behold for fulde sejl" og transportforvalteren i Aarøsund, Paul Boldich, blev erindret om ikke alene at forsyne sig med forsvarlige fartøjer, "men endog med ædruelige og dygtige folk, at ingen mangel deraf skal hazardere deres liv, eller ganske miste det, som her er sket, såvel som og at posten uden at forulykkes tilbørligen kan blive transporteret."

## Et eftertragtet færgested

I 1713 indehaves færgestedet af salig Thomas Iversens enke, hvis søn Christian Thomesen Carl "var forundt at nyde samme efter hans moder".

Men dette arvespørgsmål kom aldrig i orden, fordi sønnen døde før moderen, og en ny "arving" skulde indsættes. Man var forsynlig i de dage.

Men derved får vi lejlighed til at se, hvor eftertragtet en stilling det er.

Blandt "ansøgerne" til at blive færgekongens "arving" er rådmænd Hofberg, som "erbød sig at give kongen 200 rigsdaler for arven". – Bestikkelse ville man måske kalde det, men det var det ikke. Kongerne havde tiltaget sig ret over færgestederne og lod, som færgeriet var kongens eje, skønt de aldrig havde ofret en søsling på bro eller båd.

Kommandør Gabel søgte "på det han derved kunne finde middel til sin subsistance og sådan education, som hans salig fader havde begyndt med hannem ved studeringer og exersitser." – En Henric Jürgens søgte. Han havde været i Kongens Sølvkammer i 19 år og på alle kampagner havde udstået adskillige "fatiguer". – Men heller ikke han fik "arven": den tilsikredes byens borgmester, Lauge Hansen, der var svigersøn af færgekongen.

Man vil af dette se, at det ikke var nogen ringe historie at drive færgeriet Assens-Aarø Sund. Posten blev så omfattende, at der i 1764 i Aarø Sund måtte oprettes en befordringsstation for Ekstra-posten. Færgemanden, som nu også blev kgl. Postmester, måtte sørge for, at denne post ikke afgik senere end  $\frac{3}{4}$  timer efter færgens ankomst, og hver mil på landevejen skulde tilbagelægges i en time.

I færgehuset skulle der om natten altid brænde en lygte, og der måtte altid være en person rede til at tage imod og betjene gæsterne, som havde krav på et godt varmt værelse, spise, drikke og natlogis.

I årtiernes løb er der rejst en broget skare hen over færgeløbet, især var der mange rejsende med over til de store markeder på Fyn, hvor der blev opkøbt heste og magert kvæg. En færge kunne tage 12 heste med.

At færge jøder, som ikke havde kgl. pas, over bæltet kostede efter en forordning fra 1754 ti rigsdaler i bøde.

Med kontrahenterne førte postvæsenet en stadig kamp om betalingen, da prisen på heste og foder steg stærkt i denne tid.

1771 lønnede transporten over Lille Bælt med 200 Rdl. årlig. Postridtet Odense-Assens 330 Rdl., Aarø-sund-Haderslev-Aabenraa og Ribe med 500 Rdl.

For at undgå forsinkelsen af posten om vinteren blev der 1778 anskaffet isbåde, men den 30 marts 1784 skete der en alvorlig ulykke, idet en af disse både, som overførte den agende post fra Assens, ved at støde mod en under vandet skjult isflage blev beskadiget og straks sank. Skipperne, 2 matroser og 12 af de ombordværende 13 passagerer druknede; den medbragte pakkepost og postladen med over 15.000 Rdl. Gik samtidig tabt.

Om den ulykke fortælles udførligt i den da udsendte beretning. Blandt de rejsende var en købmand Feusch fra Randers. Både fra lieutenant V. Seyderitz og fra postmester Holm foreligger der meget lange beretninger om denne ulykke. Postmesteren tog sig sagen meget nær. Endnu otte dage efter skriver han, at han "ej selv er i stand til at forrette sit embede formedelst svimmelhed, og først mandag nat har jeg nydt rolighed... imidlertid, når posten kommer, påkommer mig en sådan frygt, at mine lemmer ryster." Den stakkels postmester havde også besvær med et par dykkere, de sendte ham på halsen, for at de skulle hæve skattene, som var i båden, og hvorom der indgik lange "promomoria" til landsfaderen. "Dykkerne var", skriver postmesteren i en indberetning, "ved en sådan forfatning ... iagtet det var morgen, og nu er den ene dykker med en skøge her fra Assens bortrømt, og den anden er sygelig og ej kan tåle at være i Vandet."

## Ved Århundredskiftet

Ulykken kom man over, og færgefarten gik uforandret indtil århundredskiftet, hvor alt fik en lille forhøjelse og således også færgepriserne.

En overfart kostede nu:

..med smakken om sommeren 2 rdl. 32 sk., om vinteren 3 rdl. 24 sk.; med en båd om sommeren 1 rdl. 32 sk.; om vinteren 2 rdl. 16 sk.; med en privat-estafette om sommeren 3 rdl., om vinteren 4 rdl.

Taksten for et brev fra Haderslev til Assens var 2 skilling, fra Haderslev til København eller Hamborg 5 skilling.

Også i gamle beskrivelser og optegnelser findes der træk, der belyser den livlige trafik, der var over Lillebælt blandt de samhørende landsdele.

I "kongeriget Danmarks chorographiske beskrivelse" af Nikolay Ionge fortælles således om Assens:

"Byen har også god næring af færgelauget, eftersom rejsende gaa her fra byen over det lille Bælt, som er to mile bredt, med færgesmakkerne over til Orrøesundsfærgen i den gamle Hadersleb på den slesvigske side. Til den overfart holdes færgefartøjer, som ere to åbne smækker til at transportere heste og vogne på; desforuden holdes også en postjagt og to store både. Disse færgesmakker afgaa hver dag om sommeren kl. 8 formiddag, men om vinteren kl. 9, og derfor efter en vis fastsat taxt betales af de rejsende."

Fra 1760 til 1812 var postembedet i Aarøsund i familien Boegs besiddelse. Den første var Jens Boeg, som havde været kgl. livkusk og så blev udnævnt til postmester og transportforvalter.

I Assens var der nu et hovedpostkontor, og postmester indtil 1812 var Rasmus Ludvig Nellemann og hans efterfølger Søren Anthon v. d. Aa. Kyhle; en premierløjtnant. Fra 1812-47.

## Dampskibene viser sig

I de følgende år begynder de første dampskibe at sejle her i Danmark; de mødte som alle nye opfindelser naturligvis stor modstand. Fiskeriejerne frygtede for, at fiskene kunne tage skade af maskinernes heftige og brusende bevægelser af dampen. Postvæsenet var bange for, at vandet, som skyllede over dækket, ville fryse om vinteren og forhindre hjul og maskine i at virke, men mest frygtede man nok en skadelig indflydelse på befordringsvæsenet, færgestederne og gæstgiverierne ved disse.

Men snart overvandt alle disse betænkeligheder, især da private dampskibe begyndte at blive postvæsenet en farlig konkurrent.

Den 11. juni 1828 blev en damper, der var bygget i England, sat i fart som postskib på Store Bælt, men først ti år senere, i september 1838, efter mange og trættende forhandlinger gik det første dampskib "Mercurius" i postfart fra Assens til Aarøsund.



Postdampskibet var for et tidsrum af 20 år overladt til færgelaugene, som besørgede hele posttransporten og fremdeles var i besiddelse af eneret på færgefarten ved overfartsstederne.

Nu var der fire gange ugentlig brev- og personpost mellem København og Hamborg, og et andet dampskib "Løven", som sejlede mellem Kiel og Snoghøj, lagde også til i Aarøsund Havn.

Pasvisering og toldkontrol var dengang især i blomst i Danmark. I "Mit Livs Eventyr" fortæller digteren H.C. Andersen om sin hjemrejse fra Tyrkiet i juli 1841:

"Charakteristisk forekom det mig, at medens på den hele rejse fra Italien over Grækenland og Tyrkiet til Hamborg min kuffert kun to gange var eftersat, nemlig ved den østerrigske og ved den tyske toldgrænse, blev den det ikke mindre end fem gange, før jeg kom i min stue i København, først eftersåe man den ved indtrædelse i Holsten, derpå ved Aarøsund og nu igen, da jeg steg i land i Fyen (Assens), derpå ti Slagelse, idet jeg forlod diligencen, og endelig, da jeg med dagvognen kom til København. Det var den tids skik og brug."

Siden 1833 og 1836 var de to brødre Hans Christian Bruun og Hans Brøchner Bruun, medlemmer af den bekendte Frederica-Bruuners-Slægt, i besiddelse af færgestedet i Aarøsund og Assens.

1848 tvang oprørerne postmester Bruun i Aarøsund til at lukke postkontoret, og først i juli 1850 kunne han igen hænge det danske postskilt op og hejse Dannebrog i Færgegården.

Den 1. juli 1858 overtog postvæsenet selv postens befordring over Lille Bælt med et nyt dampskib "Niord". Færgeriejerne afstod samtidig færgeretten mod en godtgørelse af 2400 rdl. Årlig ti 20 år.

1863 kunne rejsen fra København til Flensborg tilbagelægges i 24 timer. Man rejste med toget til Korsør f.eks. kl. 7 om eftermiddagen, kl. 10½ med postdampskibet til Nyborg. Kl. 12½ om natten videre i lukket vogn over Langeskov, Odense, Vissenbjerg, Rørmosehus til Assens. Kl. 8 ¼ om morgenen med postdamper i 1 ¼ time over til Aarøsund. Så igen med lukket vogn over Haderslev – Aabenraa til Flensborg, hvor man ankom kl. 6 ¾ om eftermiddagen.

I krigen 1864 blev Aarø Sund besat af preussiske Ulaner, og postmester Bruun måtte øjeblikkelig forlade sin stilling, kontoret blev lukket og med postforbindelsen og færgefarten til Assens, som havde bestået i så mange hundrede år, var det forbi.

Aarø Sund-Færgen slæbtes af preusserne ned til Dybbøl, den måtte hjælpe ved overgangen til Als, og den kom aldrig mere tilbage.

For Assens var tabet af Sønderjylland et hårdt slag. Byen førte en sygnende tilværelse indtil baneforbindelsen med Tommerup, Sukkerfabrikken (1884) og bedre havneforhold atter bragte liv og opgang.

## Den trange tid

Det var en mørk tid; det før så livlige Lillebælt så øde ud set fra Assens. Kun tyske skibe sejlede langs den danske kyst, der nu var i fjendevold, den naturlige forbindelsesvej var overhugget. – Men båndet mellem sønderjyderne og fynboerne brast aldrig. Ved besøg og genbesøg holdt man håbet om genforening ved lige, og nu og da skete der også ting, som gav håbet næring. Da man havde sundet sig lidt oven på slaget, begyndte man trods de mørke skyer at spekulere på en forbindelse, og i 1871 begynder Assens byråd at røre på sig og andrager om en genoprettelse af en dampskibsforbindelse mellem Assens og Sønderjylland. Samme år kommer der besked fra ministeriet, at en sådan privat forbindelse vil få overladt færgeriet og få en sum for postens besørgelse. Det var det, der skete, da Lillebæltsoverfarten i 1920 begyndte den daglige fart. Så mange år skulle der gå – et halvt hundrede år, før den tanke realiseredes.

I 1873 afholdtes der under forsæde af borgmester, justitsråd Lindberg og Møller N. Schwartz, Kaals Mølle, møde på hotel Phønix i Assens ang. Jernbanesagen, hvor forsamlingen vedtog en resolution, der krævede dampskibsforbindelsen mellem Assens og Aarø Sund, fordi denne rute var den korteste mellem København og Hamborg. Ved mødet oplystes, at kommunalbestyrelsen i Haderslev ville virke for, at dampskibs- eller færgeforbindelsen kommer til at gå fra Assens til Aarø Sund med bane til Haderslev.

Overdommer Andersen, købmand N.M. Plum og Propr. Buhl henvendte sig personlig i 1899 til indenrigsministeren om at få Assens-Aarøsund-Ruten oprettet, og de medbragte en adresse med 1500 underskrifter.

Etatsråd N. Andersen udtaler sig i folketinget for en sådan rute og "Schleswigsche Grenzpost" indeholdt en meget anbefalende artikel ang. en færgeforbindelse Assens-Aarøsund.

Omtrent samtidig blev der nedsat et udvalg i Haderslev amt, som til den prøjsiske jernbaneminister indsendte et andragende, der på det bedste anbefaler forbindelsen Aarøsund-Assens.

Andr., der støttedes af de stedlige autoriteter i Haderslev, af Hamborgs handelskammer og jernbaneledelsen i hertugdømmerne, afslås foreløbig under henvisning til store udgifter og pengeknappe tider.

Den 25. januar 1901 stiller Kl. Berntsen i folketinget forslag om en Assens-Ringe bane med overfarten for øje.

Den 25. juni 1902 havde en deputation fra Assens (borgmester, overdommer Andersen, Byrådsmedlemmerne A. Mikkelsen og Christiansen og landboforeningens næstformand, Claus Bang, Liltofte) audiens hos ministeren ang. en forbindelse Ringe-Assens-Aarøsund.

Efter lange overvejelser vedtager Haderslev kreds dag at sætte et dampskib i gang mellem Assens og Aarøsund, hvis der fra Assens ydes 3000 kr. i 3 år. Dette beløb skaffedes hurtigt til veje, men tre måneder efter meddelte landrådet, at planen var strandet.

Efter nogle års forløb gik en deputation sammen med Kl. Berntsen til trafikministeren med andragende om at dampskib på den gamle rute, og endelig i 1912 kom der fra tysk side liv i spørgsmålet, idet et tysk blad i Aabenraa tager stærkt til orde for den naturlige rute Hamborg-Flensborg-Aabenraa-Haderslev-Aarøsund-Assens.

Der gik nogen tid med drøftelse af dette projekt, og så midt på en stille varm sommersøndag falder der

## Et skud i Sarajevo

Et menneske dræbes, men det er en national hævnakt. Verden kommer i støbegryden. En tysk redaktør, som forfatteren af disse linjer spadserede sammen med i en af øernes idylliske småbyer, der ligger ved det solglitrende vand, sagde, idet telegrammet om hævmordet blev stukket i hånden:

"Så har vi verdenskrigen."

"Ja, men de som socialdemokrat må da tro på, at den kan forhindres!"

"Vi blev angrebet fra alle sider; ingen er så hadet som vi tyskere, og da går vi med."

Ja, de gik med, og vi hørte kanonerne tordne. I det før så fredelige sejløb, færgeløbet mellem Assens og Aarø Sund, sænjes havets "snigmordere". Vi så en verden spærret af piggetråd og fyldt af sprængstoffer.

Og så skulle netop dette skud til for at åbne den gamle færgerute Aarø Sund-Assens. Den historiske færdselsvej blev genåbnet, og

## Historien gentager sig

For tusinder og atter tusinder af år siden var stenalderfolkene kommen over fra kyst til kyst på træstammer og rafter. Nu kom den første budbringer om rutens genåbning på tyve humlestænger – en russisk krigsfange, hvem frihedslængslen var bleven for stærk, fandt på at lave sig et "skib", som forfædrene gjorde det, og han flød ad den gamle rute fra Sønderjylland ud på de vilde vover og ramte, som forfædrene gjorde det for så mange tusinde år siden – Assens.

Sønderjylland-Assens-Ruten var atter åbnet, men på den gamle primitive måde. Men nu kom på træstammer, i vognladninger, i dejgtruge, kasser og lignende tolv hundrede russiske fanger ud denne vej, flygtet fra krigens tummel. I Assens fandt de et fristed. – Gud ved, hvor de nu er; mon ikke mange ønsker, de var i Assens igen?



## Så kom den nye tid

Det danske flag vejede atter fra flagstangen ved Aarøsund. Vi danske på begge kyster kunne atter række hinanden hånden uden kontrol af tyske gendarmer.

Det første, vi hørte nævne, var ønsket om at få en fast forbindelse fra kyst til kyst, og glæden og håbet tændtes overalt og varmede sindene, så offerviljen vakttes, og der blev straks taget fat på de gamle opgaver, skaffe samfærdselsmidler mellem Sønderjylland og Fyn til gensidig national og økonomiske støtte.

### Assens-Aarøsund træder i forgrunden

Sammen med de store politiske bevægelser gik der en bevægelse med lokal understrøm, der gik ud på at genskabe ruten Assens-Aarøsund.

I Nationaltidende skriver folketingsmand Holger Andersen om Haderslev fremtid bl.a.: Ligeledes vil en bedre forbindelse mellem Vestfyn over Assens-Aarøsund være af betydning for byens udvikling. I gamle dage var denne vej en vigtig færdselsvej fra kongeriget til hertugdømmet. I mere end en halv snes år har genoptagelsen stået på dagsordenen, og nu burde tiden være kommen til at søge planen gennemført.

Trafikassistent Lomholdt skriver i de fynske blade: "Ruten Assens-Aarøsund er Fyns ideelle forbindelse med Sønderjylland." Således var denne forbindelse overalt på alles tunge og i alles tanker, og det så en tid ud, som det var særlig fra sønder, at bevægelsen var kraftigst. Den 9. juli 1919 kunne "Danskeren" således meddele, at kaptajn Clausen havde købt et dampskib for at sætte dette i Rutefart Assens-Aarøsund-Haderslev. Vi kan kun ønske foretagendet al held og lykke, tilføjede bladet.

Det trak imidlertid ud med udførselstilladelsen for denne damper. Selskabet "Østersøen" stiftedes og likviderede i løbet af kort. Det var københavnske skibsejere, der ville starte ruten.

Den 24. juli 1919 havde en deputation foretræde hos ministeriet for at få statens medvirken til en forbindelse Haderslev-Assens over Aarøsund. Deputationen bestod af borgmester Strøyberg og lærer H.A. Rasmussen fra byrådet. Et nedsat trafikudvalg var repræsenteret af By- og Herredsfoged

Feddersen og godsejer Brünings-Hansen, og fra Haderslev deltog grossererne Christiansen og Outzen samt direktør Sabroe. – Ministeren svarede velvilligt.

Da den internationale kommission overtog regeringsmagten i Sønderjylland den 10. januar 1920, var man klar over, at nu måtte der tages fat, og så gik det slag i slag, kan man godt sige.

Den 4. februar afholdt Assens Handelsstandsforening generalforsamling, og her førte formanden, Kay Plum, sagen om en forbindelse med Aarø Sund bane. Såvel mægler M.G. Krag som Købmand Th. Plum slog stærkt til lyd for anskaffelse af en færge, da bilerne i den kommende tid ville komme til at spille en meget stor rolle som trafikmiddel. Der blev nedsat et udvalg, der skulle tegne garantium. Den 3. marts blev der indkaldt til møde, og man gik over til at tegne aktiekapital til indkøb af en færge. Her udrettede rentier H.M. Beierholm et meget betydeligt arbejde, og der var liv over aktietegningen. Fra arbejdsmanden, fra gårdmanden og fra købmanden kom der bidrag.

Ved møde den 27. marts 1920 på Marcussens Hotel i Assens blev stiftelsesoverenskomst for "Lillebelts-Overfarten" underskrevet. Stiftere: Rentier H.M. Beierholm, købmand H. Beierholm. Propr. L.P. Buhl, købmand Severin Fentz, dampskibsekspeditor J. Jacobsen, købmand Andr. C. Knudsen, skibsmægler M.G. Krag, sukkerfabrikbest. L.V. Nielsen, gasværksbyrbøder Laur. Petersen og købmand K. Plum.

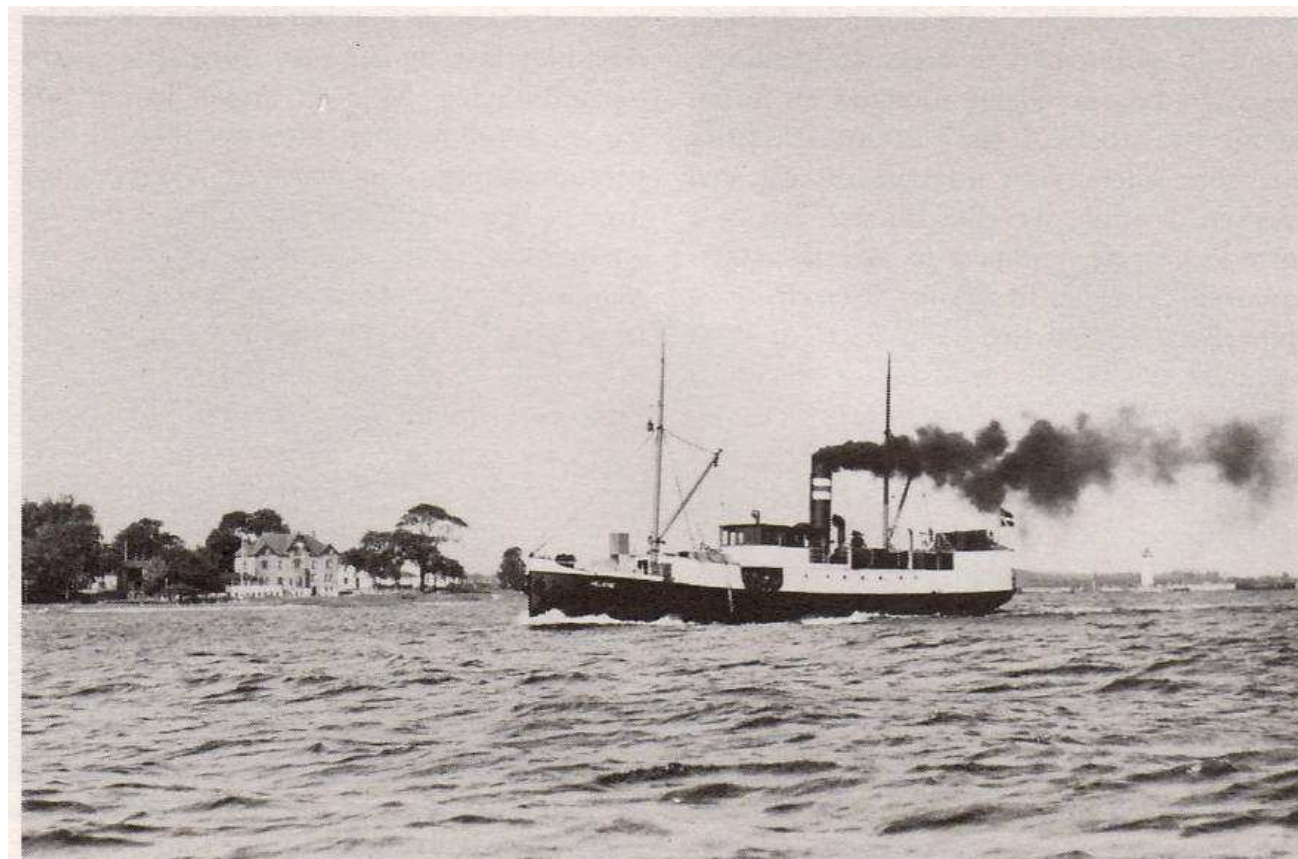
Ved møde den 12. april 1920 på Hotel Phoenix i Assens valgtes selskabets første bestyrelse: Rentier H.M. Beierholm, godejer H. Bråunings-Hansen, dommer Feddersen, købmand Andr. C. Knudsen, købmand Thorvald S.B. Plum, borgmester, apotheker J.V. Strøyberg og redaktør M.P. Sørensen, og dommer Feddersen valgtes til bestyrelsens formand.

Ved generalforsamlingen i marts 1922 var den nye retsplejeordning trådt i kraft, og sommer Feddersen kunne ikke afse den ingenlunde ringe tid, det krævede at være formand for selskabet. Købmand Thorvald S.B. Plum valgtes da som formand og har været det siden. Samtidig udvidedes bestyrelsen fra 7 til 9 medlemmer, idet sønderjyderne, gårdejerne Ivar D. Raun fra Raad og Jes Madsen fra Langmoes indvalgtes i bestyrelsen.

Det nydannede selskab fik følgende dom i "Berlingske Tiden":

"Dette selskab er derfor ikke startet som et almindeligt aktieselskab. Borgere i Assens er her trådt sammen og har ud fra et borgersind, der i videst forstand er fædrelandssind, sammenskudt den kapital, der kræves, uden tanke på udbytte eller pengefortjeneste."

(Nedenstående billede må være en ny Helene, da Helene, som er omtalt i teksten blev indsat i 1920)



Rederiet Clausens S.S. Helene passerer Årøsund. Helene købtes 1926 i Århus og hed da Mols; skibet solgtes 1933 til Rudkøbing og fik navnet Langeland. (Fot.: A. Andresen, Haderslev). (Privateje).

Selskabet lejede nu "Helene" til farten, og den 30. maj 1920 gik damperen sin første prøvetur og den 1. juni begyndte den planmæssige fart to gange daglig i hver retning; nu er det udviklet til forbindelse 7 gange daglig i hver retning.

Den 30. oktober 1921 kom færgen, der fik navnet "Sønderjylland"; den var rummelig og solid.





Forsiden på det lille skrift "Fra Kyst til Kyst", som foreningen har fået af Sigrig Schourup.



## Den første færge mellem Danmark og Sønderjylland

Fra den store indvielsesfest den 6. juni 1922 foreligger der en mængde referater. Vi skal gengive, hvad "Nationaltiden" skrev ved denne lejlighed.

"For to år siden oplevede Assens en stor festdag, den gamle forbindelse med Sønderjylland Assens-Aarøsund, der har været afbrudt siden 1864, blev bragt i stand på ny.

Ganske vist var forbindelsen ikke så ideel, som man kunne ønske det; man havde for dyre penge måttet leje en gammel damper "Helene", som, når man skulle være ganske ærlig, rullede lidt slemt i søen. Trods alt var man glad for det fremskridt, der var nået, den nærmere og inderligere forbindelse mellem det genvundne land og det øvrige Danmark.

I dag var der fest på ny i Assens, og glæden var denne gang større; nu var man nået så vidt, at man i stedet for den lejede damper har kunnet anskaffe sig en moderne, rummelig færge, som bærer navnet "Sønderjylland". Den har allerede været i fart i nogen tid og har bl.a. været stærkt benyttet af automobilister.

Først i dag fik den sin egentlige indvielse, og der er virkelig fest overalt i Assens. Alle flag er hejst, hele byen på benene og der er vist ingen af den driftige bys beboere, der var i tvivl om, hvad det betød, da den nye færge med de mange indbudte under viften og hurraråb stod ud af havnen.

Det var et selskab, som også var i stand til at sætte et fornemt stempel på færgeindvielsen. Der var trafikminister Slebsager, forsvarsminister Klaus Berntsen, generalpostdirektør Mondrup, generaldirektør Nordlien, professor Karl Larsen, formand for turistforeningerne, sekretæren i Foreningen til Turistsagens Fremme, Mathiesen, presserepræsentanter for København og Fyn og alle de sønderjydske blade fra Flensborg og nordefter.

Der var bestyrelsen for aktieselskabet Lillebæltsoverfarten: Formanden, købmand Th.B. Plum, næstformanden, H.M. Beierholm, Apoteker Strøyberg, købmand Andr. Knudsen, maskinmester Hansen, redaktør Sørensen, gårdejer Ivar Ravn, Raad, gårdejer Jes Madsen, Halk, borgmester Feddersen m.fl.

Overfarten forløb til almindelig tilfredshed. Turen mellem Assens og Aarøsund er både smuk og interessant.

Ved festen senere i Assens skovpavillon udtaltes der de allerbedste ønsker for færgerutens fremtid. Kl. Berntsen så således i ruten et nyt led i samling af fædrelandet. Den vil bidrage til at skabe en varmere forståelse mellem Sønderjylland og det øvrige Danmark.

Således som Kl. Berntsen udtrykte sig, opfattede alle interesserede den nye færgerute. De sønderjyske repræsentanter, som havde ordet ved middagen, deriblandt red. Niels Hansen, "Hejmdal", fremhævede alle den store betydning, ruten vil få som et led i den kulturkamp, der nu tager sin begyndelse i Sønderjylland."

### Et godt omdømme

Nu er færgen i god gang, og den gamle rute er genoprettet med moderne fartmidler, og den skal aldrig nedlægges mere. Her kunne vi godt slutte. Men endnu kan vi have lyst til at anføre, hvad folk siger.

Bladet "Motor" skriver 29. juli 1923:



"De motorkørende imødeser enhver forbedret forbindelse over bæltet med glæde. Det gælder ikke mindst den færgerute, der nylig er bleven åbnet mellem Assens og Aarø Sund. Thi det er jo en ganske antagelig omvej, de motorkørende navnlig fra Sjælland og Fyn kan spare ved at benytte denne rute, når de agter sig til Sønderjylland, og dertil kommer, at Vejen fra Nyborg over Ringe til Assens går gennem Fyns skønneste egne, ligesom man også i Sønderjylland kommer til steder, man ellers næppe ville få at se. Yderligere har færgen den fordel, at overfarten kun varer 1 time." (nu nedsat til 50 minutter.)

Og i "Politiken" skriver C.C. Clausen:

"Assens er den smukkeste by ved bæltet. Derfra gik i tidligere tid færgefarten over til Aarø Sund og Haderslev, den korteste vej til hertugdømmerne. Og nu søger igen særlig bilerne den gode, den lige vej over der. Sådan vender trafikken med de ændrede trafikmidler tilbage til de gamle landevejsruter."

Tidsskriftet "Nordisk Motorindustri" skriver i numret for 23. juni 1923:

"Den gamle kongevej mellem Sjælland, Fyn og Sønderjylland gik over Assens-Aarø Sund, og de automobilister, der færdes mellem disse landsdele, vælger derfor i stigende grad denne rute, hvor de kendte pile i de nævnte landsdele er uvurderlige vejvisere for mindre godt stedkendte bilister. Lillebælts-Overfarten Assens-Aarø Sunds fordele for automobilister kan først og fremmest nævnes i disse fem: kort, smuk, bekvem, mest central og som prikken over i'et mere end billig, hvilket automobilister vil vide fra overfartens fartplan. En motorfærge, hvis rolige gang altid fremhæves, besørger overfarten 4 gange (nu 7 gange) fra hver side daglig, så der er bekvem lejlighed til at blive færget over, ligesom der er bekvem til- og frakørsel ved Færgen. Intet under, at Lillebælt-Overfarten Assens-Aarø Sund er bleven i stigende grad populær i automobilisternes talrige kreds."

Der kunne anføres endnu en mængde udtalelser fra Dagblade på begge sider bæltet om den tidsbesparende forbindelse, der atter er tilvejebragt.

På de årlige generalforsamlinger i selskabet har man altid udtalt tilfredshed med, at man fik en færge i gang ad den gamle rute, og fra sønderjyderne har der lydt en tak, fordi færgen har haft økonomisk og kulturel betydning.

Selskabets nuværende bestyrelse består af: Købmand H. Beierholm, Kapt. K. Ehrhorn, Købmand Otto Jepsen, Propr. Jac. Petersen, Sodegaard, Købmand Thorvald S.B. Plum, Gårdejer Iver D. Raun, Raad, Landstingsmand, Ltnt. R. Rasmussen, Apotheker J.V. Støyberg og Redaktør M.P. Sørensen. Formand: Thorvald S.B. Plum. Næstformand: J.V. Strøyberg. Forretningsudvalg: Formand og Næstformand samt M.P. Sørensen. Revisorer: Bankdirektør Andr. Beierholm og Kommunebogholder G. Feddersen.

Men der skal sluttes, og jeg mener ikke at kunne gøre det bedre, når talen er om at riste en rune til ære for Lillebælt, dette friske, strømmende bånd, end ved at citere, hvad Danmarks gode ven, den franske professor Verrier, mener om dette sølverbånd.

Professor Verrier udgav for 10 år siden i sin begejstring for vort fædreland, som også han var kommen til at holde af, en bog om Danmark, for at hans landsmænd kunne læse om det frie land mod nord. Heri skriver han bl.a.:

“Vil man medtage en erindring fra Danmark, der står mere i samklang med dette lands blide ynde, da må man hellere tage sig en rotur på Lillebælt en lys juninat. Ind over land ligger bakkerne med deres grønne trægrupper og hvide sommerhuse badet i blåligt drømmeskær. Mellem fine, bølgeformede bredder løber havet som en lys, klar flod, medens den fosforlysende morild drypper fra årene som en regn af diamanter og ilddråber.”

Ja, her gemme diamanter og mindets guld.

Lad os aldrig miste det.

Herefter kommer en lovprisning af Assens og Haderslev Købsteder, hvilket får os til at tro, at den lille udgivelse er støttet af turistforeningerne begge steder.

---

Her følger teksten til bagside-billedet:

Bryllups-selskab fotograferet på perronen ved filetfabrikken først i 30'erne. Brudeparret ukendt, men blandt gæsterne er bl.a. Toldbetjent Ingvard Hansens familie og Murer Jes Johansens familie. (Fra Ragnhild Christensen.





Her serveringen fra bryllupsbilledet på bagsiden. Vi genkender Mathilde Petersen og Else Mortensen.



Færgevej 39, Andreas Mortensen, Signe og Peter Mortensen, Peter, Jes og Anna Johansen, Tutte, Peter, Marie, Hans, Lene og Ingvard Hansen, Petrea, Mie og Dide Johansen.



