

Aarø Sund Lokalhistoriske Arkivforening 2015 – 2016

ISSN: 1903-203X



Johanne og Hans Bork – Flyttede fra Ørbyhage til Aarø Sund først i 50'erne. Her fotograferet i Aarø Sund foran Remisen – det nuværende bådebyggeri.

Index-side.

Ny hjemmeside på vej.

Gamle billeder & andet fra/om Aarøsund har interesse.

Følg Facebookgruppen: Årøsund – før og nu. Her kan du bidrage med kommentarer og billeder etc.

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

Side 1: Forside – Marius Petersen og Maria og Flemming Petersen.

Skibene er Siri Maria og Ida Maria

Side 3: Historien om Blåhvalen, som strandede i Aarøsund 1931.

Side 33: Historien om HV 99 - Bananen

Side 48: Aarøsund-coaster Siri Maries forlis 1981

Side 56: Bagside – Hajstrup Gl. skole

Bestyrelsen pr. 7/4-2015

Formand: Margit Christoffersen, Ved Færggården 2 A, Aarøsund, 6100 Haderslev,
mc@hcprojekt.dk

Jytte Arling, Sundparken 23, Aarøsund, 6100 Haderslev Tlf. 7453 0940
arling@pc.dk

Peter A. Lund, Ved Færggården 4, Aarøsund, 6100 Haderslev
peal@bbsyd.dk

Gert Jørgensen, Færgevej 57, Aarøsund, 6100 Haderslev
74584976@mail.tele.dk

Kasserer: Hans Helmut Petersen, Øsby Stadionvej 73, Øsby, 6100 Haderslev
hhp.cp@petersen.mail.dk

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

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

Helge C. Jacobsen har skrevet en artikel om Bedre Byggeskik i Sønderjylland og i den sammenhæng fandt han på Historisk Arkiv i Haderslev arkivalier vedrørende Hannibal Dahl, som i tiden 1920 - 50 opførte mange smukke huse i Øsby Sogn og på Næsset. Helge C. Jacobsen er formand for "BY & LAND HADERSLEV, Selskabet til bevarelse af gamle bygninger og landskabskultur i Haderslev" og har venligst lånt os sine notater.

Bygmester Hannibal Dahl fra Aarøsund.

Hannibal Dahl fødtes 10. juni 1881 i Klingerhus i Aarøsund som søn af fisker Peter H. Dahl.

Som 14-årig efter syv års skolegang kom han i lære hos bygmester M. Mortensen i Sverdrup. I 1899 fik han svendebrev som faglært murer og tømrer.

Allerede i 1901 byggede han sit første hus, Færgevej 51 til sine forældre, her kom han senere selv til at bo.



Bygmester Hannibal Dahl, snedker Hansens lærling Kaj og snedker Hans Hansen, der laves spær til færgevej 33, sommeren 1951. Foto: v. Ragnhild Christensen

Dahl havde ambitioner. Som helt ung ønskede han at uddanne sig til "Baugewerkmeister", bygmester, hvilket også omfattede funktionen som arkitekt.

De sønderjyske bygmestre havde vidt forskellig uddannelse. Hvis en murer- eller tømrersvend før 1920 ønskede at nedsætte sig som mester, skulle vedkommende bestå en mesterprøve. For at bestå denne prøve krævedes det, at man var blevet undervist i et eller flere vintersemestre på en teknisk skole, der tilbød videreuddannelse; den kunne godt ligge nord for Kongeåen som for eksempel Kolding Tekniske Skole. Mange dansksindede håndværkere videreuddannede sig på en dansk højskole med en særlig håndværkerlinje, der udbød undervisning, der bl.a. omfattende tegning, beregninger og materialelære.

Den af sønderjyderne mest søgte skole før 1920 var den byggetekniske højskole i Eckernförde; et andet søgt uddannelsessted var teknikum i Eutin. Uddannelsen på en byggeteknisk skole eller på et teknikum tog normalt 2 til 2½ år fordelt over 4–5 vintersemestre. Om sommeren blev der arbejdet på byggepladser. Man skulle tjene penge, for hvert semester kostede 170 mark i gebyr. For at blive indskrevet på uddannelsesstedet krævedes et svendebrev. Man blev undervist i matematik, geometri, fysik, statik, mekanik, materialelære, bygningskonstruktion, bygningsindretning, prisberegning, byggeplanlægning, bogføring, landbrugsbygninger, frihåndstegning, arkitektur og formlære, arkitekturtegning, opvarmning, ventilation og fundamentering. På skolen fik man under vejledning træning i at tegne og projektere. Tegningerne bragte man med hjem, og de var grundlag for ens fremtidige virksomhed. Dahl var på skolen en meget flittig studerende. Han bragte langt over 100 tegninger med sig hjem, alle i særdeles høj kvalitet.

Kun få af bygmestrene fortsatte efter højskolen eller teknikum med en akademisk arkitektuddannelse.

I marts 1905 efter fire vintersemestre på teknikum i Eutin bestod Dahl eksamen som "Baugewerkmeister", og siden 1906, dog afbrudt af militær- og krigstjeneste, har han virket som bygmester i Aarøsund. I 1911 blev han gift med Anne Sofie Svane fra Vonsbæk.

Dahls forretning bestod af en byggematerialeforretning med tømmerplads, en byggeforretning og tegnevirksomhed (arkitektarbejde). Derudover arbejdede Dahl som vurderingsmand for "Almindelig Brandforsikring for Landbrugsbygninger". Endvidere var han i mange år lærer på den tekniske skole i Haderslev. Dahls firma blev lukket ned i slutningen af fyrrerne, og han døde i 1961.

I sit lange virke nåede Dahl at tegne og opføre mange landbrugsbygninger og beboelseshuse på Næssel, på Aarø samt to nordenfjords og et enkelt hus i henholdsvis Haderslev og i Assens.

I hans tegningsarkiv ligger der over 110 projekter. Det mindste projekt er et brændeskur på Årø og det største er Hajstrup Skole. De første par huse, han tegnede, var stærkt påvirket af historicismen, men han gik hurtigt over til hjemstavnsstil og Bedre Byggeskik. Han nåede at tegne en bygning i funkis, nemlig en bungalow i Årøsund. Dahl kunne også tegne og projektere entrepenøranlæg. I 1923 projekterede han færgelejet til færgen "Sønderjylland", der skulle sejle mellem Årøsund og Assens.

Hannibal Dahls tegninger opbevares på Historisk Arkiv i Haderslev.

Arkivet består af to dele. Den første del er et meget stort antal tegninger af facader, grundplan, tværsnit, tagkonstruktioner etc. til huse, værksteder, smedjer, landbrugsbygninger, skovpavilloner og m.m. Alle disse meget fine og detaljerede tegninger er elevarbejde fra studietiden på Eutin Teknikum (Eutin ligger i Tyskland syd for Kiel i retning Lübeck). De har uden tvivl været anvendt som forlæg for hans senere projekteringsarbejder. Anden del er projekter. Om disse tegninger omfatter alle Dahls projekteringsopgaver vides ikke.

Her ses en liste over byggerier v. Hannibal Dahl – unægtelig en flittig håndværker, som i høj grad har sat sit præg på Aarøsund og Omegn.

1901	Hus	Peter H. Dahl, Færgevej 51
1906	Hus	Lods Christensen, Årø
1909	Tilbygning til hus	M. Rudebeck, Færgevej 9
1910	Avlsbygning	Hans Nissen, Halkvej 130
1910	Avlsbygning	K. Knudsen, Kildager 5
1910	Hus	J.Kaspersen, Årøsundvej, Haderslev
1910	Husmandssted	Th. Hansen
1911	Stuehus	Mads Kier, Halkvej 86
1911	Tilbygning til lade	Peter H. Dahl, Færgevej 51
1911	Stald og lade	Jørgen Jørgensen, Hajstrupgade 28
1912	Tilbygning til hus	M. Rudebeck, Færgevej 12
1912	Stald	E. Jakobsen, Øsby Søndergade 31
1912	Hus	K. Sørensen, Færgevej 14
1913	Kornlade	N. Rasmussen, Øsby Sdr. gade 38
1913	Hus	S. Madsen, Ørbyhage 85
1913	Ombygning af avlslænge	Mads Kier, Halkvej 130
1913	Bagehus	Hans Nissen, Halkvej 130
1913	Svinestald	J. Rudbeck, Medstedgårdvej 1
1914	Stald	K. Knudsen, Tamdrupvej 26
1914	Tilb. Til stald	M. Rudebeck, Årøsund
1921	Tilbygning til hus	H. Hansen, Øsbygade 77
1921	Ombygning af hus	L. Rathgen, Hajstrupgade 12

1922	Stuehus	L. Rathgen, Hajstrupgade 12
1922	Maskinhus	L. Knudsen, Kvistrupvej 25
1922	Tilbyg. På Hus	Hannibal Dahl, Færgevej 51
1922	Lade	J. Nissen, Hjstrupgade 47
1922	Ladebygning	Hajstrup Skole
1922	Ombyg.	Hajstrup kro, Hajstrupgade 53
1922	Skur	P. Nielsen, Årø
1923	Færgeleje	Årø sund Havn
1923	Gavlkvist på stuehus	E. Jakobsen, Øsby Søndergade 31
1923	Gavlkvist og stald	P. Jacobsen, Sverdrupvej 23
1923	Stald	J. Nissen, Steveltvej 43
1923	Hus	H. Henriksen, Gammelbrovej 75
1923	Hus	H. Hansen, Årø 87
1923	Beboelse m. stald/lade	Peter Dahl, Færgevej 51
1923	Stuehus	I. Sørensen, Årø 93
1923	Hus	H. Nielsen, Jerichausgade, Assens
1924	Hus	P. Nielsen, Årø 18
1924	Stuehus	E. Hedegaard, flovtvej 34
1925	Tilb. Ved lade	E. Jakobsen, Øsby Sdr. gade 31
1925	Omb. Kostald	M. Bolvig, Øsby Søndergade 38
1925	Ombygning Lade	Præstegårdsladen, Øsby Neder. 20
1925	Gavlkvist på stuehus	F. Rudbeck, Hajstrupgade 60
1925	Lade	P. Dahl, Gammelbrovej 53B
1925	Tilbygning	N. Thomsen, Steveltvej 15
1925	Ombyg. Lade	F. Skøtt, Brændbjerg 45
1925	Kornlade	A. Rudbeck, Hajstrupgade 84
1925	Hus	M. Snitkjer, Årø 174
1926	Hus	Fr. A. Hansen, Øsby Mølleb. 2
1926	Gavlkvist på stuehus	L. Hansen, Hajstrupgade 40
1926	Stald og lade	L. Hansen, Hajstrupgade 40
1926	Stald og Lade	L. Knudsen, Kvistrupvej 25
1926	Mejerilade	Øsbygade 46
1927	Hus	O. Petersen, Årø sund Havn 9
1927	Smedie	K. Eriksen, Hajsgrubgade 49
1927	Ombyg. Stald og lade	N. Bram, Grarupvej 25
1927	Stald lade	Frk. G. Dahl, Færgevej 14
1927	Fodermesterbolig	J. Brask, Flovt (ved J. Hedegaard)
1927	Lade	J. Jepsen, Svenske postvej 1
1927	Hus	M. Rudebeck, Årø sund
1928	Hus	H. Sørensen, Årø 201
1929	Hus	J. N. Mogensen, Årø 205
1930	Stald og lade	A. Rudbeck, Hajstrupgade 84
1930	Vognremise	H. Dahl, Hajstrupgade 61

1930	Lade	Lauesen, Gretbjergvej 7
1930	Hus	Snedkerm. J. Schrøder, Hejsager
1933	Hus	J. Sørensen, Årø 24
1933	Skolebygning	Hajstrup Skole
1933	Lærerbolig	Hajstrup Skole
1933	Udhus	Hajstrup Skole
1933	Gymnastiksal	Hajstrup Skole
1934	Dansesal	Årø 162 A
1937	Hus	M. Nissen, Steveltvej 50
1937	Husmandssted	Styrmand Bjerre
1937	Bungalow	H. Biehl, Årøsund
1938	Stald	J. Nissen, Færgevej 37
1940	Lade	E. Simonsen, Råde Bygade 21
1940	Lade	Bruno Binger, Årøsund
1941	Forsamlingshus	Årø
1941	Brændeskur	Kr. Gonge, Øsby Næsvej 164
1941	Lade	Nautrupgård, Nautrup 5
1942	Ombyg. Stuehus	J. Nissen, Færgevej 37
1942	Ombyg. kostald	J. thorsen, Flovt Bygade 25
1942	Vognskur	Frk. Th. Hansen, Jørlbjerg 16
1942	Tilbygning	N. Tingleff, Jørlbjerg 8
1942	Hestestald	Nautrupgård, Nautrup 5
1942	Ombyg. stuehus og lade	M. Laasholdt, Hyrup
1942	Ombyg. stald og lade	J. Lauesen, Hyrup Bygade
1942	Ombyg. stald	Claus Juhl, Råde Bygade 36
1943	Hus	Claus Juhl, Råde Bygade 36
1945	Tilbygning v. lade	J. Kjær, Hyrup
1947	Om- og tilbyg. Lade	N. Johansen, Færgevej 23
1948	Ombyg. Lade	Hans Simonsen, Hyrup Bygade 4
1953	Brænderum kirken	Årø

Søndags Jydske – Søndag 1. oktober 1978.

Besøg hos Rasmus Knudsen, der høster æbler, pærer, blommer og kirsebær ved Årøsund, hvor de klimatiske forhold er lidt specielle.

Frugtplantagen blev anlagt ved hjælp af en fiskers kompas

Yderst ude på Haderslev Næs bor Rasmus Knudsen. Han har det meste af 6.000 frugttræer, som netop nu står og ser tunge og meget frodige ud. En enkelt Greve Moltke kan bære op til 40 kg, men masser af æbletræer bærer det dobbelte. Cox's Orange, Spartan, Ingrid Marie og McIntouch er grundstammen, også Tønnes, Golden Delicious og en ny sort Flamingo Cox, der har skabt sig selv som en krydsning af Cox's Orange og Ingrid Marie og har fået navn efter farven. Næsten alle sorter sidder i tætte klasere, nogle af dem lige tæt nok, siger Knudsen og betragter dem med glade øjne.

Selvfølgelig skal vi ha' vores pris for dem, og den er for resten ikke særlig høj, efter at vi er kommet i EF, men vigtigere end pengene er alligevel glæden over at se sine sunde træer og deres afgarøder. Det er der, belønningen for det hele ligger. I synes, I betaler rigeligt for frugt i forretningerne, så tænk på, at af den pris, I gi'r, får vi en trediedel. Mere kan det ikke blive.

Rasmus Knudsen har drevet frugtplantage i Årøsund i 44 år. Han begyndte på en bar mark. Siden blev det til et velordnet mønsterbrug, som avlere fra ind- og udland valfartede til på studierejser. Også fordi Knudsens æblegårde var de eneste, der var sat op efter spindelsystem. Det vil sige, at træerne holdes små, og at top og grene bindes op på vandrette tråde som espalier, og den metode har han ikke fraveget.

Kompasset

Joh, jeg synes såmænd tingene er lykkedes for mig, siger han. Da jeg kom hertil, var en af mine første handlinger at låne et kompas hos en af stedets fiskere, for jeg anede ikke, hvor verdenshjørnerne lå, jeg vidste bare, at mine træer skulle stå syd-nord. Med kompasset i hånden fik jeg skik på retningerne og plantede efterhånden 23 ha til med æble-, pære- og blommetræer. De kom til at stå sådan, at solen giver lys ned langs den ene side af de opbundne træer om formiddagen og ned langs den anden om eftermiddagen. Ingen skyggeside.

Men nu har jeg skåret stærkt ned, og har kun 7 ha, deraf de to med pærer, kirsebær og bærfrugt. Da jeg havde det store område, kunne jeg på gode

år høste 4-500 tons, nu er jeg nede på 100. I år endnu mindre. Det meste sælger jeg detail. Nej, sommeren har været for kold, og de lavere temperaturer gi'r mindre frugter. Vi havde et langt og koldt forår, næsten uden vand, så der var tørt til omkring 1. juni. Så kom varmen, stadig uden regn, men ved Sct. Hans begyndte det, og vi fik en masse nedbør hele juli igennem og for lidt sol. Der blev et minus på 109 solskinstimer i forhold til normalen og dertil lave nattemperaturer.

Fra midten af juni til 1. august skal temperaturen være sådan, at æblerne vokser 3 millimeter om ugen i tværmål. Det gjorde de ikke i år med de kolde nætter. Ved august er vi så langt henne, at da vokser de kun 1-1 ½ millimeter om ugen, og nu er væksten gået i stå. Køberne må indrette sig på at spise små æbler i år, men jeg skal ikke klage. Høsten her er ikke allerværst. Vi fik tyndet kraftigt ud i tide.

Sprøjtning

- Det er en arbejdskrævende proces?
- Det afhænger af fremgangsmåden. Man kan skære frugten af, og man kan sprøjte den af. Vi bruger det sidste. I det hele taget kan vi ikke klare os uden kemikalier. Stadslægen var herude og købe frugt en dag. Er den sprøjtet?, spurgte han. Ja. Jamen, kan det gå? Ellers ville jeg være død af sult, svarede jeg. Og det kan siges generelt, også når vi ta'r landbruget med, at vi må vælge imellem at sprøjte eller at stå med ringe afgrøder. Vi kan alligevel ikke vandre igennem livet uden at få et mindstemål af gift i os. Sådan er det, og så må vi glæde os over, at kontrollen med sprøjtekemikalier er strengere her end i andre lande.

Vi kan få træerne til at kaste en del af den ansatte frugt ved at sprøjte. Tilsvarende kan vi i efteråret få den til at blive siddende længere end ellers ved hjælp af et hormonmiddel. Vi havde et uheld med Doyenne pærer i forsommeren. Der var ansat kolossalt mange, men det var for varmt den dag, vi sprøjtede, og så faldt hovedparten af. Vi er også nødt til at sprøjte under træerne for at holde rent for ukrudt. Jeg ved naturligvis, at der ved over dosering kan optages gift gennem rødderne. Derfor er vi meget, meget forsigtige.

- Nogle vil slet ikke købe sprøjtet frugt!
- Jeg ved det. Her er sprøjtningen under skarp kontrol. Det betyder bl.a., at jeg aldrig selv vasker et æble, inden jeg spiser det, og i

mange år spiste jeg et kilo om dagen, foruden at jeg spiste æblegrød hver eneste dag året rundt. I mine yngre år var jeg i øvrigt vegetarianer i tre år. Da arbejdede jeg et sted, hvor man af religiøse grunde ikke spiste kød, og jeg må indrømme, at jeg efter en kort tid aldrig savnede det. Vi fik en meget varieret kost, til jul fik vi nøddesteg med grøntsager, det smagte glimrende.

SØNDAG 1. OKTOBER 1978



Rasmus Knudsen vurderer frugterne. Her er det Ingrid Marie, de sidder tæt og godt.

Trods uheldet med Doyenne pærerne må jeg alligevel konstatere, at det bliver en god pærehøst, både med Fondante, Greve Moltke, Clapps Favorite, Comtess Clara Frijs og Bonne Louise. Ja, det er fornemme navne, de fleste er kommet hertil fra Frankrig og Belgien. Doyenne du Comice er anerkendt som verdens fineste pærer. Tilsvarende er den danske Cox's Orange værdsat, fordi vort omskiftelige vejrlig giver den en særlig aroma, også en tyndere skræl, og det gælder både æbler og pærer. Tag bare den varme sommer 1975. Da blev pæernes skræl usædvanlig tyk, fordi den skulle beskytte frugten mod udtørring.

Har solgt plantagen

- Hvorfor har du mere en halveret plantagen?
- På grund af EF. Jeg har aldrig troet på Fællesmarkedet og gør det heller ikke nu, men vi vidste, der ville blive fri import af frugt, og da vi blev tilbudt 5.500 kr. pr. hektar, der blev nedlagt, solgte jeg fra og ryddede sådan, at jeg fra 23 kom ned på 7 ha. At de 5.500 kr. langt fra dækkede omkostningerne er en anden sag, også selv om jeg skar stammerne op og solgte til pejsebrænde. Frugtavlere rundt om i landet kunne da heller ikke nænne at fælde deres gode træer, så jeg tror kun, at et par hundrede ha blev nedlagt, de fleste af dem var med træer på 30-40 år. Jeg har altid sørget for at forny mine træer, så de i hvert fald ikke blev mere end 25 år. De fleste i dag er ca. 15 år.

Men det er ikke lukrativt at dyrke frugt. Skulle vi have nok til at dække udgifterne til medhjælp, maskiner og kemikalier, kunne vi ikke sælge under 2 kr. kiloet. Det er produktionsprisen, og de penge kan vi slet ikke få hjem. Derfor er mange plantager også i forfald. De fleste er familiebrug. På Fyn har 80 pct. af avlerne arbejde udenfor. Så beskærer og sprøjter de i weekenden, og det er ikke tid nok, når det skal passes.

Jeg vidste, det ville blive dårligt i EF. Frugt har været godt, både under krigen med maksimalpriserne og i tresserne og først i halvfjerserne, men ikke i dag. Det er en af grundene til, at jeg har solgt plantagen her i sommer, men også fordi, det kniber med helbredet. Jeg har afhændet plantagen for halvanden million. Jeg kunne sagtens have fået to i fri handel, fordi den ligger et godt sted, men jeg gav gerne afkald på den halve million til gengæld for en aftale om, at jeg bliver ved at administrere, så længe jeg kan, og at jeg kan blive boende i villaen resten af min tid. Jeg er ikke gift og fylder næste gang 70. jeg vil ikke

kunne holde ud at være uden beskæftigelse eller at flytte fra det sted, jeg selv har skabt.



Ingen torden eller sne

- Er Haderslev næs særlig velegnet til frugtdyrkning?
 - Ja, men finder ikke noget bedre end her og på Als og de små sydhavsøer. Her har vi faktisk vores eget klima, fordi området strækker sig ud i vandet. En torden står ikke mere en et par minutter, og vi er fri for de voldsomme udløsninger. Jeg ved om en frugtplantage ved Kolding, der har haft store haglskader i år. Det kender vi ikke. Går vi vest for Hovedven 10, er der langt lavere temperaturer. Også oppe ved Århus er gennemsnitstemperaturen lavere. Vækstbetingelserne er gode her. Vi er forskånet for de lange vintre, der er sjældent, vi ser jorden hvid. Bare i Øsby, 3-4 km her

fra, kan der være frostgrader, mens det ikke fryser her. Det er selvfølgelig, fordi vi har det strømfyldte og dermed isfri farvand lige neden for og omkring os.



Men klimaet er ikke det eneste afgørende for en god avl. Man skal også have bier. Vi har 40 bifamilier, og undersøgelser viser, at tamme bier ordner 70 pct. af bestøvningen, vilde insekter 20 pct. og vinden de sidste 10 pct. Når man anlægger en frugtplantage, er det heller ikke lige meget, hvilke sorter man sætter sammen. Planter man på en ø alene Kirkes blommer eller Svesker eller kun Varde æbler eller Gråsten, kommer der ikke noget ud af det. De kan ikke befrugte sig selv. Men er der bare en Philippa – til æblerne altså, går det.

Honning

En landmand kender også dette, og han betaler gerne 100 kr. for at få en bistan placeret i sin frømark eller i rapsen. Desværre er det småt med honning i år, vi har aldrig haft så lidt, så folk må indstille sig på marmelade. Vi har været oppe på 80-100 pund honning pr. familie, det var vi både i 74 og 75. I år bliver det samlede udbytte her vel 130 pund, hvor det skulle være mindst 2.000 pund. Vi sælger honningen til private og til købmænd.

Nej, hverken frugt eller honning gi'r, hvad det tegnede til, men desværre, må jeg sige, er det lige ved, at en lille frugthøst er bedre end en stor. Arbejdet er mindre og priserne højere. Vi ved, hvordan det bliver, at går de danske priser op, strømmer æblerne ind syd fra. Og jeg skal indrømme, at jeg har udenlandsk frugt liggende på mit lager. Jeg er jo ikke blot frugtavl, men også forretningsmand.

Jeg byggede i sin tid kølehus, sorterings- og pakkehal svarende til de 23 ha frugtplantage, og al den plads har jeg ikke brug for mere. Så lejer jeg ud til et importfirma i København, som oplagrer både Golden delicious æbler fra Frankrig og appelsiner fra Spanien i mit kølehus. Og om vinteren har jeg 50 campingvogne stående i hallen a 2-300 kr. Så kan jeg lige akkurat få bygningerne forrentet. Men der går da også megen dansk frugt ud af landet. Vi har solgt mange æbler til England, Finland, Tyskland, Holland foruden til Norge og Sverige – mellem 10 og 20 millioner kilo dansk frugt går til eksport ud af en samlet frugthøst på i underkanten af 100 millioner kilo.

Laver selv træerne

Noget ganske særligt ved Rasmus Knudsens frugtplantage er som sagt, at han bruger spindelplantning. Det vil sige, at han holder træerne små, ikke over to meter, og at hovedparten af grene ligesom toppen er bundet til tyk ståltråd, der i tre højder strækker sig ned langs rækkerne. Enhver haveejer, der har sine frugttræer i spalier, ved, at vandrette grene bærer dobbelt så mange som lodrette.

Træerne laver Knudsen selv gennem okulation ved 10-15 cm over jorden at sætte stykker af kviste af årets skud på svage grundstammer af vildæbler – svage, fordi træerne ikke må blive store og dermed vanskelige a beskære og plukke af. Tre år efter er de bæredygtige. Han har i dag 4.200 æbletræer, 800 pæretræer, 800 kirsebærtæer og 30 blommetræer. Frugterne af disse sidste har uvedkommende mennesker desværre gjort det til en vane at stjæle. Endelig har han 7-800 solbærbuske. Et alsidigt foretagende med bunker af arbejde året rundt. Høsten er kun så småt begyndt. De høje læhegn af el og røn med tæt tjørn imellem filtrerer vinden, så selv de sidste ugers hårde blæst ikke har gjort skade. Plantagen grænser op til en skov med vildt, og næsten daglig ser han 5-6 rådyr græsse mellem rækkerne af træer.

- Jeg nænner ikke at jage dem ud, sige Rasmus Knudsen.

Er der klapjagt på markerne, sørger jeg for at lukke mine led, så dyrene ikke skræmmes ud, eller hunden kan løbe ind. Nej råvildtet gør såmænd ingen skade. Frugten interesserer dem ikke, men undertiden er de lige hårde nok ved de unge træer, ikke bare at de fejer deres gevirer i de smidige grene, men de kan lide at spise bladene, og der skal nu engang være 20-30 blade pr. æble, for at frugten kan udvikles, men det går. En skam, at dyrene ikke er her i dag, så I kunne se dem. De er så smukke, at vi har et fortroligt forhold til hinanden.

Et kig ind i fortiden - fundet limet op på blokpapir - ukendt Oprindelse - sikkert fra et landbrugsopslagsværk!

En tragisk historie om livet ved havet!

Jørgen Nielsen Bork har fremsendt materiale om en ulykkelig hændelse -

Aarøsund Færgegaard. Ejer Hans Hansen Biehl. Art. 1 Haistrup, 25 Aarø, Øsby Sogn. Nærmeste Købstad Haderslev, 15 km. Jernbanestation Aarøsund, umiddelbart ved Gaarden.

Ejendomsskyld 117,000 Kr., Jordværdi 41,600 Kr. Nettoudbytte 287,85 Th. Samlet Areal 44,17 Hekt., deraf Ager 33,22, Eng 7, Skov 1,95, Have og Gaardsplads 1, andre Arealer 1. Brandassurance for Bygninger 152,000 Kr. Lys fra Sønderjyllands Højspændingsværk. Postadr. Aarøsund. ☎ 23 Øsby.

Ejendommen blev af den nuværende Ejer købt i 1923 af et Aktieselskab, der i 1903 havde opført Badehotellet i 3 Etager og tækket med Tegl. Gaardens Bygninger er af Grundmur, Hovedbygningen med høj Kælder og Tegltag, Staldbygningerne tækkede med Sten, Laden med Trimpel og Paptag. Fra Gaardens Hovedtrappe har Kong Frederik den 7ende talt til Befolkningen, og under Verdenskrigen var der ved Sundet anlagt et Batteri.



med tilladelse fra familien!

Udklip fra ukendt avis mandag den 13. februar 1950:

Pram med 10-årig pige og 14-årig dreng fra Ørbyhage er forsvundet på Lillebælt i går.

Forgæves eftersøgt af fiskerbåde, havnebåden "Tilo" og flyvemaskine til midnat. Eftersøgningen genoptaget til morgen.

Pram med 10-årig pige og 14-årig dreng fra Ørbyhage er forsvundet på Lillebælt i går

Forgæves eftersøgt af fiskerbåde, havnebåden »Tilo«
og flyvemaskine til midnat

Eftersøgningen genoptaget til morgen

Årerslev, mandag.

I går eftermiddags og i aften blev et meget stort eftersøgningsapparat sat i gang for at finde to børn, den 14-årige Christian og den 10-årige Laura, søn og datter af fisker Hans Bork, Ørbyhage. De to børn var ved 12,30-tiden sejlet ud i en lille hvidmalet, fladbundet pram for at roge gavn, som Christian havde sat ud i »Lodsens hule«. Deres far var ikke hjemme. Han var på fiskeri omkring Kalø, og da børnene endnu ikke ved 12-tiden var vendt tilbage, begyndte moderen selv sagt at tængtes for dem. Hun henvendte sig til købstad Ravn, der satte sig i forbindelse med fisker John Anderson, Ørbyhage, og fiskere i Aarøsund, der straks sejlede ud for at søge efter prammen med børnene

dags, og strømmen var stærk, men Christian var trods sine kun 14 år vant til at sejle, og jeg er bange for, at prammen ligger i »Lodsens hule«, sagde en ældre erfaren fisker til os, da han fik at vide, at de to børn var fundet og genkendt. Han skulle nok have klaret baden mod land, hvis den havde drevet rundt.

Da eftersøgningen indstilledes ved midnat, blev der givet besked til alle politfolk og søbefolk om at stille til morgen kl. 7, og øgens fiskeri erklærede sig parat til også at rykke ud igen.

Der etableres sundalarm

Flyveren kunne

Afskrift fra Ørbyhage Lokalhistoriske Forening.

Når man bor så tæt på havet, som man gør på Ørbyhage, giver det mange ekstra oplevelser, de fleste heldigvis gode. Men ind imellem hænder der også nogle barske og sørgelige ting, der ryster et lille samfund. Som det skete en februardag for 66 år siden.

Søndag den 12. februar 1950 begyndte som så mange andre dage den vinter, der var et par graders varme, gråvej, og det blæste lidt. Fisker Hans Bork (hus nr. 15) var med sin fiskekutter taget ud at fiske sydpå i Lillebælt og ville om aftenen gå ind til Kalø. Selvom det var søndag, var han nødt til at tage ud at fiske, når vintervejret tillod det, han havde kone og syv børn, så der var mange munde, der skulle mættes.

Sønnen Kristian, der var 14 år og gik til præst den vinter, havde i flere år hjulpet sin far ved fiskeriet og havde efterhånden en hel del erfaring med

at sætte garn og kroge ud i Lillebælt. Dengang fik man ikke vejrudsigter i hver time, og for flere dage frem i tiden. Det var som regel begyndt at regne, når vejrmeldinger spåede regn. Så da det var rimeligt godt vejr om morgenen den søndag, satte Kristian Bork selvfølgelig deres garn og kroge ud, det var meningen, de skulle hentes ind til aften.

Om middagen hørte Kristian i radioens vejrmedling, at det trak op til storm, og han besluttede at tage ud straks for at redde krogene fra at blive ødelagt. Hans søster Laura på 11 år tog med for at hjælpe ham, idet der helst skal to mand til det stykke arbejde, en til at ro båden, og en til at hive krogene op i båden. Da de tog ud, var det allerede blæst godt op, og stormen tog hurtigt til i styrke. Da de ikke vendte hjem efter kort tid, blev deres mor urolig og gik ned til stranden, for at se efter dem. Bølgerne var blevet voldsomme, og hun kunne ingenting se ude på havet, og derfor fik hun omgående alarmeret politiet i Haderslev. Herfra fik man hurtigt en eftersøgning sat i gang. Beboere og fiskere langs hele østkysten op til Kolding fjord og langs den fynske vestkyst deltog i eftersøgningen i løbet af eftermiddagen.

Da Hans Bork kom ind til Kalø om aftenen, fik han at vide, at børnene var forsvundet og tog straks hjem til Ørbyhage for at være med til at lede efter dem. Så godt som alle fiskerbåde fra Årø Sund deltog i arbejdet om aftenen og om natten. En flyvemaskine fra Zonen var med i eftersøgningen, den smed lysbomber ud over havet om aftenen for at lette arbejdet.

Sent om aftenen fandt man årerne til båden på vestsiden af Årø, og håbet om at finde børnene i live begyndte at svinde. Mandag morgen fandt man den båd, Laura og Kristian var sejlet ud i, liggende med bunden i vejret i strandkanten på Årø, og dermed var alt håb ude, Børnene måtte anses for omkommet, men eftersøgningen fortsatte. Et par dage efter fandt man Kristian i havet ud for munden af Haderslev Fjord.



År 1945/46 skrev Kristian i sin kusine Thyras poesibog.

Onsdag den 22. februar 1950 blev Kristian begravet på Vonsbæk Kirkegård. Først blev der holdt en smuk mindehøjtidelighed i hjemmet, og derefter begav det største følge, der nogensinde er set på Ørbyhage, sig til fods mod Vonsbæk Kirke. Det er en lang vej at gå, ca. 7 kilometer, men det var en gammel skik, at man ude fra Ørbyhage gik bagefter rustvognen hele vejen til kirken. Vonsbæk Kirke var fyldt til bristepunktet af beboere fra hele sognet, Kristians skolekammerater stod vagt ved kisten under den gribende højtidelighed. Pastor Bøttern holdt en stærkt personlig tale om og til Kristian, som han kendte særdeles godt, idet han gik til konfirmationsforberedelse ved præsten den vinter. Bøttern udtalte også et håb og en bøn om, at Borks lille pige Laura måtte blive fundet. Laura drev i land på Årø om foråret og blev begravet ved siden af Kristian på Vonsbæk Kirkegård.



Hans og Johanne Bork på deres fiskerbåd i Aarø Sund Havn. Først i 50'erne.

Her er et gammelt foto (fotokopi) af elever i den første Hajstrup Skole. Vi kender ingen af eleverne, selvom nogle af børnenes træk virker genkendelige. Vi tror, at billedet er fra 1930'erne. Disse fotos er fundet i arkivet fra Øsby.



Skolen fungerede senere som lærerbolig bl.a. for Peter F. Gotthelf som var førstelærer. En af lærerne ved Hajstrup skole var Sigurd K. Oxholm.

**HAJSTRUP SKOLE,
OPFØRT 1855, TILBYGGET 1888.**

Gotthelf, Peter Ferdinand, Førstelærer; f. 5. Marts 1893 i Bahl Strand; Søn af Murermester P. F. G. og Hustru Maren Kirstine, f. Jensen; gift 30. Aug. 1920 m. Gudrun, f. Jakobs-Hansen, f. 4. Dec. 1898 i Kbhvn. Vordingborg Sem. 1916; Aarsk. i Tysk, Fransk og Zoologi 1924—25; 1919—20 Vikar Kalundborg Skolev.; 1. Maj 1920 Førstelærer Hajstrup Skole; Næstformand i Vægeraadet 1928.



Oxholm, Sigurd Knudsen, Andenlærer; f. 3. April 1906 i Sdr. Vilstrup, Vejle Amt; Søn af Murermester Peder O. og Hustru Thyra, f. Knudsen. Haderslev Sem. 1928; 1928—29 Aarsvikar Herslev Skole v. Fredericia; 1. Jan. 1930 Andenlærer Hajstrup Skole.

I disse "Mette Blomsterberg tider" må det være på sin plads at bringe en opskrift fra Inge "Kedde-Christiansen" Hansens opskriftsbog, som vi har lånt af Inges søn Hans Peter. – Det er ret unikt, da vi ved, at det var umuligt at vriste en opskrift ud af Inge, som altid brillerede med fantastiske kager.



Inge og Kedde Hansen ved bænken ved beddingen.

Katrine Kage

½ pund smør og ½ pund sukker røres godt.

6 æg – et ad gangen og lidt salt.

2 store kop Hvedemel og 2 tsk. Bagepulver røres forsigtig i

Og derefter røres godt.

Bagetid og grader må vi gætte os til – (mon ikke som lagkage?)

Små lyksaligheder

125 gr. Smør

150 gr. Mel

50 gr. Florsukker

Smuttede mandler oven på kagen.

Smørret smuldres i melet, florsukker.

Dejen æltes sammen rulles i fingertykke stænger og skæres ud i stykker på ca. 2 cm – ½ mandel sættes i hver kage.

Bagetid 10 min ved 200 grader.

Kedde, som var en glad kagespiser, foretrak de gode gamle arvede opskrifter. Han syntes det var forfærdeligt, når Inge med ildhu afprøvede en ny opskrift fra "æ blaj", som han sagde.

Med Assens-Aarøsund færgeren "Sønderjylland" til skole.



"Sønderjylland" skolebørnenes færge - sejlede indtil April 1963

I halvtredserne var vi 8-12 skolebørn, som tog turen med færge for at få enten en mellemskole eller realeksamen på Assens private Realskole. Det var før centralskolen i Øsby blev bygget, og skolerne i Haderslev havde ikke plads til de store årgange.

I al slags vejr gik turen over Lillebælt. Vi skulle afsted kl. 7 om morgenen og var hjemme igen kl. 3 om eftermiddagen alle ugens dage inklusive lørdage.

Om morgenen var der hektisk travlhed med at få lavet de sidste lektier. Det var ikke altid så heldigt, når det drejede sig om skriftlige opgaver, da færgen rystede så voldsomt, at bogstaver og tal ofte antog mærkelige former, hvilket lærerne så sandelig ikke undlod at bemærke.



I salonen på færgen

Vi børn led heldigvis ikke af søsyge, men morede os gevaldigt, når bølgerne gik højt, og færgen væltede fra side til side, så vandet stød højt op ad vinduerne i salonen.

Maskinmester Poulsen derimod var tilsyneladende ikke særlig søstærk, og i dårligt vejr stod der som regel en flok grinende skolebørn og ventede på, at han kom styrtende op fra maskinrummet for at ofre morgenmaden til kong Neptun. Han gloede olmt på os – stakkels mand.

Til vores store fornøjelse fik vi i 1956 en langvarig isvinter. Efterhånden, som isen tiltog, blev det mere og mere besværligt for færgen at forcere ismasserne. Pludselig en formiddag kom en af matroserne op på skolen og meddelte, at man ville forsøge at gennemføre en sidste tur til Aarø Sund inden isen lukkede helt. Vi blev naturligvis henrykte over udsigten til en vinterferie.

Desværre lykkedes det ikke, og færgen måtte returnere til Assens.

Nu var det således, at kokken Christian var gift med ejeren af Hotel Postgården, hvor vi blev indkvarteret. Peter fik som eneste dreng sit eget værelse, og vi piger delte et dobbeltværelse. Vi fik maden serveret i restauranten, og Christian bragte os stabler af tegneserieblade, en grammofon og diverse plader med datidens slagere - eksempelvis "Jeg har været på vulkaner" - og al den sodavand vi kunne drikke. Oven i alt dette fik vi penge til biografbilletter, og for øvrigt var vi da rørende enige med Christian om, at det absolut ikke var nødvendigt at gå i skole.



I læ af styrhuset på M/F Sønderjylland på vej til skole - Eva Hasselstrøm, Dorthe Christensen, Birthe Løftgaard og Gerda Olsen

Efter en lille uges tid blev vi transporteret til Øsby med mælkebilen. Vi blev proppet ind til chaufføren Jens, og en stor del af turen lå vi i bunden af førerhuset, da vi havde fået strenge ordrer til at gemme os, hver gang vi kom gennem byerne. Ved ankomsten til Øsby blev vi sat af og begyndte at gå mod Aarøsund. Til vores glæde dukkede Peters far op på sin scooter, og vi blev kørt hjem en ad gangen.

Da vi omsider nåede hjem, fik vi til vores overraskelse ikke en varm velkomst, men en ordentlig gang skældud, fordi vi havde pjækket fra skolen. Vinterferien kom til at vare i tre uger.



Ole Olsen og ukendt ung mand på M/F Sønderjylland i Assens Havn

På et senere tidspunkt blev vi enige om, at det kunne være sjovt at blive på færgen og sejle frem og tilbage hele skoledagen. Når færgen lagde til i Aarøsund, gemte vi os af skræk for at blive afsløret. Færgens besætning så igennem fingre med vores unoder og grinede lidt. Men hvor vi kedede os – det var bestemt ikke nogen succes.

Formedelst 1 kr. pudsede vi messing – matroserne slap for det kedelige arbejde og vi fik penge til slik og hindbærnsnitter.

Det, at vi dagligt kom til "storstaden Assens", bevirkede, at vi ofte måtte bruge spisefrikvarteret til at gå på indkøb for det halve Aarøsund. Vi måtte købe mange forskellige ting og sager såsom:

Jagtpatroner, grammofonplader og stifter, indlevering af tipskuponer, hovedpinetabletter, strømper til opmaskning og franskbrød – som var "skrumpet" til det halve inden hjemkomsten.

Det var en speciel skolevej – sjov og spændende, og gennem årene blev det til mange timers sejlads.



Sidste skoledag fra Assens Private Realskole – Vi genkender Dorthe Christensen og Gerda Olsen (Lauridsen) begge yderst til venstre stående og siddende på gulvet.

Smukke ture på et spejlblankt Lillebælt hvor vi sad på dækket og nød udsigten til øer og holme, men også de mere barske ture havde en vis charme.

Tekst: Inger Petersen og Gerda Lauridsen

Liste med navne på elever, som gik på Assens private Realskole:

Erna Davidsen, Peter Davidsen, Peter Petersen, Dorthe Christensen, Jonna Christensen

Eva Petersen, Birthe Løftgaard, Holger Damkjær, Knud Nielsen, Inger Olsen, Gerda Olsen og Ole Olsen,



M/F Sønderjylland, - færgen lægger til i Aarøsund.

Rederiet Hans Petersen – Aarøsund

Forfatter Bent Mikkelsen har på sit forlag Betty Nordgas i sin 14. bog om danske rederier fortalt historien om Rederiet Hans Petersen, Årøsund – 1959 – 1985.

Vi bringer her artiklen, som er en fortælling om entreprenørskab, søfartskultur og ikke mindst om en betydelig del af Årøsunds historiske

bevidsthed – en tid hvor coastere og tankskibe bar navnet Årø Sund agter, en periode hvor lokale søfolk rejste ud i verden og vendte hjem igen med store fortællinger og penge på lommen. Nogle stod til søs hele livet, og andre prøvede det og gik så i land og fik jobs med mere jordforbindelse og familie.

Når vi tænker Lupe-rederiet, tænker vi foruden på Hans Petersen, Jørgen Bork, Johannes Damkjær også på Claus Petersen, Marius Petersen, Flemming Petersen, Christian Petersen, Iver Thomsen, Martin Olsen, Kurt Thomsen, Kjeld Lund, Gert Jørgensen og Johannes Petersen etc. og ikke mindst en flok ofte lokale forventningsfulde nykonfirmerede knægte med udlængsel.

Den originale artikel i Bent Mikkelsens bog er krydret med en masse gode foto. Vi har valgt at illustrere artiklen med fotos som ligger i arkivet. Bogen indeholder også fortællingen om Rhederi M. Jebsen, Aabenraa, Rederiet Hans Petersen, Årø Sund, Skibsfører Ejnar L. Christensen, Løgstør. Læs mere på Bent Mikkelsens hjemmeside **FORLAGET BETTY NORDGAS**, Tromsøvej 12, 6950 Ringkøbing, tel. 2424 1335, www.bettynordgas.dk

Historien om Rederiet Hans Petersen startede ved årsskiftet 1958/59, da skibsfører Hans Petersen efter en karriere i Søværnet og en enkelt udmønstring i Egersund-skibet Sundbjerg valgte at starte på egen hånd i tankfart. Han var blevet lovet en stilling som havnebetjent i Skagen, men valgte alligevel at fortsætte til søs. Samtidig var Danish American Gulf Oil Company i gang med at sælge ud af flåden af bunkerstankere i fart ud af København. En handel blev indgået, og Hans Petersen blev nybagt skibsreder med tankskibet Dangulf Lube. Det blev overtaget og sejlet hjem til Årø Sund, hvor han var født 27 år tidligere.

Hans Petersen blev født i Årø Sund 4. februar 1932, som det yngste barn af fiskehandler Hans Petersen, der drev forretning med opkøb og eksport af fisk fra en adresse på havnen. Det var derfor ikke unaturligt, at sønnen Hans også fik noget med søen at gøre. Hans første udmønstring var om bord på paketskibet Vera, der var ejet af Rederiet Anholt og fik i fart mellem København-Grenå og Anholt. Hans Petersen kom via sin basisuddannelse på skoleskibene Georg Stage og Danmark til at sejle med Øks India og senere frugtfarten med C. Clausens køleskib Jørn Clausen i fart mellem De kanariske Øer og England. Derefter aftjente han sin værnepligt i Søværnet og blev med rang af søløjtnant sendt til San Diego i Californien januar 1957 for at hente minestrygeren Vilsund i Aarø Sund-klassen og sejle den via Panama-kanalen til Danmark.

I slutningen af 1959'erne var det gode dage for små tankskibe. Det første Dangulf Lube fik navnet ændret. Det blev til Inger Lupe efter Hans Petersens hustru Inger, og suffixet i det oprindelige navn Lube, der var forkortelse for lubrications = smøreolie, blev lavet om til Lupe. Dermed havde Hans Petersen skabt sig et efternavn til skibene, som blev et kendetegn ved de senere køb.



Havnen Aarøsund – Hans Petersen og Ole Petersen – i baggrunden skimtes Dangulf Lube – Senere Inger Lupe.

Systemet med at ændre navnet på et skib var ikke noget, som Hans Peteren praktiserede. Han havde en meget kontant holdning til skibsnavne. Det skulle ikke ændres og hvis, så meget lidt ændring i forhold til det oprindelige. Det kom til at være tilfældet for en række skibe, som han købte gennem tiderne. Hans skib nummer to havde navnet Helena, da det blev købt i Finland i vinteren 1961. Det blev ændret til Helena Lupe. Altså kun ændret ved at føje et lupe til navnet. Da han købte tankskibet Rønland, blev det ændret til Rønla Lupe. Igen en meget minimal ændring i forhold til det forrige navn. På samme måde var det med logo eller skorstensmærke. Der var intet på nogen af skibene. Det ønskede Hans Petersen ikke. Hvis man sætter et logo på skorstenen, så hænger man på skibet i al evighed, sagde Hans Petersen engang til skibsinspektør Johannes Damkjær, da han forslog at finde et fint skorstensmærke til skibene. Det holdt han konsekvent fast i og selv rederiets eneste nybygning, Hanne Lupe, sejlede ud fra byggeværftet med en diskret hvid

skorsten med en sort top, og den sorte top var kun for at undgå for meget rengøring af sod fra udstødningen.

Gode Tider

Ved udgangen af 1950'erne var det opgangstider for transport af olieprodukter. Forbruget var stærkt stigende i Danmark, hvorfor mange husstande var i gang med at skifte fra kakkelovn til centralfyr, der brugte fyringsolie. Samtidig var den stigende velstand årsag til, at flere og flere danskere fik biler eller motorcykler. Disse faktorer førte til at stort set hver eneste havn i Danmark fik en eller anden form for tankanlæg, hvor de store olieselskaber kunne lagre deres produkter eller hvor lokale aktører blev agenter for olieselskaberne. Derfor var der rigeligt at lave for Inger Lupe, der med en lasteevne på 160 kbm. kunne servicere stort set alle havne i Danmark. Skibet blev meget af tiden sejlet af Hans Petersen som skipper med en bedstemand og en enkelt dæksdreng samt en skibshund. Opgangen i transport af flydende brændsel fortsatte i de følgende år, men ikke uden konkurrence.



»INGER LUPE«, Rederiet Hans Petersen, motortankskib, Nobiskrug Rendsburg 1962, Germ. Lloyd 100 A4K, 97,6 nrt, 299,40 brt, 470 tdw, 48,49 m oa, 8,20 m, 2,76 m, 530 cbm, 6 tanke, coiled, 2 pumper à 100 cbm/t, Deutz Diesel, 465 bhk, 1,5 to gasolie, 9 knob.

Mæglerhuset A.N. Petersen fik bygget to nye tankskibe i Tyskland (A.N.P. og Mathea), og i 1963 kom det nystiftede Terkol-Rederierne ind på markedet med en stribe nybyggede 1000-tonnere fra Rendsburg. Transporten af flydende brændsel var også begunstiget af en fritagelse for vareafgifter, når de mange kubikmeter blev pumpet i land fra tankskibene. Transporterne var omfattende bl.a., fordi raffinaderierne lå spredt. Veedol (senere Dansk Esso) havde anlæg i Kalundborg. Gulf Oil i Stignæs og endelig Shell i Fredericia. Det betød, at alle Shells produkter skulle sejles til Sjælland og omliggende øer, mens Gulf Oils produkter til Fyn og Jylland skulle sejles den anden vej. Disse faktorer gav gode tider for tankfarterne indenrigs lige indtil begyndelsen af 1970'erne, da det blev besluttet, at flydende brændsel ikke længere skulle være fritaget for afgifter. Ændringen fik på rekordtid olieselskaberne til at blive enige om at lave en række såkaldte exchange-aftaler, der betød en betydelig mindre transport mellem landsdelen. Helt enkelt blev det aftalt, at Shells tankstationer og kunder på Sjælland fik leveret produkter (fyringsolie, benzin og andet) fra et af de sjællandske raffinaderier, mens Dansk Esso og Gulf Oils kunder på Fyn og i Jylland i store træk fik leveret fra Shells raffinaderi i Fredericia.

I Hans Petersens rederi blev flåden udvidet i januar 1961, da han købte det 30 år gamle isforstærkede tankskib Helena i Finland, hvor det havde sejlet i timecharter for Shell Finland. Skibet blev sejlet til Årøsund og fik navnet diskret ændret til Helena Lupe, som ikke har nogen relation til Petersen-familien. Helena Lupe var ikke noget stort skib, men var dog et spring op i størrelse til 250 DWT. En af de første opgaver med skibet var at udskifte den oprindelige Kromhout glødehovedmotor med en mere moderne B&W/Alpha diesel. Det skete ved Aabenraa Værft, hvor Hans Petersen gennem årene var kunde, og desuden fik en del rådgivning af værftets ejer, Robert Petersen. Det blev også Aabenraa Værft, der tre år senere - 1964 - kom til at lave en forlængelse af Helena Lupe. Da skibet var færdigt i september 1964, var Helena Lupe blevet til en 386-tonner med en lastevne på 410 kbm. Selvom der var stærkt konkurrence fra de mere moderne tankskibe (Terkol, Herning shipping etc.), var der stadig et behov for et skib, som Helena Lupe. Der var hurtig ekspedition, når skibet kom til raffinaderi-kajerne. En lastning i f.eks. Kalundborg kunne klares på 50 minutter. Så var der lastet f.eks. 410 kbm. gasolie, og rejsen kunne begynde. Af og til var rejserne næsten ligeså korte. Der er sluttet laster fra f.eks. Kalundborg til Sjællands Odde færgehavn, da Mols-Linien blev etableret i 1966. Eller der er sejlet gasolie fra Kalundborgs raffinaderikaj til Juelsminde-Kalundborg Liniens færgeleje nogle få hundrede meter fra raffinaderiet.

Under et anløb af færgekajen i Kalundborg var det Hans Peersen selv, der sejlede afløsning på Helena Lupe.

Det var i 1968, hvor flåden også talte Capcos Lupe. Den lå tilfældigvis ved raffinaderikajen, da Helena Lupe kom med gasolie fra København. Befragteren Sven Mogensen havde på netop denne dag en afløsertjans som klareringsmægler på havnen i Kalundborg (han sad ellers på kontoret i København). Glad fortalte han Hans Petersen, at Capcos Lupe også lå i havnen og tilbød at køre ham over til sit andet skib. Det afslog Hans Petersen høfligt med ordene: Nej, nej, de skal helst ikke vide, at jeg er her med Helena Lupe. Hvis jeg først kommer om bord, så er der alting i vejen, de vil have mere i hyre og de har lange liste med dyre ting, der skal indkøbes til skibet. Det er bedst og billigst, at de ikke ved, at jeg er her! Helena Lupe blev det skib, der var længst i Hans Petersens eje, idet det sejlede frem til juli 1975, da det efter en kort oplægning i færgelejet i Årøsund blev solgt til to grækere, der lod det registrere på Maldiverne og sejlede sydover mod Grækenland. Det blev til 15 år med Helena Lupe.



Helena Lupe ligger i havnehullet i Aarøsund

Selv med den forlængede Helena Lupe var der behov for større tankskibe, hvorfor endnu et skib blev indkøbt i juni 1967. Valget faldt på det franske

tankskib Cap Cos, der i Hans Petersens ejerskab blev til Capcos Lupe og uden mange ændringer i øvrigt. Capcos lupe var en 610 tonner med 775 kbm. i otte tanke. Skibet havde da sejlet en del af tiden med asfalt og andre sorte produkter og Hans Petersen fortsatte delvist i den samme fart, men kun i ganske kort tid. Skibet blev købt forholdsvis billigt i Frankrig. Det blev solgt allerede i oktober 1970, da han fik et temmelig godt tilbud fra et engelsk rederi der havde behov for netop dette skib til at sejle flydende affald ud af Birkenhead.

Fortjenesten ved slaget af Capcos Lupe blev investeret det følgende forår, da han via sit befragtningskontor, der var Weco Shipping/Petertank fik lavet en aftale med Dannebrog Rederi om køb af tankskibet Lilleborg, der var bygget i 1961 under navnet A. N. P. til A.N. Petersen med flere



Hele landsbyen blev sendt til Frankrig for at hente Cap Cos.

medlemmer af Hahn-Petersen familien som partredere. Skibet blev købt fra Baron Ebbe Wedell-Wedellsborg, der kuriøst nok købte Inger Lupe, da Hans Petersen solgte skibet i 1963. Dengang blev det til Hanne Wedel og senere blev den ombygget til sandpumper. Lilleborg blev til Inger Lupe (II) og dermed fik det en mere radikal nævneændring end normalt. Inger lupe (II) blev sat ind i den indenlandske distributionsfart, men kom også til engelsk kystfart og norske havne.

Persiske Golf

Inger Lupe (II) fik nogle år senere, i 1973, en anderledes timecharter, end det hidtil havde været tilfældet for Hans Petersens skibe. En kontakt til BP-gruppen (British Petroleum) i London førte til en længere timecharter i Den persisk golf, hvor skibet skulle sejle dieselolie og andre typer flydende (olieprodukter) forsyninger til olierigge i området omkring Bahrain og

senere Sharjah i Emiraterne. BP var lidt betænkelige ved at sende det forholdsvis lille tankskib hele vejen syd om Afrika til Golfen, men det havde Hans Petersen eller hans besætning under ledelse af kaptajn Jørgen Bork ikke. Skibet blev klart efter en dokning ved Assens skibsværft og efterfølgende var det lige en sidste tur langs kaj i Årøsund, og nåede kanselleringsdagen ved olieterminalen på Isle of Grain. Der lastede skibet en fuld last gasolie til Conakry i Ghana og skulle derfra sejle i ballast rundt om Kap det gode håb til Golfen (Suez-kanalen var lukket efter 1967-krigen). Da skibet afsejlede havde BP udsendt en ordre til samtlige rederiets tankskibe (der sejlede frem og tilbage mellem Europa og Golfen) om at holde øje med Inger Lupe og sende rapporter hjem til London.

Jørgen Bork, der var kaptajn på rejsen til Golfen, fortæller: Det var en helt udramatisk rejse. Det tog lang tid, en der var ingen problemer. Vi lossede gasolie i Conakry og beholdt så meget, at vi kunne sejle til Walvis Bay, og der bunkre nok olie til vi nåede til Mogadishu (Somalia), hvor vi bunkrede endnu en gang for det sidste stykke til Golfen. Det gik stort set efter planen. Inden vi rejste, havde jeg proklameret, at jeg var hjemme til min fødselsdag 5. september og det kom til at holde stik. På dagen steg jeg ud af et fly i Billund og kunne køre hjem til Årøsund. Inger Lupe forlod Isle of Grain 25. juni 1973.

-Timecharteren i Golfen var det rene svir for besætningen, fortæller Jørgen Bork. I begyndelsen var der ikke så meget at lave, idet BP ikke havde kontrakter med så mange rigge endnu, og alle riggene ville ikke arbejde med os om natten, så vi måtte ankere hver nat eller gå i havn og fik således vores nattesøvn hver eneste dag. Det er vi sømænd ikke forvent med.

-Der var lidt modgang i starten, fordi vi brugte et mæglerhus med navnet Gray Mackenzie & Co. Som viste sig lidt modvillige mod os, og vi lærte hen ad vejen, at det var fordi de også havde budt ind på BP-kontrakten med et skib og ikke fået den, og derfor var lidt sure på os, siger Jørgen Bork. Kontrakten var ganske attraktiv for Hans Petersen. Timecharterhyren var særdeles rimelig og havde en valuta-klausul, der gjorde, at Hans Petersen fik den same rate uanset hvordan kursen på pund stod mod andre valutaer. I midten af 1980'erne måtte BP dog genforhandle raten, da markedet i Golfen var presset af nybygninger fra japanske værfter, og som blev sejlet af filippinske søfarende. Charteren til BP fortsatte frem til 1985, da rederiet i Årøsund måtte lukke.

-Det var rigtig ærgerligt, fordi det stadig var den bedste hyre, jeg nogensinde har haft i min karriere, siger Jørgen Bork.

Oprindeligt var der en dansk besætning på Inger Lupe, men det kneb med at skaffe især danske menige til sejlads i det varme område, og i stedet blev der hyret indere til skibet. Det fik senere Sømændenes Forbunds formand Preben Møller Hansen til at henvende sig til Hans Petersen for at gøre ham opmærksom på, at han ikke havde dansk dæksbesætning på skibet uagtet, at der var indgået en eksklusiv aftale med forbundet. Det kunne Hans Petersen bekræfte, men replicerede, at det ikke var til at få nogen danskere til at sejle under de givne omstændigheder. Hertil svarede Preben Møller Hansen, at det kunne han sgu godt forstå, og han i øvrigt også var ligeglad. Men, sagde han, inderne er jo billigere end danskerne. Det kunne Hans Petersen også bekræfte. Preben Møller Hansens næste udspil var så, at hvis differencen i hyren mellem danskere og indere blev indbetalt til hans privat konto, ville han aldrig mere kontakte rederiet i Årøsund. Og sådan blev det helt frem til, at Hans Petersen måtte lukke rederiet, og skibene blev solgt fra.

-Det var da en noget speciel aftale, men vi fik da fred for forbundet, og nå, ja, vi fik da hjælp, hvis der var problemer. Jeg husker, at dæksbesætningen på nybygningen Hanne Lupe nedlagde arbejdet ved ankomst til Stignæs for lastning og ikke ville gå i arbejde før de fik mere i hyre. Jeg ringede så til Preben Møller Hansen, der omgående sendte en skrap besked til besætningen om at gå i arbejde, og sådan blev det, fortæller tidligere skibsinspektør Johannes Damkjær.

Danmark

Hjemme i Danmark sejlede Helena Lupe stadig rundt og forsynede depoter med flydende gods. Inden Inger Lupe sejlede til golfen havde Hans Peteren fået et tilbud om at købe Fiskemelsfabrikken Rønlands tankskib Rønland. Det var ikke rentabelt for fabrikken selv at være reder og derfor var det til salg. Skibet var bygget i 1967 og var således et særdeles moderne skib målt op mod Helena Lupe. Netop at det var moderne og var en af de få nybygninger i denne størrelse har formentlig været medvirkende til, at der i sommeren 1973 kom en henvendelse fra Portugal med et bud på skibet. Salgsprisen har være mere end i top og så høj, at Hans Peteren solgte skibet efter kun ni måneders ejerskab. Så 12. juli 1973 – endnu mens Inger lupe var på rejse rundt om Afrika – sejlede Rønla Lupe fra Rotterdam til Lissabon og blev afleveret. Dermed var Hans Petersen tilbage med kun Helena Lupe i hjemmefarten og Inger Lupe i golfen. Faktisk var det sådan at halvdelen af 1975 og halvdelen af 1976 havde rederiet kun Inger Lupe i flåden. I sommeren 1976 blev der kikket på bl.a. den norske tanker Torasund, der var ejet af Rederiet Arne Teigen, og var et af flere søsterskibe i fart. Skibet blev besigtiget og fundet fornuftigt. Det blev så

til en handel, hvor Torasund blev overtaget i Drammen og derefter sejlet til Skagen for at hente den første last. Navneskiftet var igen helt efter Hans Petersens hoved: Kun en ganske lille ændring. Torasund blev til Tora Lupe.

Året efter kom der et ønske fra BP om at få et reserveskib til farterne i Golfen, hvor der nu var flere kunder til servicen med gasolie mv. Derfor var Hans Petersen i begyndelsen af 1977 på udkik efter et tilsvarende skib og valget faldt på Inger Lupe's søsterskib, der sejlede i England under navnet Guernsey. Det blev overtaget i oktober 1977 i Middlesborough, hvor det have været anvendt til sejlads med flydende affald, som blev dumpet til søs. Skibet fik sit oprindelige navn Mathea – tilføjet Lupe – tilbage og klargjort til at blive sendt til Golfen for at samsejle med Inger Lupe. Det skete ligesom Inger Lupe med en last gasolie fra Isle og Grain. Der lastede Mathea Lupe 7. november 1977 til Sharjah i Emiraterne. Det gik dog ikke så let, selvom Suez-kanalen i mellemtiden var blevet åbnet og rejsen dermed var blevet kortere. Mathea Lupe fik en brand i maskinrummet og måtte søge nødhavn på Cypern for at få udbedret skaderne, men kom så videre på rejsen og kunne 17. december 1977 passere Aden på rejse mod Golfen.



»MATHEA LUPE«, Rederiet Hans Petersen, Tankskibsrederiet Herning a.s., motortankskib, Elmshorn 1960, Germ. Lloyd + 100A4K, 97,6 nrt, 299,40 brt, 470 tdw, 48,49 m oa, 8,20 m, 2,76 m, 530 cbm, 6 tanke, coiled, 2 pumper à 100 cbm/t, Deutz Diesel, 465 bhk, 1,5 to gasolie, 9 knob.

-Der var da mange ting, der blev nemmere og måske også sjovere nu, da vi var to skibe sammen i samme område, fortæller Jørgen Bork. Samtidig havde rederiet også skiftet lokal agent fra det engelskejede Gray Mackenzie & Co. Til Gulf Agencies, der var, og stadig er, ejet af svenskere bosat i området. Det gjorde tingene meget nemmere og mere venlige. Ellers var rutinen den samme: Laste, sejle ud, vente, fiske, losse og lave

vedligehold på skibene. Vi havde en af og til livlig trafik mellem riggene og skibet med forskellige former for varer. Nogle af riggene ville gerne handle med proviant og friske grøntsager, og f.eks. de franskejede rigge ville gerne bytte med god rødvin, så det var spændende tider, siger Jørgen Bork.

-I øvrigt var livet i Hans Petersens rederi lidt af en familie-oplevelse. Vi kendte hinanden alle sammen, og folk fik tit yhre fordi en eller anden gav rederen et godt top om, hvem der var ledig eller havde lyst til at være med her hos os, fortæller Jørgen Bork.



Iver Thomsen og Martin Olsen

(i yngre udgave) Tog med til

Frankrig for at hente Cap Cos Lupe



Inger Petersen og søster Gerda – i baggrunden Dangulf Lube

(Andetsteds i årsskriftet har de skrevet om at gå i skole i Assens)

Inger Petersen, enke efter Hans Petersen fortæller: Da vi købte og overtog Cap Cos i Rouen i Frankrig samlede vi en midlertidig besætning. Det blev sådant lidt efter de forhåndenværende søms princip. Hans Petersen spurgte den lokale lods, om han kunne tage med. Jo, det kunne han, og han ringede så til sin onkel, der også tog med. Min far, der var sætteskipper tog også med og endelig kom Robert Petersen fra Aabenraa Værft med som maskinmester, og på den måde lykkedes det at samle en "her-og-nu" besætning. Dermed kunne vi sejle skibet, der nu havde navnet Capcos Lupe, hjem til Aabenraa for at blive opgraderet til dansk flag.

Grønlandstanker

I efteråret 1978 fik Hans Petersen chancen for at overtage et af de mere specielle tankskibe i den danske flåde. Hans Peteren havde i flere år haft Alec Hahn-Petersen ansat på sit rederikontor til at tage sig af befragtning og operation. Hans familie i Dansk-Fransk var i disse år i økonomiske

vanskeligheder på grund af vigende marked og kontrahering af ny tonnage fra japanske værfter. Den japanske valuta steg kraftigt og gjorde flere skibe meget dyrere, og da markedet i bulk samtidig faldt fuldstændig sammen stod Dansk-Fransk med et problem. Rederiets bankforbindelse, der var Handelsbanken, havde ikke lyst til at hjælpe, hvorfor der blev solgt ud af aktiverne, indtil rederiet gik konkurs i 1979. Først blev tankskibet Irland solgt og fik til Hans Petersen, der med vanlig sans for navneskifte valgte at kalde skibet for Irla Lupe. Med tankskibet, der blev det største i flåden, fulgte en lukrativ charter for Den Grønlandske Olieforsyning, som hvert år fra maj til december havde Irland – nu Irla Lupe – på charter med forsyning af grønlandske byer, bygder og udsteder med olieprodukter.



Nina Lupe - Grønland

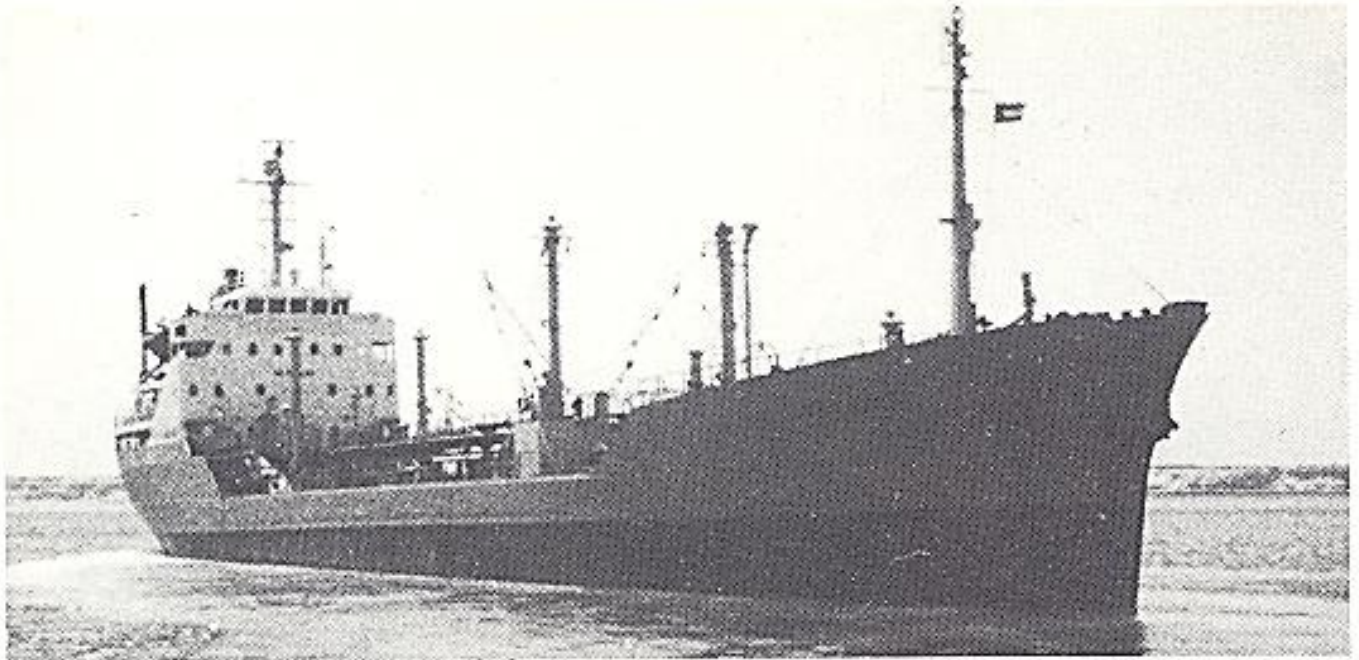
Nogle pladser blev besøgt flere gange om året, mens andre kun fik anløb af Irla Lupe én gang om året og måtte lagre forsyninger af fyringsolie og petroleum til 12 måneders forbrug. I perioden fra december til maj blev skibet beskæftiget i europæisk fart. I Dansk-Fransk tiden lå skibet mest oplagt i København, men under Hans Petersens ejerskab kom skibet i befragtning hos Tankskibsrederiet Herning, der også kom til at befragte Tora Lupe og senere Hanne lupe. Der mente befragterne ikke, at der var nogen grund til at ligge oplagt i flere måneder når der var gode penge at tjene på markedet. Især markedet i Østersøen i vinterhalvåret kan være særdeles godt for isforstærket tonnage, som Irla Lupe. Skibet var specialbygget til sejladsen på Grønland med Bl.a. skrogplader i 30 mm. tykkelse. Irla Lupe fortsatte uændret de årlige syv måneders timecharter ved Grønland. Det skete med en blandet besætning. Hans Petersen forsøgte sig med grønlandske søfarende og det gik også fint så længe,

skibet sejlede i grønlandsk farvand. De blev dog senere erstattet af søfarende fra Cap Verde, som dog have store problemer med klimaet på Grønland, og forsvandt så meget som muligt ind i varmen i averteringen.

Irla Lupe blev solgt i begyndelsen af 1983, da endnu et år på Grønland var slut. Køberen til skibet var Tankskibsrederiet Herning (Herning shipping), der fortsatte i samme timecharter. Skibet blev som det første solgt fra i Rederiet Hans Petersen, der havde begyndende økonomiske vanskeligheder efter leveringen af nybygningen Hanne lupe i 1981.

Mere Golf-charter

I 1980 opstod der endnu en chance for en charter for et skib i området ved Den arabiske halvø. Det var olieselskabet Shell, der havde behov for et tankskib til sejlads med især jetfuel på kysten af Oman. Hans Petersens befragtere bød ind på opgaven og fik charteren. Samtidig blev der indkøbt et tysk, men norsk bygget kemikalietankskib med navnet Bulkem Liner, der under Hans Petersen fik navnet Nina Lupe – og dermed en radikal nævneændring. Skibet blev overtaget ved Sietas-værftet i Hamburg og blev sendt af sted i timecharter og i ballast mod Marseilles, hvor det var planen at laste jetfuel til Golfen. Vel ankommet til Marseilles skulle tankene testes og godkendes af Shells tekniske afdeling. Det skete ved at sende et parti jetfuel gennem hver tank for derefter visuelt at konstatere om der var misfarvning og/eller partikler i produktet. Det viste sig, at tankcoatingen i Nina Lupe var i mere en elendig forfatning og samtlige tanke måtte sandblæses og males på ny, inden skibet kunne godkendes til sejladsen.



»NINA LUPE« OYMU, Årøsund, Rederiet Hans Petersen, Årøsund, motortanker, Kristiansand Mek. Verkstad, Norge 1969, forlænget 1971, G.L., 1135 nrt, 1538 brt, 2983 t.dv., 93,6 m.oa., 12,60 m, 4,89 m, 3400 kbm, 15 tanke coated/coiled, 2x300 t. og 2x200 t. cargo-pumper, MaK-diesel 1999 hk, 7,5 to., 12 knob, ex »Bulkem Liner«.

-Det blev en anderledes jul det år, fortæller tidligere skibsinspektør Johannes Damkjær. Jeg rejste hjemmefra i november 1980 og kom først tilbage i februar 1981. Det var et kæmpe arbejde at sandblæse tanke og få dem op til Shells standard, men det lykkedes efter brug af betydelige summer, om end at skibets assurandører var med inde over det økonomiske.



Isvinter Aarøsund – Helena Lupe.

I februar 1981 lykkedes det omsider at få Nina Lupe godkendt og en last af jetfuel blev taget om bord. Skibet afgik derefter til Oman-området for

at sejle i timecharter i 1+1+1 år for Shell Dubai til en timecharterhyre på 4.750USD pr. dag og med en forøgelse på syv procent per år. Nina Lupe havde udgangspunkt i Salalah i Oman og sejlede bl.a. til Mina al Fahal og have desuden en løbende opgave med forsyning af en amerikansk flybase med primært helikoptere i Mukalla i Yeman. Der kom Nina Lupe med jetfuel til at holde helikopterne i gang også efter at skibet blev fra Hans Petersen til "den gamle fjende" i form af et selskab hos mæglerhuset Gray Mackenzie & Co.

Nybygning

Allerede inden Nina Lupe blev købt til flåden og blev det femte skib (Inger Lupe, Mathea lupe, Tora Lupe, Irla lupe og Nina Lupe) i drift, fik Hans Petersen endnu en forretning med BP-gruppen i London. Snakken begyndte i 1979, da BP kunne se behovet for et nyt tankskib til at sejle bitumen (asfalt-produkter) på kysten af Algier. Hans Petersen tog et meget stort skridt og valgte at kontrahere en nybygning. Der blev skrevet kontrakt med Werft Nobiskrug i Rendsburg i Tyskland om bygning af en 2.800-tonner til levering i begyndelsen af 1981.



Da skibet blev leveret i februar 1981, havde vilkårene ændret sig betydeligt i hele verden på grund af den såkaldte anden oliekrise, der endnu en gang betød en fordobling af olieprisen på verdensplan og ændrede transportmønstre. Det satte også sit præg på forretninger hos BP-gruppen i London, hvor man reelt sprang fra den aftale, man havde med Hans Petersen. Hans Petersen og hans befragtere havde ikke fået et skriftligt tilsagn endsige et certeparti på charteren til nybygningen, der ved søsætningen i december 1980 fik navnet Hanne Lupe efter Inger og hans Petersens datter Hanne, der i øvrigt også var navnemoder. Der var en gentleman-agreement mellem parterne, men den var ikke meget værd nu, da der var vendt op og ned på hele markedet for oliebranchen. Så den meget dyre nybygning, der kostede 12 millioner D-mark svarende til 44 millioner kroner, blev sat i fri fart i Europa. Det var ikke interessant rent økonomisk, fordi Europa også var ramt af problemerne omkring oliepriser og en generel tilbagegang i økonomierne som en følge af olieprisstigningerne i 1980.

På toppen af modgangen med BP og den missede charter blev Hans Petersen ramt af europæisk konkurrence. Der var primært to andre rederier på spotmarkedet for transport af bitumen. Det var Rederij Theodora i Rotterdam og Tarbit-gruppen i Skärhamn. De to sad på det meste af markedet (og i øvrigt i 2001 blev fusioneret til et rederi med navnet Tarbit Shipping med adresse både i Sverige og i Rotterdam). De var ikke interesseret i endnu en konkurrent, hvorfor de lagde så mange sten i vejen som overhovedet muligt for Hans Petersens nybygning. Var de i direkte konkurrence blev raten for en given transport dumpet for at sikre sig lasten eller alternativt at lade Hanne Lupe sejle til en elendig betaling for en given last. Ind i mellem blev Herning Shipping, der stod for befragtning af Hanne Lupe, trætte af disse trakasserier og tog skibet ud af bitumen-markedet.

-Det var slidsomt for besætningen at rense op efter bitumen-lasterne. Der kunne godt være flere dages rengøringsarbejde for at kunne skifte til andre sorte produkter som råolie, svær fuelolie og lignende de såkaldte dirty-produkter.

-Men når der så var en perle-last i bitumen-segmentet, så var vi – og rederiet – jo fristet af en kanonrate, men var tilbage i det samme spor igen, fortæller Sven Mogensen, der var chefbefragter i Herning Shipping.

-Der var ingen tvivl om, at det var en stor dag, da skibsreder Hans Petersen fik sin første nybygning, og han troede bestemt, at det kunne blive et rigtig godt skib for rederiet, fortæller Johannes Damkjær.

Hanne Lupe blev dog hurtigt en økonomisk klods om benet på rederiet i Årøsund. Den kunne simpelthen ikke sejle nok hjem til drift, renter og afdrag, og derfor gik det baglæns forholdsvis hurtigt. Udover at markedet var imod og en charter blev udskudt, blev rederiet også hårdt ramt, da Hanne Lupe fire måneder gammel fik et alvorligt haveri. Det var 19. juni 1981, at skibet fik revet bunden under maskinrummet op og fik beskadiget maskinfundamentet, da det løb på grund ved fynshoved på en ballastrejse fra Århus til Stignæs. Efterfølgende måtte skibet på værft i Rendsburg i flere måneder med et betydeligt indtægtstab til følge. Grundstødningen skete, fordi vagthavende styrmand faldt i søvn.



Gerda og Martin Olsen (Havnemester) to besætningsmedlemmer og Hans Petersen – Helena Lupe – I Aarøsund

-Jeg kunne tidligt se, hvor det bar hen, og derfor var mit gode råd til Hans Petersen, at Hanne Lupe skulle sælges og helst hurtigt, fortæller Johannes Damkjær. Men Hans Petersen var af en anden opfattelse. At sælge rederiets nyeste, bedste og største skib kunne ikke komme på tale, og det var vel også derfor, at Hanne Lupe blev det allersidste skib i flåden, da det blev dirigeret til Rotterdam for at blive solgt på tvangsauktion i februar 1985, siger Johannes Damkjær.

Hans Petersen var helt overbevist om, at charteren på Algier ville blive til noget. Der var opstået en disput mellem BP og det algerske statsligt olieselskab, og derfor blev aftalen udskudt i evigheder med bl.a. Hollandske Rederij Theodora på sidelinien.

-Min mand var helt sikker på, at charteren ville blive en realitet, og at Hanne Lupe var det eneste skib, der var velegnet til opgaven. Derfor holdt han ud og sejlede videre med skibet, fortæller Inger Petersen.

-Han var faktisk så langt, at det var planen at lægge Hanne Lupe op og dermed mindske omkostningerne i ventetiden og der var klaret af med den tyske bank i Kiel, men vor danske bank, Sydbank, var overhovedet ikke samarbejdsvillig. Faktisk lagde de sten i vejen og reelt gjorde tingene værre. Vi blev efterfølgende bekendt med, at de f.eks. gav Aabenraa Værft besked om, at de ikke måtte give os kredit. Jeg – og min mand – var helt overbevist om, at rederiet kunne have fortsat, hvis der havde været lidt mere velvilje, siger Inger Petersen.

Forsøg på redning

Johannes Damkjær forsøgte at redde stumperne ved at købe Hanne Lupe, inden den blev solgt i Rotterdam – i øvrigt til konkurrenten Rederij Theodora – men uden held.

-Det var simpelthen ikke til at få finansieret købet fordi ingen banker ville låne penge ud til køb af skibet. Jeg stod ellers med et realistisk budget der viste, at skibet kunne generere et overkud på rundt 15 millioner kroner om året ved at skifte til tysk flag og med en timecharter, som jeg havde fået skruet sammen, fortæller Johannes Damkjær. Men flere bankers undskyldning for ikke at finansiere projektet var, at det kun var eet års timecharter. Hvis jeg kunne komme med fem år, så var det noget andet!

Johannes Damkjær havde kontakt med Rederiet Bituma i Skärhamn, der havde søsterskibet Bituma (Werft Nobiskrug #708), og som var beskæftiget i fart med bitumen fra bl.a. Stignæs til Karlstad, hvor produktet blev brugt til papirindustien. Det svenske rederi ville tage Hanne Lupe på timecharter i 12 måneder. Johannes Damkjær vil så flytte skibet til tysk flag, hvor bemanningen af skibet kunne reduceres fra 15 personer under dansk flag til syv personer på tysk flag.

-Det ville reducere de løbende udgifter ganske betydeligt. Om disse forudsætninger ville have været nok til at sikre et rederis fortsatte eksistens, ved jeg ikke, en jeg og flere havde troen på det, men de afgørende personer i den finansielle sektor havde det ikke, og derfor blev det aldrig til noget, siger Johannes Damkjær.



Salg

Flåden blev successivt afviklet i årene fra januar 1983, da Irla Lupe, som det første blev solgt fra. Hans Petersen forsøgte at redde nogle af stumperne ved at lave Panama-selskaber til at sejle de tre skibe, der sejlede i Golfen, men de blev solgt fra efter konkursen i 1985, hvor Hans Petersen flyttede til Gibraltar for at drive Golf-skibene i en periode.

Hanne Lupe blev solgt på auktion i Rotterdam 20. februar 1985 for et hammerslag på 7,2 millioner Gylden svarende til 22,8 millioner kroner. Dermed var der et tab til de tyske långivere og Sydbank på godt 20 millioner kroner.

Efter konkursen var Inger og Hans Petersen reelt blanket af og valgte at flytte til Gibraltar, hvor han etablerede selskabet Scangib, der arbejdede med timecharter/survey/køb og salg af skibe. Senere forsøgte han sig i ejendomsbranchen med selskabet Ingepe Limited, men valgte i 1989 at flytte tilbage til Danmark. Han støvede sine skibsførerpapirer af og søgte sig en hyre. Det blev til en hyre som overstyrmand hos Rederiet Kjær og Kjær i Marstal, der havde en flåde af kemikalietankskibe, der blev befragtet hos Wonsild & Søn i København. Han mønstrede i Mopa Marstal, der sejlede i europæisk fart på bl.a. en meget stor kontrakt for olieselskabet Exxon med

distribution af kemikalier i i området fra Rotterdam til England og Skandinavien.

Der fortsatte Hans Petersen, indtil han i midten af 1990'erne blev ramt af kræft og til sidst måtte gå i land. Han døde 5. maj 1997 og blev begravet på kirkegården i Øsby, der er sognekirke for Årøsund.



Louise Olsen og Inger Petersen – omborg Inger Lupe.

Henvendelse til Byhistorisk Arkiv i Haderslev.

Fra byhistorisk arkiv i Haderslev har Aarøsund Lokalhistoriske Arkiv fået videresendt en forespørgsel fra Niels Peter Wiborg om digearbejdet på Aarø. Vi har fået Jonna Loehmann til at finde noget frem, som hun så har returneret, og vi kigger med.

...”Der står lidt om Aarø og russerdiget på www.aaro.dk - under Værd at se vælges "æ højvej"; på ses også denne hjemmeside også lidt om digelauget.

Se endvidere www.stenboye.dk/aaroe/ - perioden 1914-1920.

Jeg har noteret, at Lillebælt var frosset til i februar 1917, så man kunne gå over isen til Bågø = Danmark, så mon ikke nogle af de russiske krigsfanger har benyttet sig af lejligheden.

Der skulle have været 3 vagthold til at passe på russerne, som om natten var låst inde i en lade.

Måske var der reelt 3 vagthold på øen: russervagtholdet, brovagtholdet og kystvagtholdet, de sidste havde sikkert også fyret at passe på....

Desuden var der 3 mindre krigsskibe, der patruljerede omkring øen, SMS "Panther", som havde skibslæge om bord, plus "Prinz Sigismund" og "Prinz Waldemar", så vidt vides.



Det vedhæftede billede er en scanning af et billede, vi i sin tid lånte af aarøer Sven Arne Sørensen

Med venlig hilsen - Jonna Løhmann Christensen – Aarøsund

Bådebygger Gert Jansen, sendte en mail til vores arkiv.

Min far, William H. Jansen har i 1953 tegnet et Færgefartøj til overfarten Årøsund-Årø, fartøjet blev bygget ved Th. Lind i Middelfart. Har i nogle billeder, avisudklip eller andet materiale om dette fartøj?

På nettet fandt vi følgende, samt fremsendte billeder fra Arkivet til Gert Jansen. Det vil sige, at Magda II, som det drejer sig om, stadig eksisterer.

K. C. Hansen, Årø, Danmark (1960 - 13. maj, 1980)

Aarø Færgefart A/S (Haderslev Kommune), Danmark (13. maj, 1980 - 5. november, 1998)

Thomas Wang A/S, Nyborg, Danmark (5. november, 1998 - 22. marts, 1999)

Bendt Staunbjerg Kristensen, Lundeborg, Danmark (22. marts, 1999 - 2. december, 2010)

Dennis Kjærgaard Møller, Bagenkop, Danmark (2. december, 2010 -)

I Gert Jansen gemmer befandt der sig nogle tegninger til lystryk, som han har fået kopieret og fremsendt til os. – Gert Jansen har på et tidspunkt arbejdet sammen med Johannes Heebøll, hvis værft nu er overgået til Maria Heebøll og Lars Callesen.

Vi har bedt Gert Jansen om lidt skriveri, som tilknytter sig tegningerne:

En historie om det lille færgefartøj MAGDA II som i en årrække (1960-1999) sejlede passagerer og fragt mellem Aarøsund og Aarø.

Fartøjet er konstrueret af William H. Jansen (1913-1965), som på det tidspunkt havde egen tegnestue i København. Det var dengang mest lystfartøjer og mindre erhvervs-fartøjer han tegnede. Han havde på det tidspunkt ikke selv noget bådbyggeri, så mange af de både han tegnede, blev bygget på forskellige bådbyggerier rundt omkring i landet. Således blev færgefartøjet MAGDA II bygget ved Th. Lind (1925-2005) i Middelfart, og leveret i 1954. Hvor Th. Lind havde værft på det tidspunkt ved jeg ikke, men han har måske haft det sammen med Sv. Bang Hansen og har overtaget værftet efter Sv. Bang Hansens død i 1958.

