

# Aarøsund Lokalhistoriske Arkivforening 2019 – 2020

ISSN: 1903-203X



Badepiger - Foto Kaj Thomsen: Et yndet badested, havnehullet, bedre swimmingpool findes ikke. Ca. 1960

## Index-side.

Følg med på hjemmesiden [www.aaroesund.dk](http://www.aaroesund.dk)

Gamle billeder & andet fra/om Aarøsund har interesse.

Følg Facebookgruppen: Årøsund – før og nu. Her kan du bidrage med kommentarer og billeder etc. Bidrag til årsskriftet – alt om Aarøsund har interesse.

Åbningstider: Ikke faste åbningstider – kontakt evt. et bestyrelsesmedlem

Forside: Badepiger

Side 2: Index

Side 3: Det gamle posthus

Side 4: Lidt mere om færge- og fragtskibet "BASTA" – Skibsproviantering på Møllepladsen

Side 12: Gamle annoncer fra 1938

Side 13: Mindetavle – faldne i 1. verdenskrig.

Side 14: Da bønderne på Aarø ville bevare fællesdriften

Side 16: En amtsmand skriver breve – J.C. Bøstring

Side 18: Postsækken på havets bund

Side 23: Østkystens ene digegreve – Peter Dahl

Side 31: Foto af den gamle remise.

Side 31: .....set fra Assens.. om genforening, studehandel, grænseregler, færger osv.

Side 47: Klumme fra ugebladet Søndag – foto sommerhusene under "parken"

Bagside: Foto Aarøsund 1956

Bestyrelsen pr. 18/8-2020

Formand: Margit Christoffersen, Ved Færgedgården 2 A, Aarøsund, 6100 Haderslev, tlf. 51702023, [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 Færgedgården 4, Aarøsund, 6100 Haderslev [peal@bbsyd.dk](mailto:peal@bbsyd.dk)

Eigil Schmidt, Sundparken 19, Aarøsund, 6100 Haderslev Tlf. 20531955,  
[eigil@eigilschmidt.dk](mailto:eigil@eigilschmidt.dk)

Kasserer: Hans Helmut Petersen, Fælleshave 36, 6100 Haderslev [hhp.cp@petersen.mail.dk](mailto:hhp.cp@petersen.mail.dk)

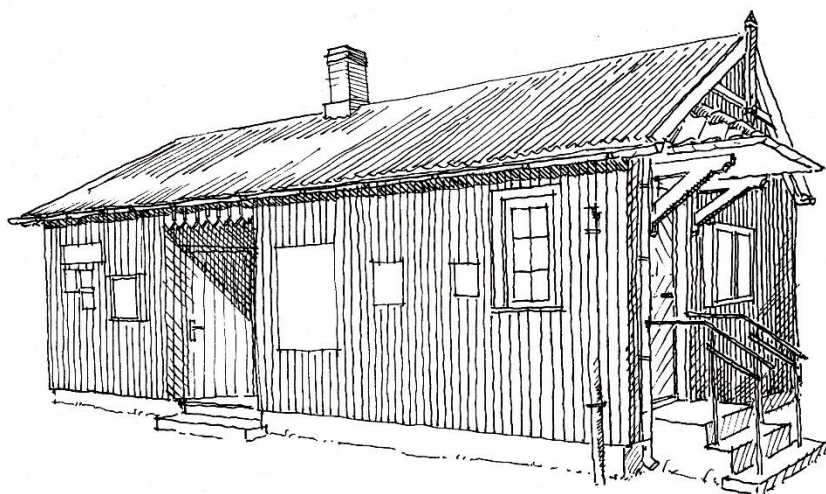
Suppl: Diens Kliver, Færgevej 63, Aarøsund, 6100 Haderslev Tlf. 7450 7438

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

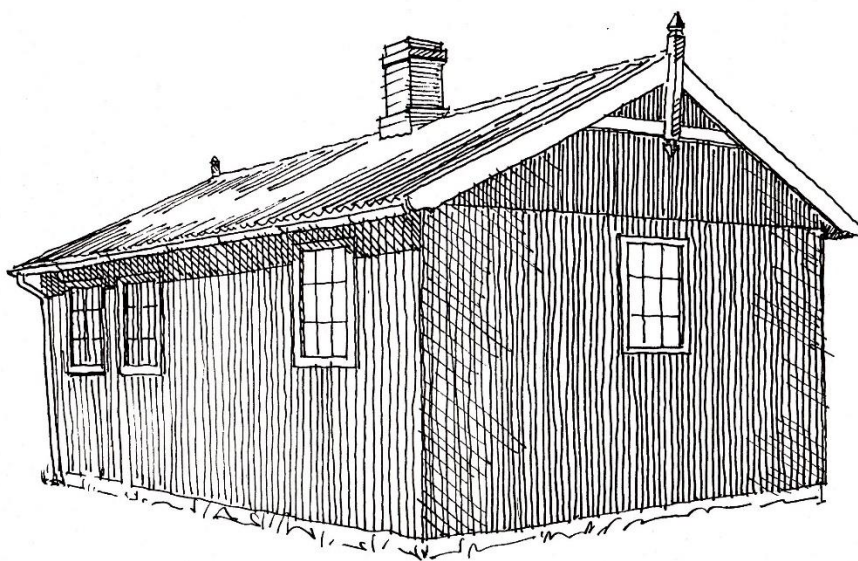
## I et lokalplanforslag fra 1995 arbejdes der med at bevare og restaurere "Det gamle posthus" på Aarøsund Havn

Det er ledelsen af Aarøsund Medborgerhus, foreningerne, som er primus motor på ideen, og der fremlægges forslag og indhentes priser på reovering. Det er tanken, at posthuset skal indeholde opholdsrum og kontor for bl.a. Aarøsund Medborgerhus. Planen kuldsejler dog og ligger nu i arkivet. Forslaget blev ledsaget af tegninger, med en kendt streg, som fortjener at blive gendelt, så vi præcist husker bygningen. Håndtaget til posthuset var formet som en delfin og ad underlige veje er det havnet i arkivet.

EKSISTERENDE FORHOLD.  
(SET FRA NORDVEST.)



EKSISTERENDE FORHOLD.  
(SET FRA SYDØST.)



## Lidt mere om færge- og fragtskibet Basta.....

I årsskriftet fra sidste år fortalte Hans Peter Hansen om færge- og fragt sejlads fra Aarø, og det resulterede i at redaktionen blev kontaktet af Preben Jensen, som interesserer sig for færger.

Her er udpluk af korrespondancen vedr. dette:

.....Min interesse for småfærger har jeg haft en del år, og siden jeg for to siden blev pensionist, har jeg brugt megen tid på at indsamle oplysninger.

Mine oplysninger som f. eks. kan være kopier af avisartikler, udskrifter fra skibsregisteret, kopier af forhandlingsprotokoller og lignende arkiverer jeg i ringbind, alt efter hvilken overfart oplysningen gælder.

Disse oplysninger benytter jeg så, når jeg udarbejder en historie for det enkelte skib eller overfart.

Historierne medtager jeg i et privat digitalt billedarkiv, som jeg er ved at etablere.

Mit mål er at have billeder og historier om de færger og skibe, som i tiden løb har sejlet til vores øer eller har været genvejsfærger.

Jeg når nok ikke dem alle, men jeg bruger mange hyggelige timer på projektet.

Herudover benytter jeg et internt digitalt stamarkiv, som jeg sammen med en god ven fra Færgehistorisk Selskab er ved at bygge op.

I dette arkiv gemmer vi f.eks. historier om de enkelte skibe hentet fra dels museets register og dels egne udarbejdede historier.

I arkivet gemmer vi endvidere foto af skibet, tegninger, udskrifter fra skibsregisteret og andre vigtige papirer om skibet.....

Venlig hilsen

Preben

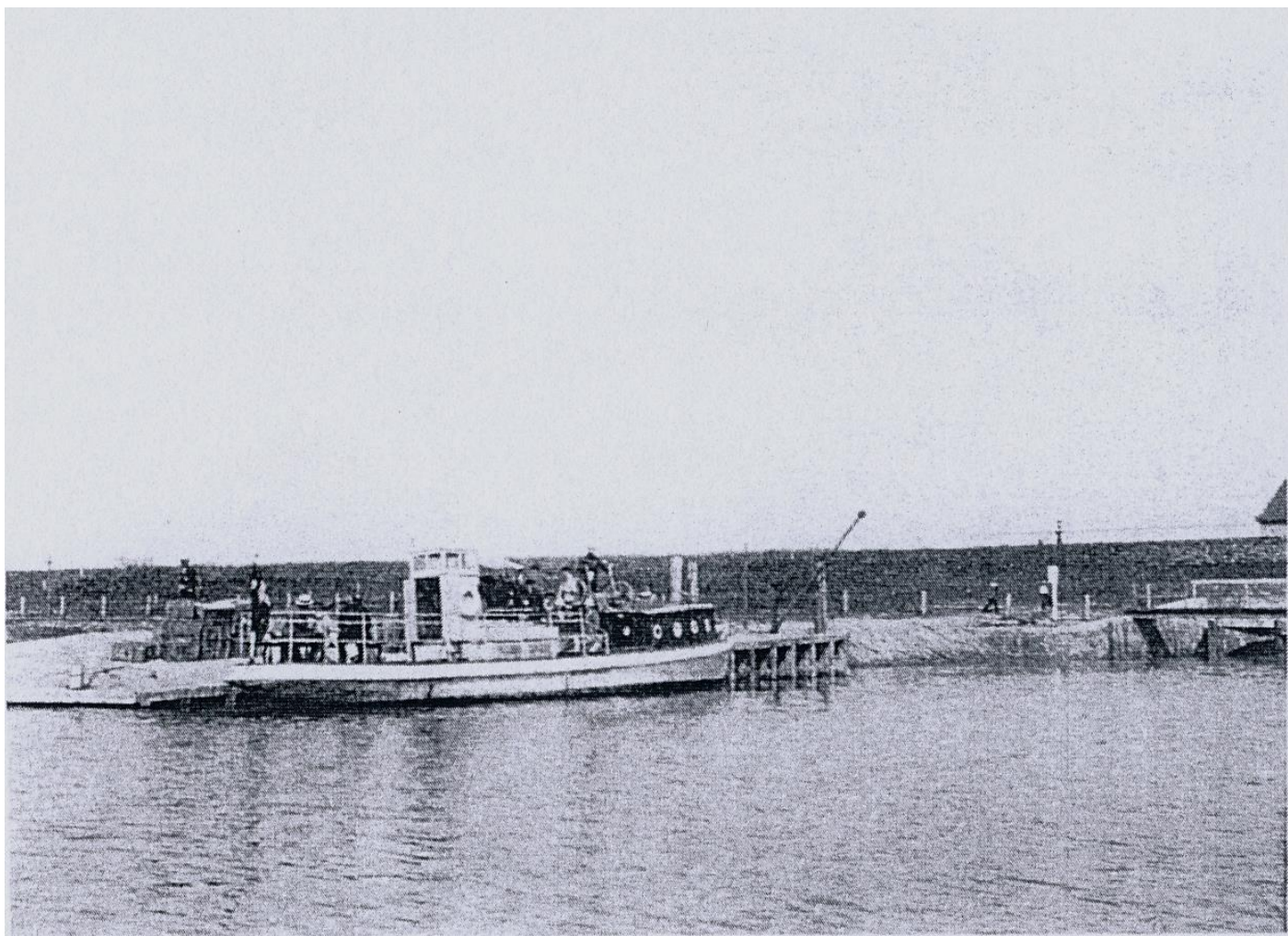
Desuden har Preben Jensen fremsendt en nydelig opstilling af BASTAS historie, opdateret med bidrag fra arkivet og vi takker....

## BASTA

- 1911 Bygget D W Kremer & Sohn, Elmshorn,  
Tyskland  
Leveret til Wyker Damphschiffs-Rhederei A G, Wyk auf Föhr  
Navn LUISE  
Hjemsted Wyk auf Föhr
- 1922 Indført til  
Danmark  
10/5 kvittering udstedt  
P 520  
Længde 12,66 m bredde 2,71 m dybde 0,98 m  
BRT 10,65 NRT 6,43  
1 dæk, midelf udf stævn, hækbygget, rundt spejl, krael  
Bygget af eg  
Maskineri 1 stk 4 takts petroleumsmotor tysk 314 HK  
3 bladet propel  
Navn LUISE senere  
LOUISE  
Hjemsted Rømø  
Leveret til Laurits Nielsen Rømø 4/6 og Heinrich Clausen 2/6  
Indsat mellem Ballum og Havneby
- 1924 3/10 Laurits Nielsen eneejer
- 1926 1/5 solgt til postvæsenet
- 1928 5/7 anmeldt solgt til bådfører Peter Nielsen, Aarø  
Nyt navn BASTA  
Nyt hjemsted Aarø  
Indsat mellem Aarø og Aarøsund
- 1934 2/6 fartcertifikat Lillebælt 73 passagerer
- 1941 Nyt P-nr. P 820  
26/11 ved skøde solgt til skibsfører Kristen Christensen Hansen,
- 1946 Aarø
- 1949 31/10 skøde til enke Karen S. E. Sørensen, Aarø
- 1956 23/10 ved skøde solgt til bådfører Niels Mathias Nielsen, Åarø  
Vinterhalvåret isbryder på Haderslev fjord
- 1960 Juni udflugtssejlads på Haderslev fjord
- 1961 Sidste kvartal ophørt sejlads mellem Aarø og Aarøsund
- 1962 August slettet af p-fortegnelsen, nu lastskib

Udarbejdet 25/3 2019

..... Preben har delt et billede af Basta med os, dengang den hed "Louise" og arbejdede v. Ballum sluse.



M/B Louise ved Ballum sluse 1925.

Desuden fik vi lidt af historien om MARKJE, som blev BASTAS afløser, og som senere blev købt af Haderslev Kommune og også blev brugt som isbryder i Haderslev Fjord.

### **MARKJE**

1961 Bygget på Rantzausminde Bådebyggeri  
Kendingsbogstaver 5QPA  
BRT 19,41 NRT 7,64  
Maskineri 150 HK  
Kunne metage 75 passagerer  
8/9 stabelafløbning  
Navngivet MARKJE af Hanne Olesen gift med borgmester Peter Olesen  
Opkaldt efter N. M. Niensens to børn Marie og Kjeld  
Oktober leveret til skibsfører Niels Mathiesen Nielsen, Aarø

	25/10 anmeldt til Skibsregisteret
	Indsat mellem Aarø og Aarøsund
	Vinterhalvåret isbryder i Haderslev fjord
1964	Juli solgt til Haderslev havn
	4/8 anmeldt til skibsregisteret
	Nyt navn LILLE CLAUS
	Nyt hjemsted Haderslev
	Bugserbåd og isbryder i Haderslev
1983	Solgt

## Tilføjelse til historien om BASTA...

Langs Fjord og Dam 2020 – Lokalhistorie omkring Haderslev – kan man læse:

En fin historie om købmandsliv på Møllepladsen

v. Viggo Ludvigsen .....skibsproviantering.

Efter krigen var jeg efterhånden heldig med at komme langsomt ind i skibsverdenen. Rødspættegarn og åleruser, bomuldsgarn i mange tykkelser, ålejern, ankre, nylonreb fra Roblon i Frederikshavn, flotte skibsklokker, som vi selv importerede fra et sted i Tyskland, færøtrøjer importeret fra Færøerne. Bundmaling til skibe var allerede dengang en helt videnskab, og så kom alle de andre ting til det sejlene folk. Nylonreb i alle tykkelser, ankre i forskellige udformning og vægt, spanskrør, som jeg solgte adskillige kilo af til Årøfiskerne. Der var noget der hed Bundgarn Compagniet. De fangede så mange ål, at de leverede til forskellige opkøbere, da skattevæsenet helst ikke skulle blande sig.

Min handel med Aarø var noget helt særligt. Jeg blev husven med færgemanden. Jeg kørte rundt på øen og optog ordre, men kun efter anmodning. Man skulle bede mig om at komme, og ved første møde takkede jeg for tilliden, men sagde samtidig, at de bare skulle sige til, når samhandlen skulle ophøre. Vi var lige gode venner for det. Der var jo også købmandshandel på øen. Jeg blev meget gode venner med mine kunder. Ordrene tog jeg med hjem, og varerne blev så sendt med fragtbåden "BASTA". Pakkerne tog færgemanden med hjem, og de blev så afhentet og betalt hos ham med afregning ved mit næste besøg.

Det var behageligt og berigende at besøge de forskellige hjem, og særlig med to familier blev der sluttet et langvarigt venskab. Forbindelsen er der endnu. De var alle med til min 80-års fødselsdag. Færgemand Ebbesen og

hustru var selvfølgelig også med. Vi fire familier har haft mange gode oplevelser sammen.

Ebbesen og jeg havde også mange oplevelser, mens han fragtede folk fra den ene bred til den anden. Om vinteren måtte han sommetider lægge til et sted syd for havnen på grund af isen. En gang var der en storm så vandet stod højt på broen på Aarøside. Dette var imidlertid ved Aarøsund, det var galt. Med nød og næppe kom vi ind i den indre havn, skønt bølgerne slog over kajen. Så fik vi en ruse i skruen, så færgemanden havde ikke tid til at tage sig af passagererne. Vandet stod højt på kajen, men så kom en fisker i waders, så vi kunne se der var bund, og efter at have smidt min nye hund, en 5 måneder gammel schæfer, ud, kom jeg bagefter. Rutebilchaufføren tog imod os, og han, der ellers ikke var så glad for mit "tilbehør" tog godt imod mig og forsikrede, at han både kunne have mig min hund og cykel med til Haderslev. Jeg cyklede for det meste til Aarøsund.

## Vennerne

Færgemand Ebbesens kone hørte til den tavse type men da jeg opdagede, at hun godt kunne lide mig, gjorde det ikke noget. Prøven kom en dag, da Aksel (faderen) var gået ned til færgebåden og Aase (4 år) jamrede, fordi hun ville med. "Skal hun med?" "Nej!" "Jamen så vil vi have ro!" "Hvordan vil du få det?" "Det er da let!" "Aase væ' rolle, essen komme do i seng!" Det hjalp selvfølgelig ikke, men så tog jeg hende med et fast greb om livet, gik ind i det nærmeste sovekammer, lagde hende i seng og bad hende være "rolle." Jeg gik så ind til moderen der var lidt rystet og mente, at jeg nu ikke let blev gode venner med Aase igen. Men jeg var klar over at Aase og jeg ville blive endnu bedre venner, hvilket også kom til at passe. Ude på øen på min tur, mødte jeg far og datter. "Æ I gal?" spurgte jeg. Ebbesen, der intet anede om, hvad der var hændt, sagde "Ja," men Aase svarede: "Nej, a æ glaj!" Nogen tid efter bad Aase også om at komme på ferie, ligesom sin ældre søstre. "Hvor vil du da på ferie?" "Ude hos onkel Viggo!" Og således blev det. Den lille pige på fire år, så sund og glad. Vi gik tur om aftenen, hvor hun blev betaget af vores gadelys, og hvad der ellers var i "Æ staj". Da hun kom i seng, lovede jeg hende rundstykker, når hun havde sovet godt. Næste morgen sov hun sødeligt, så havde Ebbesens yngste også været på ferie. Senere var det den ældste datter Rita, der boede hos mig. Hun besøgte Realskolen den vinter, hvor isen standsede den regulære trafik med færgebåden, så var det praktisk at overnatte i byen. Når der var diletant på skolen, var jeg med at par gange.

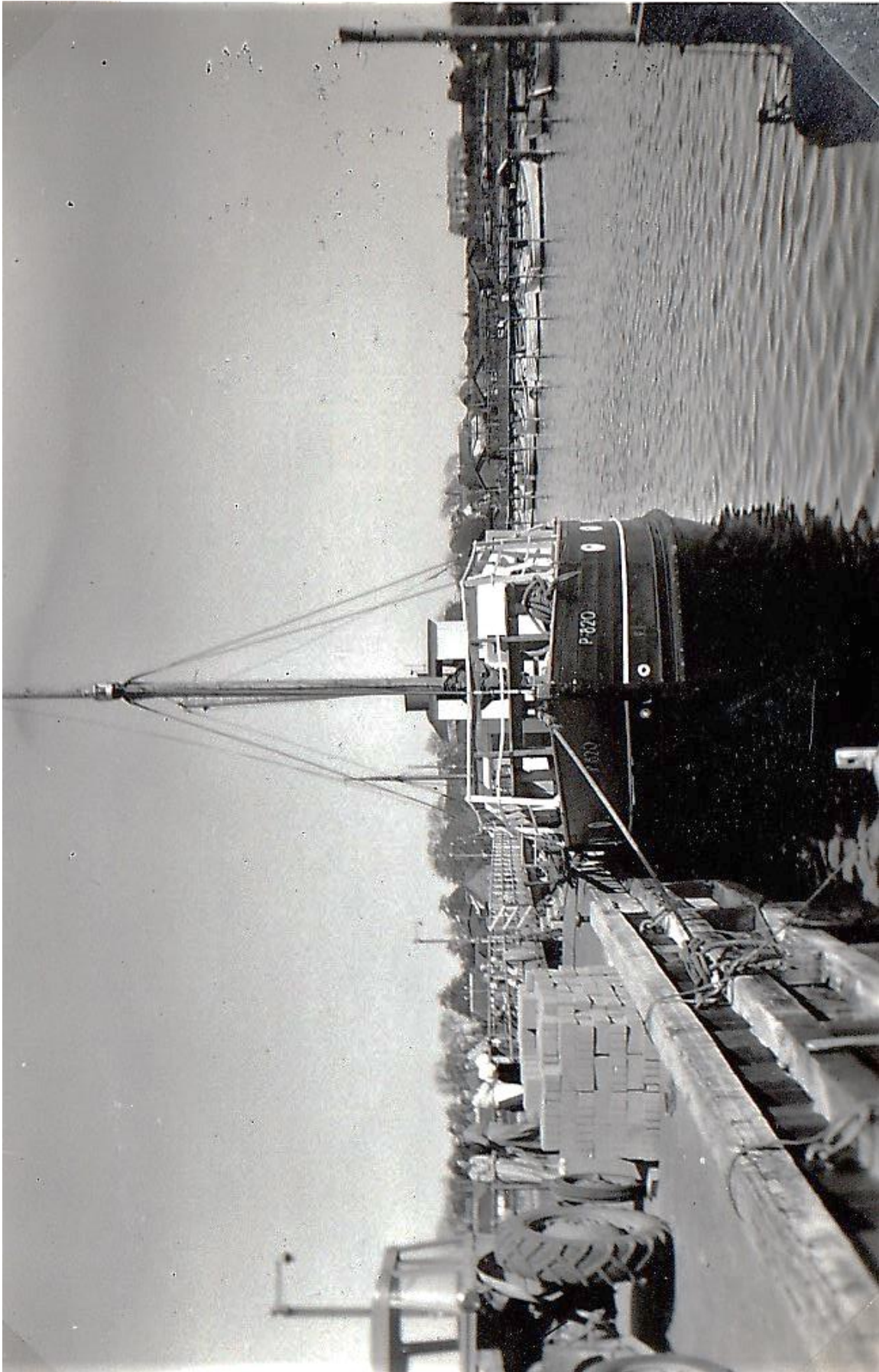


Skolebestyrer Jørgensen forærede mig så fribilletter. Som tak lovede jeg ham, at når jeg blev gift og fik et barn, skulle det besøge hans skole. Således gik det også. Min søn Peter tog realeksamen, og optrådte i en af skolekomedierne som Jerusalems skomager.



Tegning Knud Due 1962. "Basta" og Magda II Årø Havn.

Da Ebbesens flyttede fra øen, overtog naboerne Nielsen, der havde fragtbåden "BASTA", der sejlede til Haderslev med diverse landbrugsvarer en gang om ugen, færgefarten. Det var meget praktisk. Jeg havde morgenbrød med, så vi hyggede os inden arbejdet begyndte. Familien bestod af Hr. og fru Nielsen, sønnen Niels og senere kom Grethe til. Fru Nielsen var som en mor for mig. Sørgede for at jeg havde tøj nok på osv. Det var ægte venskab, og Niels havde fået en god kone i Grethe. Når BASTA kom i havn, var Grethe en fantastisk medhjælper. Det var nok hende, der var den ledende kraft i foretagendet. Jeg solgte ene del kaffe til øen. En dag kom en øbo, der ikke var kunde hos mig, ind på mit kontor. Han havde været på sygehuset med sin kone og var meget langt nede. Vi fik en snak over en kop kaffe, og så blev han også kaffekunde. Til sidst var det ikke kun forretning på øen, men en dejlig afbrydelse af det daglige. Nu



"Basta" Aarø havn ca. 1960.

fik jeg også bil, så gik det lidt lettere. Cyklen kom dog med til Aarøsund, så kunne jeg bruge cyklen på øen.

Med med Aarø er jeg ikke færdig, tværtimod. Der var de tre familier, Ebbesen, Knudsen og Sønnichsen. Knudsens flyttede først fra øen, tog til Øster Sottrup, hvor de havde købt en stor gård. Der tog jeg Ebbesens med ned til besøg, og så havde vi lille Aase med. Når vi så kørte igen, blev Hans Thyge (jævnaldrende med Aase) altid spurgt, om han da ikke ville med til Aarø. Han svarede "jo" hver gang. Knudsens flyttede senere fra Øster Sottrup til en dejlig gård i Vamdrup. Sønnichsens flyttede til en gård ved Moltrup, lige ved Vesterskoven. Gården hed "Lille Have." Det var hyggeligt at besøge Hans og Helga der. Men på grund af det ækle syn, når "jægere fra Kolding" kom tidligt om morgenen for at skyde de dyr, der ville ud af skoven for at græsse, ønskede de at flytte. Sønnichsens fik så bygget en lille gård på modsat side af landevejen. Der fik de sig godt indrettet, og takket være jeg var mobil, kunne vi besøge dem sammen med Knudsens. Ebbesens tog vi med. Der var et særdeles godt sammenhold i vores klike, der senere blev forøget med min kone Christl.



Jydske Tidende 14.7.1938

# Hurtig-Ruten SØNDERJYLLAND—FYEN

Spar Tid



Spar Penge

og tag altid med **Aarøsund—Assens Færgen**

Direkte Tilslutning til og fra Færgen ved Aarøsund med Haderslev Rutebiler.  
og paa Fyen med Tog og Rutebiler.

**HADERSLEV—AARØSUND—ASSENS—ODENSE ca. 3 Timer.**

Tur-Retur kun Kr. 7,30 — Søndage endnu billigere.

Færgens Sejlplan er ens Hverdage og Søndage.

Hverdage fra 15. Maj 1937 til 30. September 1938.

Fra Haderslev med Rutebil ....	7,20	10,40	13,00	15,15	18,05	20,40
FRA AARØSUND med Færge..	8,05	11,25	13,37	16,00	18,45	21,15
I Odense med Rutebil .....		13,50		18,25		23,27
I Odense med Tog .....	11,18	13,53	16,07	20,23		23,48
Fra Odense med Tog .....	5,18	8,48	10,20	13,11	16,13	18,40
Fra Odense med Rutebil .....		9,00	11,05		14,30	18,40
Fra Assens med Færge .....	7,00	10,20	12,37	14,55	17,40	20,10
I Haderslev med Rutebil .....	8,35	11,55	14,05	16,30	19,20	21,40

Skønneste Sejlads - Restauration ombord - Moderne Saloner - Bedste Betjening.

Annonce JT - 08.07.1938

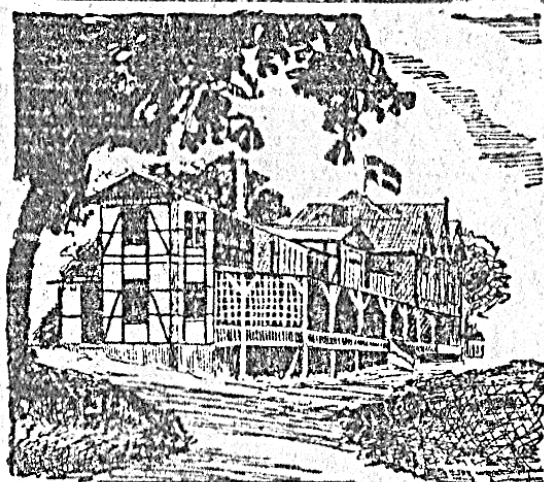
## AARØSUND

### Færgegaard

Lyse, rummelige Lokaler, gode Værelser, udmærket Badestrand. — Pensionspris efter Aftale.

Godt Udflugtssted for Skoler, Selskaber og Foreninger.

S. Rasmussen - Telf. Øsby 84 y.



Annonce JT - 14.07.1938

## 100-året for Genforeningen.

Et af de fotos, som er tilgået arkivet for mange år siden er foto af en mindetavle for unge mænd, som døde under 1. Verdenskrig, da Aarø som resten af Sønderjylland hørte under Tyskland. Vi har fået det af Sven Arne Sørensen, Aarø.



## **Da Bønderne på Aarø ville bevare fællesdriften**

---

### **Først 60 år efter lovens udsendelse gik de med til udskiftningen**

---

(Red. - rettet til nutidsretskrivning)

I begyndelsen af det 18. århundrede var der syv gårdejere på Aarø, som i fællesskab ejede seks syvendedele af jorden på øen, medens fjorten kådnere måtte nøjes med den resterende syvendedel.

Da jordudskiftningen gennemførtes i sidste halvdel af det 18. århundrede skulle Aarøs jord udskiftes sammen med den øvrige jord i Øsby sogn. Amtskontoret i Haderslev havde udarbejdet kort over jordarealet og foreslået jordens fordeling, således som lovene påbød dette. Men på Aarø gik kun kådnerne ind på forslaget, idet bønderne ikke ville gå med til at ophæve den fra fædrene nedarvede fællesdrift. I stedet for at bøje sig for lovene, opførte de et stendige tværs over øen og beholdt som hidtil deres gamle tofte. På Korsøe græssede de i fællesskab deres får og holmene brugte de til fælles høslet og eftergræsning, og den ved stendiget adskilte agerjord brugte de den ene halvdel til græsning for køerne, medens den anden halvdel blev brugt til kornavl, idet de hvert tredje år skiftede fra den ene halvdel til den anden.

De havde dog vanskeligt ved at enes om forskellige spørgsmål, således kunne de ikke enes om at mergle jorden og lige så lidt om at lægge noget ud til brak. Alligevel havde de en ret god byghøst, som var stærkt efterspurgt i Haderslev for dens gode egenskabers skyld.

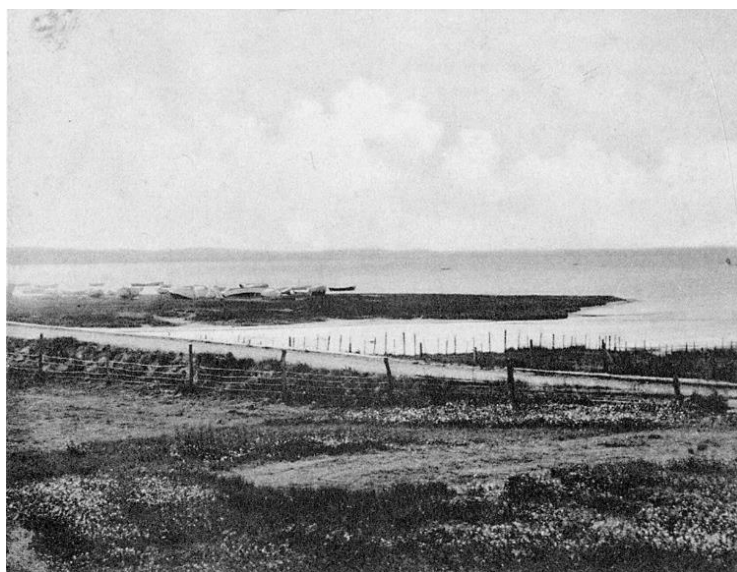
Det vides ikke, hvorfor de genstridige gårdejere ikke blev tvunget til at efterkomme loven. Men det er en kendsgerning, fortælles der i "Jahrbücher f.d. Landeskunde" 1885, at fællesdriften endnu opretholdtes til ud over året 1825. Og den ville rimeligvis være blevet opholdt endnu længere derefter, dersom ikke en landbruger fra Sundeved, Jes Martensen havde giftet sig med en datter af en af Aarøs gårdejere og med hende havde fået hendes fødegaard. Martensen var en dygtig landmand og tilmed velhavende og ville ikke fortsætte med fællesdriften, idet han af erfaring havde indset fordelene ved egendrift.

## Han måtte gå rettens vej..

Til at begynde med forsøgte han i al venskabelighed at få de andre gårdejere til at gå med til at opgive fællesdriften, men da han ingen vegne nåede, gik han rettens vej, idet han henholdt sig til lovene af 20. februar 1766 og 26. januar 1770 og den kgl. amtsmand i Haderslevs Forordninger. Hans modstandere påberåbte sig de særlige vanskeligheder, de som øboere måtte kæmpe med, især de hyppige oversvømmelser, og hævdede, at allerede deres forfædre af disse årsager var blevet befriet for at følge loven. Da den Åstedsdomstol, som besøgte øen, på nogle punkter fulgte de påståelige bønder, vistnok specielt af hensyn til digearbejdet, lykkedes det ikke Martensen at gennemføre sin retssag, idet han selv ikke hos overretten i Slesvig kunne få tilslutning.

Martensen krævede derpå sin ejendom løst ud af fællesskabet, idet han forpligtede sig til i løbet af forholdsvis kort tid at omgive den med hegn og med diger ud imod havet og udføre sit arbejde uden at berøre fremmed jord. Dette gav retten ham medhold i, og det lykkedes ham i ret få år at få sine marker inddæmmet, drænet og merglet, ligesom han gik over til et 4-års skifte. Han fik en betydelig bedre høst end naboerne, ligesom hans høudbytte var større og hans græsning bedre.

Naboerne kunne godt indse dette, men ville alligevel ikke følge hans eksempel skønt de havde midler til det. Tværtimod var de så rasende på Martensen, at de med vilje lod deres får og køer gå ind i hans marker for at skade ham. Først da en af gårdejerne solgte sin ejendom til en mand fra fastlandet, som straks fulgte Martensen eksempel, måtte de øvrige give op. Og dermed bragtes jordens udskiftning endelig i orden.



Marker på Aarø – foto fra 1907 v. arkiv.dk

**....en lille opfølgning ved red. På efterfølgende artiklen om de ulydige øboere.**

.... I efterfølgende skrift om - **en amtsmand skriver brev** - , står:

En vigtig opgave i amtsmandens tid var ophævelse af fællesdriften af landsbyjorden, udflytning fra landsbyen og samling af den enkelte bondes jorder og indhegning af hans arealer. Dette var en opgave, hvis fremme og succes stod og faldt med de lokale embedsmænds interesse. Indenfor Haderslev amt var det ejeren af Roost Fogedgård i Arild sogn Chr. Outzen, der varetog stillingen som husfoged i vesteramtet, en interesseret og virksom mand, der kunne notere flere positive resultater med hensyn til løsning af denne specielle opgave. Også hvad angår denne reform, skulle man et godt stykke ind i det følgende århundrede, førend man kan sige, at man havde nået det ønskede mål.....

### **En amtsmand skriver brev - af Harald Jørgensen**



J.C. Møsting bliver amtsmand i Haderslev 1790-1804. Tidligere virkede han som kammerjunker i København og breve til en ven marskal Johan Bülow er bevaret og er baggrund for det lille skrift af Harald Jørgensen. Der fortælles om den daglige tilværelse. Her kan også læses om Aarøunds betydning som måske det vigtigste poststed i landet:



...en vigtig handelsvej fra det østlige Danmark til Sønderjylland gik med færge fra Assens, over Lillebælt og til færgehavnen Aarøsund i Øsby sogn i Haderslev amt. I Assens var ansat to toldfunktionærer, nemlig en inspektør og en kasserer. Den første havde endvidere en mindre bevilling til en kontrolbåd, som opererede i Lillebælt udfor Assens. Når man lykkeligt var kommet i land i Aarøsund, gik turen videre ad en primitiv vej syd om Haderslev fjord og ind i købstaden. Om de to toldfunktionærer, der på civilreglementet er opført som "amtsbetjente" under Haderslev amt, nemlig toldforvalter Detlev Blenner og toldkontrollør og visitør Johann Friederich Rauch, er intet anført om deres funktionssted.

I slutningen af 1700-tallet var forbindelsen over Assens-Aarøsund og videre til Haderslev også en del af monarkiets livsvigtige postforbindelse fra hovedstaden, gennem hertugdømmerne og videre til det sydlige udland. Ad denne rute færdedes både den ridende og agende post. Haderslev var et vigtigt knudepunkt. Når posten ankom hertil fra Aarøsund, blev den sorteret i forskellige bunker. Den vigtigste fortsatte ad landevejen syd på over Åbenrå og videre. En mindre postsæk gik ad landevejen til Ribe og videre nordpå til Vestjylland. Der er formentlig også gået lokal post videre mod nord til Kolding. Der kendes i hvert fald en postmester i Christiansfeld.



R. Christiansen: Danff ridende Post

*Postkort – Dansk ridende post – tilgået arkivet v. Kaj Thomsen.*

Den ekspederede postmængde med både den ridende og agende post var i stærk stigning i løbet af sidste halvdel af 1700-tallet. Efter Haderslevs brand i 1759 opførtes en ny postgård på Nørregade, et pompøst bygningsanlæg, som i dag rummer det kendte Høppners hotel. Her var blandt andet indrettet overnatningsmuligheder for eventuelle rejsende samt fornøden plads til vogne og heste, Oprindeligt var den agende post blevet befordret af lokale vognmænd, men senere var den postbesørgelse overtaget af postvæsenet selv. Endvidere havde postvæsenet to transportforvaltere, som havde til opgave at holde de fornødne færger og rorkarle rede, når det ønskedes. Fra 1788 og til 1820 virkede den meget foretagsomme knud Petersen som postmester i Haderslev. Kørt før hans ansættelse indtraf en alvorlig ulykke på ruten Assens-Aarøsund. En færge, som havde den agende post ombord samt passager, stødte 30. marts 1784 mod en isflage ikke langt fra Aarøsund. Kun én af 13 passager blev reddet. En postsæk med værdier til 1.572 rd. foruden gods gik til bunds.

Fam. Møstring besøger Johan Bülow på Sanderumgård på Fyn, og det var ikke altid, at rejsen var lige behagelig:

...13. oktober 1798 takkede han for god modtagelse hos vennen. Han kunne samtidig fortælle, at turen fra Assens til Aarøsund med færgen havde været alt andet en hyggelig. Man havde haft stærk modvind, og det var blevet mørkt, inden man efter tre timers sejlads i de oprørte bølger var nået ind til færgelejet i Aarøsund. Gud ske lov, sluttede han.....

---

I ovenstående nævnes færgens forlis 1784 – fra Ptt-museet stammer følgende:

### **Postsækken på havets bund**

1. juni 2011 af Alexander Ritter og Sune Christian Pedersen

**To forlis af danske bæltposttransporter i slutningen af 1700-tallet førte til store tab stor debat – og en kontakt mellem postvæsenet og udvikleren af verdens første lukkede dykkerdragt. En fascinerende historie om fuser og eventyrere og entreprenører på farefuld færd.**



*Prospekt af Assens.*

*Stik af Alexia v Lode o. 1760. I billedets højre side ses færgebroen hvorfra overfarten til Aarøsund fandt sted.*

---

Følgende artikel er direkte kopieret i årsskriftet, dog er der sat tegn for at lette læsningen.

## **Forlis i Lillebælt**

I 1784 indtraf en tragisk ulykke ved overfarten over Lillebælt, der på denne tid lå mellem Assens og Aarøsund. Vinteren havde været usædvanlig lang og hård og selv så langt hen på året, som i slutningen af marts, lå der is. Agende post Johan Christopher von Seydewitz, der befordrede pakker, passagerer og værdipost havde denne dag tolv passagerer med sig, hovedsagelig udenlandske handelsfolk samlet op forskellige steder undervejs fra København. I et lille vogntog på seks vogne trillede de ind i Assens d. 29. marts midt på dagen.

Driften af sejladsen over bælteerne var efter en gammel aftale bortforpagtet af postvæsenet til lokale "transportforvaltere" der ejede postjagterne eller -smakkerne der skulle føre passagerer og post over vandet. De var forpligtede til at afsejle på fast givne tidspunkter uanset hvor få passagerer der ville med – men de kunne dog afslå, når vejret var for slemt.

På grund af en hård vind fra nordøst nægtede postskipperen Søren Dyrhauge at gå ud denne dag, og alle blev indkvarteret i byen. Da alt var ordnet på posthuset den næste morgen, besluttede postskipperen at gå ud selv om søen stadig var høj, og det stadig blæste stærkt. Isen var ikke at se, og han fordelte passagererne mellem godset og postladen med breve og værdier, og i sin egen og postforvalterens båd som han lånte. I sidste øjeblik kom en mand løbende og ville med og Dyrhauge sagde, at "vi er vel mange, men må vel tage ham med". Bådene afsejlede for god vind den ene nord og den anden syd om Aarø. På halvvejen stødte Dyrhauges båd på drivis, og skipperen befalede sine matroser at holde øje for ham, da han ikke kunne se noget for de mange passagerer. Men båden fortsatte i stor fart mod isen, og matroserne havde ikke bådshagerne fremme.

Passagererne faldt af sæderne ved det voldsomme sammenstød med en isskosse og agende posten spurgte bekymret skipperen om stødet ikke havde gjort skade, men fik til svar: "Kerer Dem ikke derom, det gør intet". Båden slap gennem isen, men da opdagede, de at den allerede var halvt fuld af vand. Skipper ledte forgæves efter lækken, men kunne ikke finde den mellem de mange passagerer og pakker. Efter et par minutter var båden sunket og kun agende posten tilbage klamrende sig til en åre eller en isflage, som han endda måtte kæmpe mod en anden passager om. Redningsbåde fra Aarøsund kunne ikke nå frem i tide. Alle andre druknede og postladen gik til bunds med værdier for 15.-16.000 rigsdaler (i det tidligere beskrivelse fra amtmandens breve er dog anført 1.572 rd. red.)



*Tegning fra tiden af dykkerdragt formentlig svarende til Weiss'.  
Denne er tilskrevet Andreas Becker*

### **Bjærgningsforsøg**

Forhør afholdt af Assens byfoged placerede ikke noget entydigt ansvar for ulykken, selvom den overlevende og flere med ham mente, båden havde

været overfyldt. Generalpostamtet svarede henholdende på de efterladtes erstatningskrav, at man ville vente og se om båden og postladen – med dennes værdier – kunne bjærges. Det blev startskuddet på et langt juridisk tovtrækkeri om hvilket denne artikel ikke handler. Derimod om selve bjærgningen:

Postmesteren i Aarø (Årøsund? Red.) havde hurtigt fået nogle mænd ud til stedet, og det lykkedes at finde postbåden og få den bragt til overfladen, men den sank straks og postladen faldt ud. Postledelsen henvendte sig da til Admiralitetet om dykkere og fik to tilsendt. Men det var et par "uroelige hoveder" der drak og lavede tumult i Assens snarere end at lede efter postladen. "Laden skal op om jeg så skal hente den i Helvede!" svarede den ene til den bebrejdende postmester, men i stedet for at tage turen gennem underverdenen forsvandt han fra byen med en pige, færgemandens sølv og – sagde rygtet – værdierne fra postladen. Den anden dykker blev sendt bort på grund af uduelighed og skattejagten opgivet.

*Kort over Itzehoe 1848. Pilene viser de steder på floden Stör hvor Weiss gennemførte sine dykkerforsøg.*

### **Dykkerdragtens opfinder**

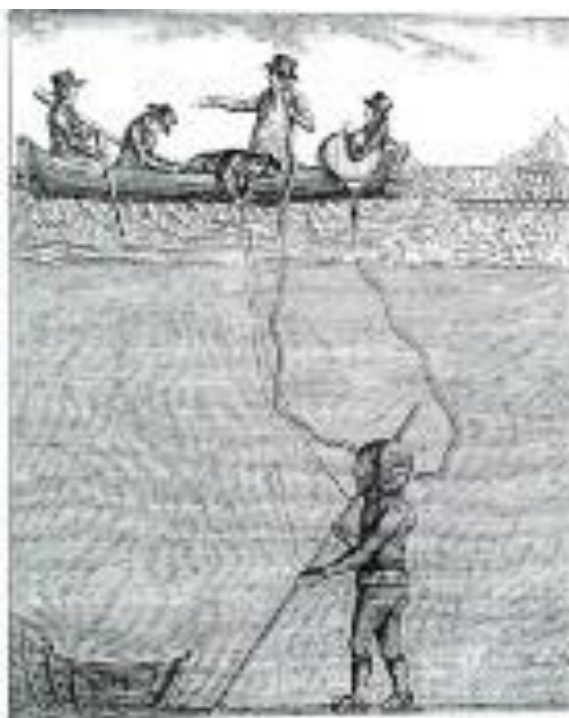
Otte år senere fandt en ny alvorlig ulykke sted denne gang i Storebælt ved Sprogø, hvor en isbåd d. 25. marts 1792 kuldsejlede. To passagerer og en matros druknede og postladen med værdier for 25.000 rigsdaler i sedler og mønt gik til bunds, mens brevsækken der var forsynet med en bøjle blev reddet. Generalpostamtet satte straks en vagt over stedet for at holde skattejægere borte; men som tidligere savnede postvæsenet pålidelige dykkere og ordentligt udstyr.

Her kom en interessant person ind i billedet. Jürgen C. Weiss var ankommet fra Sydtyskland til Itzehoe i Holsten i 1770. Her begyndte han en produktion af lim baseret på stivelse udvundet af hvede, og Weiss blev en velhavende borger i byen. Hvordan den entreprenante mand gik fra limproduktion til udviklingen af den første lukkede dykkerdragt i verden er uvist, men det var, hvad han gjorde.

Weiss havde uden tvivl kendskab til den omfattende engelske og tyske litteratur om dykning; skrevet af forfattere der til tider måtte bøde med livet for deres opfindelse. Weiss kendte fx den berømte fysiker Georg

Lichtenberg, der havde skrevet om dykning, og som var en af Weiss kunder. Weiss der beskrives som en intelligent forretningsmand med et åbent sind havde imidlertid foretaget eksperimenterne på egen hånd og krop siden 1782. Måske derfor kom han op med den originale ide om en dykkerdragt der modsat tidens dykkerklokker tillod dykkeren at bevæge sig frit omkring under vandet takket være to iltslanger, der forbandt dykkerhjelmen til overfladen, og hvorigennem der kunne pumpes ilt. Slangerne blev forstærket med et net af ståltråd til at forhindre dem i at klappe sammen under trykket. Den mest avancerede del af luftsystemet var en t-formet dyse indeholdende en sommerfugleventil der styrede inhaleringen og udpustningen. Weiss dykkerdragt var en heldragt af læder forstærket med kobber- og jernplader. Hjelmen indeholdt to huller et til mundstykket og et til et vindue. Endelig var dragten forsynet med vægte til at holde dykkeren nede og et reb til kommunikation med overfladen. Ifølge Weiss kunne man dog også tale igennem slangerne. Foran mange tilskuere havde han i 1785 testet sin dykkerdragt på 8 fods dybde (23 m) i floden Stör ved Itzehoe. I et brev fra den 17. maj samme år til kong Christian 7. beskriver Weiss sine eksperimenter og anbefaler sig til kongens tjeneste.

I 1792 efter det andet forlis kontaktede generalpostamtet Weiss for at høre om han kunne bjærge postladen ved Sprogø. Parterne nåede at underskrive en kontrakt – men i sidste ende lykkedes det en skibsmænd Peder Kruse sammen med sin søn at finde og bjærge postladen. Kruse var udsendt af postmesteren i Korsør og fandt postladen nær Sprogø. Kruse fik som belønning en livslang pension på 30 rigsdaler hans yngre kone skulle efter hans død nyde det halve og sønnen fik 30 rigsdaler som engangsbeløb.



*Tegning af "dykkermaskine" udviklet af Peter Kreeft fra Berth 1800. Sandsynligvis er systemet meget tæt på Weiss' dykkerdragt.*

## Efterspil

De alvorlige ulykker fik et efterspil og en konsekvens for indretningen af det danske postvæsen. Grosserersocietetet udskrev på baggrund af de ulykkelige hændelser en idekonkurrence til forbedring af bælttransporterne. Postskipperne protesterede højlydt mod denne urimelige kritik alligevel indkom en del mere eller mindre fantasifulde forslag – bl.a. et om at alle postbåde skulle medtage en livredder i form af en dreng der skulle holdes i skarp svømmetræning og – også i koldt vand – kunne dykke. Drengen skulle afholdes fra at drikke brændevin (som alle andre søfolk); som andre besvarelser afslørede denne de helt igennem usle vilkår som søfolkene arbejdede under og den udbredte drukkenskab der fulgte med det hårde liv.

Enden på diskussionerne blev en reel forbedring: Postvæsenet påtog sig fra 1793 selv at drive bælttransporterne på Storebælt med egne fartøjer og i løbet af 1793-94 blev postjagterne "Mercurius" og "Ørnen" bygget og indsat til stor tilfredshed blandt de rejsende. En anden konsekvens af ulykkerne blev at værdiforsendelser ikke længere blev sendt over bælteerne med isbåde. Fastansatte dykkere i postens tjeneste hører vi derimod ikke noget om.

JV, søndag d. 23. januar 1966

Han kan holde 30 års jubilæum:

## Østkystens ene digegreve

Som den eneste person på Jyllands østkyst kan Peter Dahl, Aarø Sund, smykke sig med den sjældne titel, men i dag er han 76 år, og det er ved tiden, hans afløser skal findes.

I hele den jyske østkysts udstrækning finder kun ét digelav og kun én person med titlen digegreve. Det er Peter Dahl, Aarø Sund, en 76-årig personlighed, som gennem årene er blevet kendt langt ud over Øsby Sogns grænser for sine utallige tillidshverv. I 30 år har Peter Dahl nu fungeret som digegreve og formand for Aarø Digelaug, og på trods af et langt liv i stor aktivitet, er Peter Dahls ryg stadig rank, hans syn klart og hans ånd og vid skarp.

Peter Dahl er født i Aarø Sund og har, bortset fra sin deltagelse i første verdenskrig, boet alle sine dage i Øsby Sogn. Hans mor var fra lillebæltsøen Aarø, og gennem hele sin barndom og ungdom modtog Peter Dahl med åbent sind de mange indtryk, som familiens ældste gav, når de fortalte om

forholdene i bonde- og fiskersamfundet i forrige århundrede og længere tilbage. Han er vel i dag den eneste i hele Øsby Sogn, som kan fortælle om begivenheder, der ingensteds står nedskrevet og som strækker sig fem generationer, og til tider længere, tilbage.

Den gamle digegreve var i sin ungdom med i vestfronten, men kun i to år. I skyttegravens mudder og søle florerede tuberkulosen, og Peter Dahl skulle blive en af denne tidligere så frygtede sygdoms ofre. I 1916 blev han med prædikatet "uhelbredelig" sendt hjem fra fronten. Men livsviljen sejrede, og efter tre år hjemme var Peter Dahl sig selv igen.

### Sognerådsarbejde førte ind på sporet.

Det blev han på mere end en måde. Genforeningsdagen var rykket nær, og i hele landsdelen forberedte man sig på en aktivitet, som det ikke

tidligere havde været muligt at udfolde. For Øsby og Aarøsund betød genforeningen bl.a., at færgefarten til Assens blev genoptaget efter at have ligget stille i tysk tid.

Peter Dahl var med til at genetablere færgefarten, og som tiden gik kom han med i meget andet arbejde, f.eks. fik han plads i sognerådet, hvis formand han var i perioden fra 1931 til 1954.

Det var indirekte sognerådsarbejdet, der førte Peter Dahl ind på sporet: Hvervet som digegreve på Aarø. Efter afviklingen af alle øvrige tillidshverv, holder han sig stadig til dette, men det kan



På toppen af diget skuer Peter Dahl ud over øen, som er en så stor del af hans liv. I nordøst samler vinteren kræfter og hælder anstrengelserne ud over Aarø, men stormen er ikke farlig. Kun, når den kommer sammen med fuldmåne og højvande... I baggrunden kryber fiskernes huse sammen få meter bag digerne.



vel ikke vare evigt, og Peter Dahl regner selv med at 1966 bliver hans sidste embedsperiode.

### **100 års digebyggeri på Aarø.**

Peter Dahl fortæller gerne, og til hans kæreste emner hører digebyggeriet på Aarø. Fortællingerne herom har deres udgangspunkt så langt tilbage, som i 1868, hvor det første dige blev opført på øen til værn for havet. Aarø ligger lavt, plant med havoverfladen og nogle steder under. Om det første digebyggeri har Peter Dahl kun sparsomme oplysninger, men det hjælper senere.

I 1877 blev igen opført diger på Aarø, og de ligger der endnu, langt inde i landet, hvor beboerne kalder dem "æ højvej", for samtidig med at være diger bruugtes de og bruges stadig som trafikårer.

Digerne, som blev opført i 1868 belv ødelagt af en stormflod i 1872, da en atter var kommet økonoisk på fode. Atter blev menneskerværk ødeagt af havets enorme kræfter, denne gang ved en stormflod i 1904. Under første verdenskrig faldt det i 80 russiske krigsfangers lod at bygge et nyt dige på øen og disse mennesker var endnu i arbejde, da Pter Dahl kom hjem fra krigen.

En ting, som gør russerdiget bemærkelsesværdigt, er, at det er opført fuldstændig uden ingeniør - eller anden sagkyndig hjælp. Selvfølgelig stødte øboerne på vanskeligheder af teknisk art under arbejdet, men de blev som regel overvundet. – Således var man i tvivl om, hvor højt det nye dige skulle bygges for at give den fornødne sikring. En tænsom husmand bemærkede imidlertid, at dertil, hvor vandet stod under stormfloden 10 år tidligere voksede der kamilleblomster, og på den måde fandt man frem til, hvor højt diget skulle være. Naturen havde ad egen vej løst det tekniske problem.

### **Aarø digelag stiftes**

Som årene gik forfaldt imidlertid også russerdiget, og sikringsbyggeri på Aarø blev aktuel igen i begyndelsen af 30érne sammen med ønsker om en landvinding. Daværende, afdøde amtsrådsmedlem Jens Hørløk fra Skodborg, var, som formand for Statens Jordlovsudvalgs sønderjyske afdeling bl.a vidne til at digerne på Aarø forfaldt på grund af manglende fællesskab ved deres vedligeholdelse. I begyndelsen af 30érne foreslog han oprettelse af et digelag på øen, men disse planer vandt ikke gehør hos

aarø-bønderne. De ville helst forsætte på den gamle måde, hvor de, der havde jord grænsende op til digene, vedligeholdte deres strækning efter bedste evne og en var ikke altid lige god...

Men de var jo uretfærdigt af dem, som havde jord, der ikke grænsede til digerne, men som alligevel nød godt af den beskyttelse, de gav.

Efter nogle år slog den fornuftige tanke igennem, og i 1936 stiftedes Aarø Digelag.

Ingen vidste i begyndelsen rigtigt, hvad det skulle bruges til, men det er klart for alle, at de gamle diger var utilstrækkelige. Men hvordan skaffe penge til nye? I rådvildheden blev udarbejdet et landvindingsprojekt, men en af svaghederne ved dette var, at maximum-tilskuddet fra staten kun var på 30.000 kr., og der ville blive en tung økonomisk byrde at bære for de implicerede lodsejere.

### **Da Peter Dahl spidsede øren**

Det var i en tid med kriser og arbejdsløshed, og en aften sad den nyudnævnte digegreve og hørte folketingsdebat om daværende socialminister K.K. Steinckes forelæggelse af et omfattende lovkompleks om beskæftigelsen. I talen hed det bl.a., at socialministeren ønskede et vist antal millioner kroner til forskellige arbejder, bl.a. en sikring af digerne på Lolland-Falster, som var skønnet for lave.

Det var nok ord, der kunne få Peter Dahl til at spidse øren, og hans første indskydelse var: "Vi må have fat i nogle af de penge". Og den tanke skulle senere være medvirkende til, at Aarø for en tid fik karakter af et lille sønderjysk klondyke.

### **Rift om pengene**

Tanken blev hurtigt til handling. Peter Dahl ilede til Haderslev, hvor han kom ind til daværende stiftsamtmænd L.C. Lumbye og følgende replikskifte fandt sted:

Peter Dahl: "Jeg rejser straks til København og ser at få fat i nogle af disse hersens beskæftigelsespenge til digebyggeri..."

Stiftamtmanden: "Det må De sørme ikke, mand! For vi skal bruge vor part til cyklestier..." Stiftsamtmanden havde også hørt folketingstransmissionen og gjort sig sine tanker herom.

Så slemt var det dog ikke, og Peter Dahl kom til København. Der skulle mange og lange forhandlinger til, inden en løsning på problemet fandtes, og om Peter Dahls snarrådighed vandt en sejr, kan dømmes efter gennemlæsningen af de følgende linier.

Ventetiden blev i øvrigt anvendt til at lave afvandingen om til et kombineret dige- og landvindingsprojekt, der skulle koste ca. 210.000 kr. – en formidabel sum efter datidens forhold.

### **Hjalp den gode jagt?**

Ved sin ankomst til København gik Peter Dahl sporenstregs op til den daværende formand for Statens Jordlovsudvalg, Niels Frederiksen, som tog ham med op i ministeriet for offentlige arbejder med ordene: "Du har sytten børn (statshusmandsbrug) på Aarø, se nu til at du kan hjælpe dem"!

Efter de ord var Niels Frederiksen en af Aarøs varmeste forkæmpere i digespørgsmålet.

I ministeriet blev Peter Dahl vist ind til, hvad han kalder "en morderlig fin mand", som var kontorchef og hedder K. Friis Jespersen, senere amtmand i Hjørring og Svendborg, nu pensioneret, og for øvrigt en bror til dommer Friis Jesperen, Rødding. Forhandlingerne ville ikke rigtig glide, og så kom Peter Dahl på den tanke, at han kunne invitere kontorchefen over på feriebesøg på Aarø, men kontorchefen affejede med svaret: "Jeg holder aldrig ferie".

Peter Dahl forsøgte igen: "Så er De måske jæger". Et glimt tændtes i kontorchefens øjne, og Peter Dahl tog tråden op. "Der er mange fasaner og agerhøns ovre på den smukke ø. Kunne De ikke tænke Dem en jagttur dertil?"

Det kunne K. Friis Jespersen godt og efter efterårsjagten fik digelaget de eftertragtede penge. Men om det skyldes fasaner og agerhøns skal her være usagt.

### **Men bedre en socialhjælp!**

Digelavet fik 100 pct ´s tilskud til arbejdslønninger og 30 pct. til materialer, og ganske bemærkelsesværdigt er det, at denne historie udspillede sig hen

over hovedet på landvæsenskommissionen, som ellers er den normale vej for opnåelse af denne slags tilskud. Men ingen protesterede. Man glædede sig i stilhed – Foruden statsmidlerne blev der brug for endnu 30.000 kr. til afvandingen, projektet blev betydelig udvidet undervejs, og disse manglende penge blev ydet af Haderslev By med 17.500 kr., Amtet gav 7.500 kr. og Øsby 5.000 kr.

Borgmester Andreas Thulstrup, Haderslev, der vil huskes om en stejl natur, skulle ifølge kilder, som er tilflydt Peter Dahl, have sagt, da han underskrev overenskomsten: "Godt er det ikke, men det er bedre end socialhjælp..."

Det var da også i anden række Haderslev Købstad efter Aarø, som kom til at nyde godt af digebyggeriet. Den arbejdsløse skare var stor, men formindskedes i Haderslev ved at 100 mand hver dag meldte sig "under fanerne" og tog til Aarø, hvor skovlene ventede. Aarø blev som et Klondyke for en tid. Det var en broget skare, som arbejdede. Peter Dahl husker bagere, skomagere, skræddere, urmagere og andet godtfolk med den altoverskyggende interesse, det daglige brød....

Folkene udførte dige- og landvinding i løbet af et årstid, men atter en gang skulle det vise sig, at havets bidende virkning var hårdere, en man havde regnet med.

### **Stormflodsnatten, som ødelagde**

De diger, som var bygget, havde en højde på 2,20 meter og var fem en halv kilometer langt langs nord, nordvest og østsiden af øen. Desværre med en fejl, nemlig med for lidt anlæg, hvilket vil sige, at havets chancer for at udfolde ødelæggende aktivitet forhøjes. Denne konstruktionsfejl og tangpesten var oplægget til naturkatastrofen i efteråret 1944, stormfloden. Ved alle Danmarks kyster voksede førhen blæretang helt op til overfladen, hvorved følgeslaget dæmpedes. Da tangens forsvandt, blev søen tilført ekstra kraft.

En stiv nordøst blæste op om aftenen, og den følgende nat og dag skulle Peter Dahl få brug for al sin myndighed. Alle, som kunne hjælpe på digerne, var af hus, og i hundredvis af sandsække gik fra hånd til hånd for at tætte de truede steder i den mørke nat, hvor vindens tuden opførte en uhyggelig melodi i samklang med søernes brydning i brændingen. Ved stormfloden opstod der fare for "Lykkehusene" en koloni af fiskerhuse på øens vestside,

men husene blev reddet af den gode indsats og det samme gjaldt meget værdifuldt agerbrugsjord.

Derimod var diget revet op på lange strækninger, og man kunne så småt gøre klar til at opføre et nyt. Det var især ved pumpestationen på øens nordside, diget havde taget skade, og i 1962 begyndte man igen digebyggeri sideordnet landvinding. Det ny dige ligger på nogle strækninger tilbagetrukket for det gamle, mens dette på andre strækninger er blevet reetableret. Arbejdet, som sluttedes sidste år, blev gennemført uden tidligere tiders enorme indsats af mandskab, men med moderne gravemaskiner.

### **En tragisk nat på Aarø Sund**

Når Peter Dahl kommer over på øen, går tankerne på langfart, og han fortæller om den største gravsten på den lille kirkegård omkring "Julekirken":

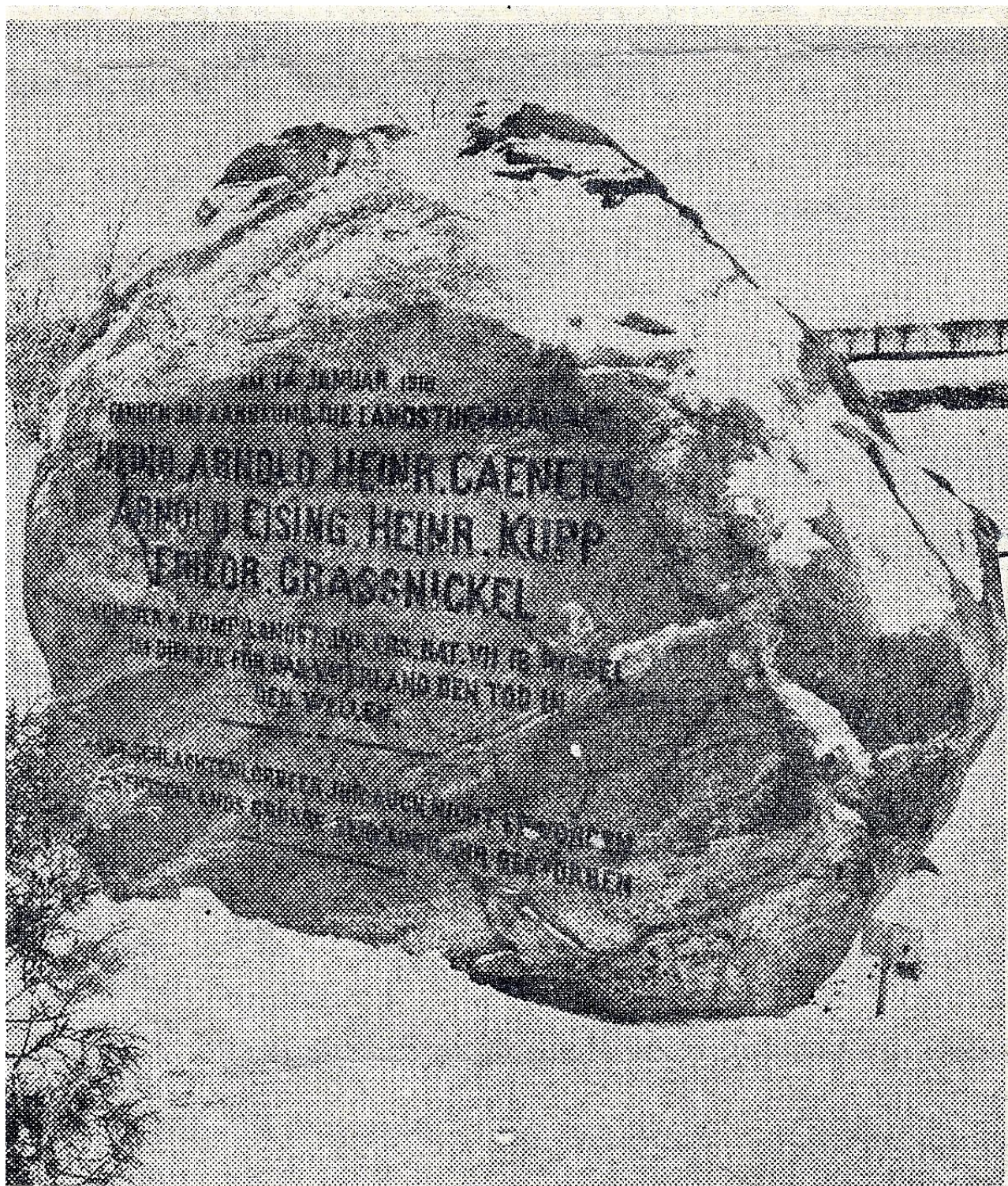
Under første verdenskrig var om natten trukket en spærre over Aarø Sund, hvorved tyskerne ville forhindre, at engelske undervandsbåde om natten luskede sig fra Kattegat ned i Østersøen.

På Aarø var stationeret seks landstormsfolk, hvis opgave bl.a. var at tage spærren ind i dagtimerne. For at opfylde denne pligt måtte de hver morgen færges over til fastlandet kl. 5.

Så hændte, at færgemanden sad på kro og svirede hele natten, og så medtaget han var af nattens ballader, var han usikker på hånden, da han begav sig til dagens gerning. Stort bedre blev det ikke af, at en hård nordvestlig kuling stod ned gennem sundet. Han satte fra land med de fem landstormere – den sjette havde sovet over sig – men færgemanden kunne ikke klare sin opgave, og hans tunge båd drev ned i spærren, hvor den hang fast i nogen tid og kæntrede. Det var den 14. januar 1916, og de seks mænd forsøgte at klamre sig til wirene, men kulde og vand fik overtaget, og de måtte slippe deres tag og gik ned.

Færgemanden fandt man senere på stranden ved Hejls, men landstormerne drev ind på Aarø og ved Aarøsund.

Stenen på Aarø kirkegård fortæller, at fem landstormmænd (ældre soldater) fra 7. lands-storms-infanterierstatsningsbataljon Wesel fandt døden i bølgerne ved Aarøsund d. 14. januar 1916. – "I tjeneste for Fædrelandet". Selv om de ikke vandt laurbær i slag, så er også de døde



**De fem landstormmænds gravskrift på kirkegården ved »Julekirken«.**  
En overgang under anden verdenskrig mente patrioter det rimeligt, om stenens indskrift blev skjult for dagens lys, og den blev gemt bort. Men modsætningerne udjævnes, og i dag kommer den historietællende granitblok igen til sin ret.

for Tysklands storhed, slutter den versificerede inskription.

---

**Remisen**, det nuværende bådebyggeri, spillede en stor rolle, da sukkerroerne blev læsset på togvogne til transport fra Aarøsund til Assens. Haderslev Roklubs herre klubhus skimtes bag bygningen.



Remisen 1953. Foto: Preben Bork

---

## **.....set fra Assens .....**

Vi har været på den anden side og besøgt bl.a. Willemoes-museet og Toldbodhusmuseet, hvor 100-året for genforeningen også markeres.

## **Assens-Aarøsund**

Op igennem 15-1600-tallet var Assens et af de kongeligt forordnede udførelsessteder for okser til den voksende befolkning i Vest- og Centraleuropa. Efter 1640 fik Assens-Aarøsund overfarten en fremtrædende betydning, idet den centrale postrute på strækningen

mellem København og Hamborg gik mellem de to havne. Turen mellem Nyborg og Hamborg over Assens-Aarøsund kunne omkring år 1700 gøres på 43 timer i godt vejr.

Tabet af Sønderjylland efter 1864 og jernbanens udbygning hen over Fyn i 1865 gjorde rejsen mellem Middelfart og Kolding betragteligt kortere og afskar dermed Assens-Aarøsund fra at være den centrale forbindelse mellem kongeriget og hertugdømmerne.

Assens status som periferiområde havde fatale konsekvenser for næringslivet i byen, og der blev gjort meget for at genetablere færgeforbindelsen. Først efter genforeningen i 1920 lykkedes det A/S Lillebelts-Overfarten at få koncession på postoverførsel. Overfartsforbindelsen gjorde det nemmere at sejle svin til svineslagteriet og roer til sukkerfabrikken i Assens. Selskabet vægtede en hurtig forbindelse, og motorfærgen "Sønderjylland" blev indsat dec. 1921.

Med åbningen af Lillebæltsbroen i 1935 lev betingelserne for færgefarten dårligere og den ophørte endelig i 1972. Efterfølgende har der været flere forgæves forsøg på at genoprette ruten.

## **Der var en grænse**

Den 9. februar 1920 dagen før afstemningen om Sønderjylland i zone 1, ankom et passagertog til Assens Station. Lidt senere kom ekstratoget, der var sat ind. I alt skulle ca. 750 stemmeberettigede ankomme med tog til Assens denne dag, hvorfra de skulle sejle videre til Sønderjylland. Assens var således en af overfartsbyerne, da Sønderjylland skulle stemme om grænsespørgsmålet.

Strandgade i Assens var pyntet med æresporte som hilste sønderjyderne velkommen til overfartsstedet. Isbryderen Stærkodder, fragtskibet Ægir og udflugtsskibet Helene lå klar i Assens Havn og fragtede alle de 776 passagerer til Haderslev, hvorfra de rejste videre til deres afstemningssteder.

Der blev ydet en stor indsats fra flere sider, for at finde alle de stemmeberettigede dansksindede, som var udvandret fra Sønderjylland, så de kunne bidrage i kampen om at ændre den dansk-tyske grænse. Udmeldingen om valgdatoen for zone 1 kom den 10. januar, og der var således kun en måned til at forberede valget og finde de stemmeberettigede, hvor de end befandt sig.



For Assens og omegn spillede det en væsentlig rolle, hvorvidt landet på den anden side af bæltet var dansk eller tysk. Da Danmark, efter krigen i 1864 bl.a. skulle afstå hertugdømmet Slesvig til Prøjsen, blev byens meste centrale livsnerve revet over. Som overfartssted på postruten mellem hovedstaden og hertugdømmerne og videre ned i Europa, har Assens gennem århundreder været en vigtig del af kommunikationslinjen, hvor post, passagerer og kreaturer blev fragtet over bæltet.

Krigen i 1864 og den følgende ændring af landegrænsen, gjorde det svært at opretholde en Assens-Aarøsund forbindelse. Samtidig medførte udbygningen af jernbanen over den nordlige del Fyn, at Assens nu ikke længere var en del af forbindelsen mellem landsdelene. Dette var fatalt i en periode hvor den industrielle udvikling tog fart. Erhvervslivet kæmpede, og i 1884 lykkedes det at få etableret en jernbanelinje til Assens, der forbandt byen med hovedbanen over Fyn. Dermed var grundlaget skabt for at virksomheder som De Danske Sukkerfabrikker kunne etablere fabrik i byen.



Aarøsund 1938. Det kongelige Bibliotek

Efter første verdenskrigs afslutning blev der heftigt diskuteret, hvordan man igen skulle forbinde Fyn og Sønderjylland med en helårsrute. De Danske Sukkerfabrikker havde allerede ved Genforeningen tilbudt de sønderjyske roedrykere at fragte deres roer til Assens, og selskabet støttede derfor oprettelse af færgeforbindelsen.

Første juni 1920 kunne der nyoprettede A/S Lillebelts-Overfarten ønske velkommen ombord på Helene, som nu blev sat i regelmæssig drift mellem Assens og Aarøsund. Gods var en væsentlig del af det, der blev transporteret over bæltet. Foruden roer til sukkerfabrikken blev også transport af svin til Assens Svineslagteri en væsentlig del af grundlaget for færgetransporten. I 1923 blev bilfærgeren som erstattede Helene, ombygget til jernbanefærge, således at roerne kunne transporteres til sukkerfabrikken på jernbane.

## **Fra Assens Amts Dagblad....**

Af de ca. 100 sønderjyder, som formentlig findes her i Byen, har enkelte henvendt sig til Havnefoged Jacobsen og bedt ham være sig behjælpelig med Udfyldning af skemaerne til begæring om optagelse på valglisten i H.t. fredstraktaten. Havnefoged Jacobsen tog da anledning til at henvende sig til Sønderjysk Forenings bestyrelse, først til formanden og senere til et andet medlem, for at spørge, om Sønderjysk Forening ikke ville tage det op at indvarsle de stemmeberettigede sønderjyder til at komme tilstede en bestemt aften, for at man samlet kunne udfylde begæringsskemaerne. Såvel formanden som det andet medlem af bestyrelsen nægtede at have med den sag at gøre; den vedkom ikke Sønderjysk Forening!! Hr. Jacobsen spurgte da, om man ikke ville tage ham det ilde op, hvis han samlede sønderjyderne? Nej det vilde man da ikke. Herefter indkaldte havnefogeden så igennem pressen sønderjyderne til at komme tilstede på Marcussens Hotel i aftes. Her kom ca. 60 sønderjyder, som fik begæringsskemaerne udfyldte. Men tilbage er formentlig henved 40 sønderjyder, hvoraf nogle dog vides selv at have udfyldt og indsendt deres begæring. For de øvriges vedkommende henleder vi opmærksomheden på, at de, hvis de ønsker det, kan få assistance ved udfyldningen ved at henvende sig enten til havnefoged Th. Jacobsen, bogholder J. Jeppesen, Brdr. Plum, eller redaktør Gustav Vejle, som alle har skemaerne liggende til udfyldning.



Social-demokraten:

## **Paa Vej til Sønderjylland.**

### **Faaborg**

Der var stort røre ved Faaborg havn i går, da den sønderjyske passagerflåde stod ind mod molen med Dannebrog vajende på mastetoppene. Det var Flensborg-damperne "Albatros", "Feodora", "Fønix" og "Fylla", som kom hertil for at afhente den dyre last, de kostbare stemmer, der tirsdag skal votere for Slesvigs blodvædede jords genforening med moderlandet.

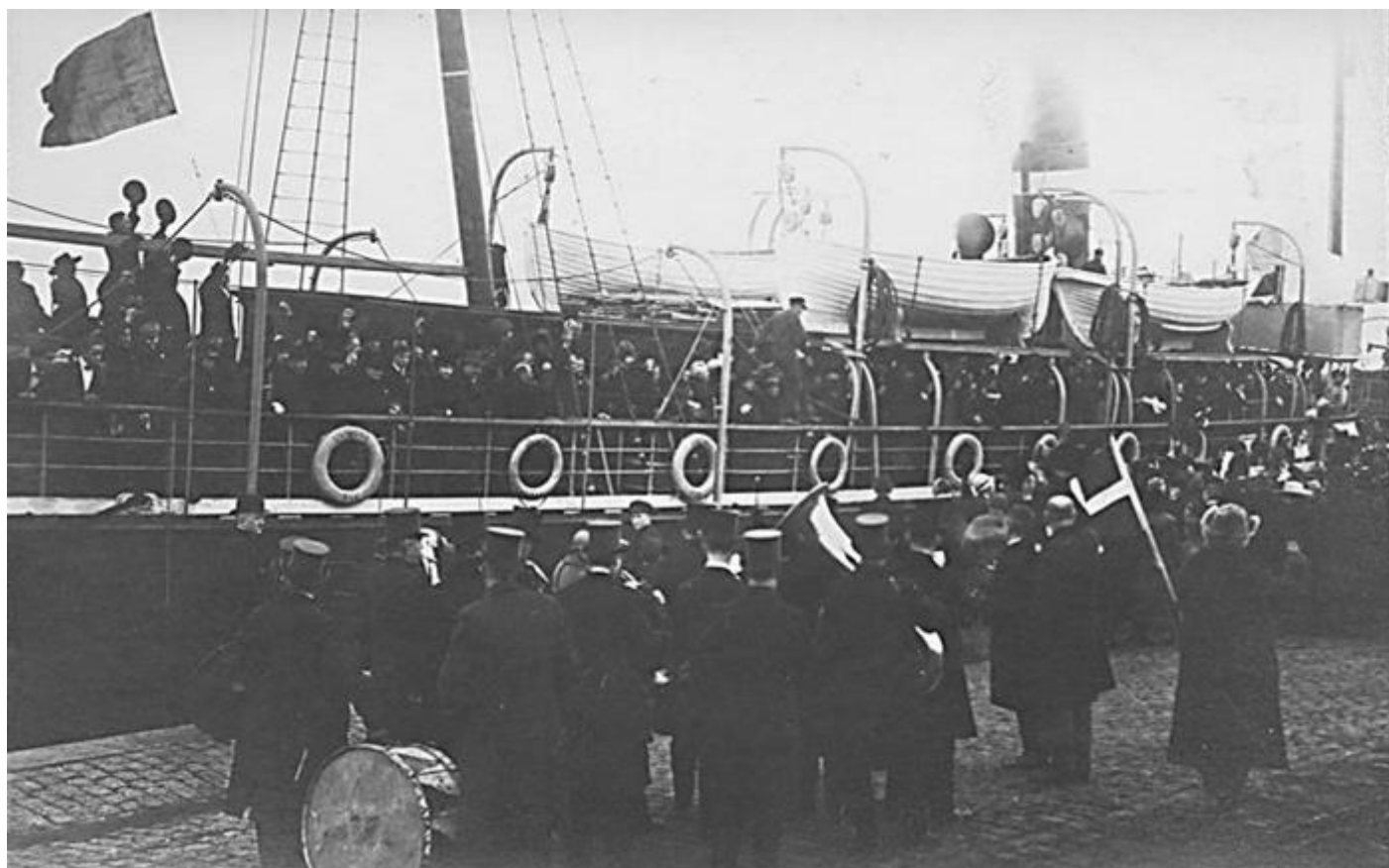
Og samtidig begyndte de første stemmeberettigede at lyse op i Faaborgs smukke gader. De kom med eftermiddagstogene i et antal af ca. 60 stk. og blev modtagne af Faaborgs beoere med åbne arme. Naturligvis måtte de overnatte her i byen, men der var velvillige mennesker nok, som ville huse de kærkomne gæster.

Dagen i går bragte dog kun en forsmag. Anderledes præget blev byen i dag af de mægtige sønderjyske skarer, som ved 10-tiden i en lang, bred

strøm væltede fra banegården til havnen, overalt genstand for beundring og hilsen. Ligeledes ankom dampskibet "Ellen" med en imponerende levende last, således at i alt ca. 1000 stemmeberettigede kunne gå ombord i de smukke med flag festligt pyntede Flensborgskibe.

Fra tidlig formiddag udfoldede der sig et broget liv på Byens kaféer og restauranter. De rejsende med de første morgentog skulle jo have en lille hjertestyrkning, inden de gik om bord: Faaborg by havde vist sig som en god vært og i Borgerforeningens lokaler arrangeret gratis udskænkning af kaffe og servering af brød og kager. Mange forkortede ventetiden her.

Det store flertal fik dog ikke tid, men måtte skynde sig fra toget ned til havnen. Her, som for øvrigt overalt i byen, smældede flag ved flag og kolossale menneskemængder fra by og opland var mødt for at overvære den historiske afsejling. Musikdirektør Nielsens orkester musicerede og leverede tonerne til den ene skønne fædrelandssang efter den anden ud over pladsen. Der var hurraråb og vinken, håndklap og bravoråb. Publikum stemte begejstrede i med også den engelske og franske nationalmelodi som blev modtaget med stormende bifald.



"Stærkodder", S/S, isbryder/færge ankommer med de stemmeberettigede til Haderslev 1920

Byrådet in pleno var mødt sammen med byens højeste embedsmænd og øverste honoratiores; Politimesteren svedte som en grubearbejder, da han stemplede de rejsendes pas. En for en måtte han passere og have det lovbeftalede stempel sat på papirerne, inden det tillodes dem at få om bord.

Endelig oprandt det store øjeblik. Signalet lød, Landgangsbroerne inddroges, fortøjningerne kastedes los. Dampfløjterne hvinede. Musikken spillede "Der er et yndigt land", og fra såvel de bortdragende som fra dem, der blev tilbage, udløste følelserne sig i bragende hurraråb, svingen med hatte og vinken med lommetørklæder – i det skjulte aftørredes mangen glædeståre. Så svingede skibe rundt, skruerne piskede skummet op, og et for et, gled de 4 stolte Flensborg Svaner med deres lykkelige, overglade og af det højtidelige øjeblik betagne passagerer af sted mod sydvest. Det prægtige solskinsvejr og det blidt krusende hav gjorde rejsen til en stor behagelighed.

Længe endnu blev folkeskarerne stående på havnepladsen. Man sang og vinkede fra begge sider, så længe man kunne høre og se hverandre.



Færgen "Turisten"

## Assens

Assens var fra den tidligste morgen i festskrud. Flag vajede over byen, og folk var på færde overalt i anledning af de stemmeberettigede sønderjyders gennemrejse.

Af de til transporten til Sønderjylland bestemte skibe ankom de to allerede i går eftermiddags, nemlig isbryderen "stærkodder", hjuldampere "Ægir". Tidligt i morges stod "Helene" ind i havnen.

I går eftermiddags strømmede masser af folk til banegården for at modtage dem, der ventedes fra de sydfynske øer. Publikum blev dog en del skuffet, thi kun få kom om eftermiddagen, største parten havde ventet til Nattoget, der til gengæld var stuvende fuldt.



Postfærgen hjuldampere "Ægir" – her Korsør

De første ankomne fik logi for natten på hotellet, hos venner og bekendte eller gæstfri private, hvorimod det sidste og største hold straks gik til havnen og om bord på damperne, gjorde sig det hyggeligt for natten og fik nogle få timers kvægende søvn.

Assens by har gjort sig hæderlige anstrengelser for at give sønderjyderne et festligt indtryk med hjem til fødeegnen. Fra banegården ned til havnepladsen er rejst en prægtig allé af flagstænger, fra hvis toppe den blodrøde Dannebrogsgug i dag vajer. En stor med blomster, grønt og nationale farver pyntet æresport falder alle i øjnene. Den bærer inskriptionen: "Nu er dagen der, vi vil hjem!"

I formiddags ankom med ekstratog ca. 750 stemmeberettigede. En stor menneskemængde bød velkommen og trykkede hænder og turen fra banegården til havnen var en hel æresparade. Sønderjyderne fulgtes af velvillige borgere, der bar kufferter og bagagen for dem. Byens musikkorps, der spillede på stationen, da toget ruede ind, fulgt é med gennem gaderne til havnen, og er forkortede det ventetiden, indtil alle var kommen om bord på skibene.

De 3 dampere stod straks efter ud af havnen, hilst "Lykkelig rejse!" og "Godt resultat!" af de mange hundrede tilskuere.

Odense:

Odense statsbanestation frembød ved 8-tiden i morges et livligt skue. Med ekstratog afrejste til Faaborg og Assens de sønderjyder, som i morgen skal stemme i første Zone.

Der er mange stemmeberettigede og mange tilskuere, folk i alle aldre, unge og gamle. Mange har forsynet sig med et lille dannebrogflag eller har en rød blomst i knaphullet – Togene bliver hurtigt besatte, men de glider af sted uden forsinkelser.

Publikum vinker venligt farvel. Der råbes hurra, da toget sætter sig i bevægelse, og der vinkes med lometørklæder og de små flag. En behagelig festlig stemning, en egen sejsikker ro, lyser på alle ansigter. Udfaldet er og må være således, som det ønskes.

Ved middagstid rullede et par ekstratog fra Nyborg ind. De kom fra København med veteraner, de gamle mænd og kvinder, som man ikke har

ment kunne tåle den ret lange sørejse fra hovedstaden til Sønderjylland de skulle derfor sendes hjem pr. bane over Vamdrup.

I det første tog, der kun bestod af boggievogne, sad de allerældste og svageligste. De kører fra København til Grænsen i samme vogne, der var ført med færgen over bæltet. De gamle kigger ud og vinker, men synes noget skuffet, thi kun ca. et halvt hundrede odenseanere er mødt op for at hilse på dem. Hvidklædte sygeplejersker ledsager dette; medens den herværende afdeling af "Røde Kors" har sendt nogle mænd ud, i fald hjælp skulle være påkrævet. Der blev dog ingen brug for assistancen.

En halv snes minutter senere kom næste ekstratog. Det bestod af 10 stuvende tæt besatte vogne. Blandt de mange ældre sås dog også en del yngre ansigter. Toget holdt kun et par minutter og gled så stille af sted fulgt af nogle svage hurraråb. En patriotisk ung mand råbte: - tag Sønderjylland med hjem! - Det skal vi nok, svaredes der, og så forsvandt det omstridte lands forkæmpere medens de få tilskuere skiltes - en lille smule slukøret.

Man havde dog ventet lidt større sympatitilkendegivelse. Og det havde sønderjyderne sikker også!

Assens Socialdemokrat d. 16. april 1919.

## **Stort besøg af Sønderjyder i Assens!**

De tømmer omtrent fuldstændig kolonialhandlernes butikker.

Siden rederiet "Østersøen" har sat damperen "Turisten" i fart Assens-Aarøsund, har sønderjyderne ret flittigt benyttet turen herover. Og efter at det blev tilladt dem at tage 5 kg levnedsmidler med tilbage, er strømmen vokset stærkt.

I går var der særlig mange herovre. Damperen kom over med fuld last og måtte straks tilbage for at hente en ny forsyning, der ikke kunne komme med første gang.

Så snart sønderjyderne havde benene på Assens havn, gik det i fuld fart op i byen, og butikkerne ligefrem stormedes.



Kolonialhandlerne havde rivende afsætning, og deres butikker var uhyggelig tomme efter invasionen.

De gode Assensborgere får ikke chokolade og dårligt nok kaffe i påskedagene.

## Der vankede Kanel.

Til Lettelse for Toldkontrollen har Toldvæsnet i Assens indført, at det udrejsende Publikum skal forevise en Regning fra den Kjøbmand, hvor Varerne er kjøbt, saaledes at det af Regningen kan ses, hvor meget Pakken indeholder, og hvad der er i den, hvilket skulde tjene til, at Toldvæsnet kun behøvede at veje Pakkerne og aabne en enkelt for at kontrollere dens Indhold.

Da imidlertid saadanne Pakker fra en derværende Kjøbmand forleden Dag blev aabnet, viste det sig, skjønt der medfulgte Regninger, hvorpaa der kun var opført Varer, som nok maatte udføres, at to af Pakkerne desuden indeholdt hver en Pose med  $\frac{1}{2}$  Pund Kanel, som var skjult i andre Poser, indeholdende Mel og Havregryn.

For Overtrædelse af Udførselsforbudet har Kjøbmanden i Følge »Fyns Tid.« vedtaget en Bøde paa 100 Kr. til Statskassen.

## Der vankede Kanel

Til lettelse for toldkontrollen har toldvæsnet i Assens indført, at det udrejsende publikum skal forevise en regning fra den købmand, hvor varerne er købt, således at det af regningen kan ses, hvor meget pakken indeholder, og hvad der er i den, hvilket skulle tjene til, at toldvæsnet kun behøvede at veje pakkerne og åbne en enkelt for at kontrollere dens indhold.

Da imidlertid sådanne pakker fra en derværende købmand forleden dag blev åbnet, viste det sig, skønt der medfulgte regninger, hvorpå der kun var udført varer der nok måtte udføres, at to af pakkerne desuden indeholdt hver en

pose med  $\frac{1}{2}$  pund kanel, som var skjult i andre poser, indeholdende mel og havregryn.

For overtrædelsen af udførselsforbudet har købmanden ifølge Fyns Tidende vedtaget en bøde på 100 kr. til statskassen.

## .....Initiativ til af etablere færgerute efter genforeningen....Lidt mere om færgefart Assens – Aarøsund

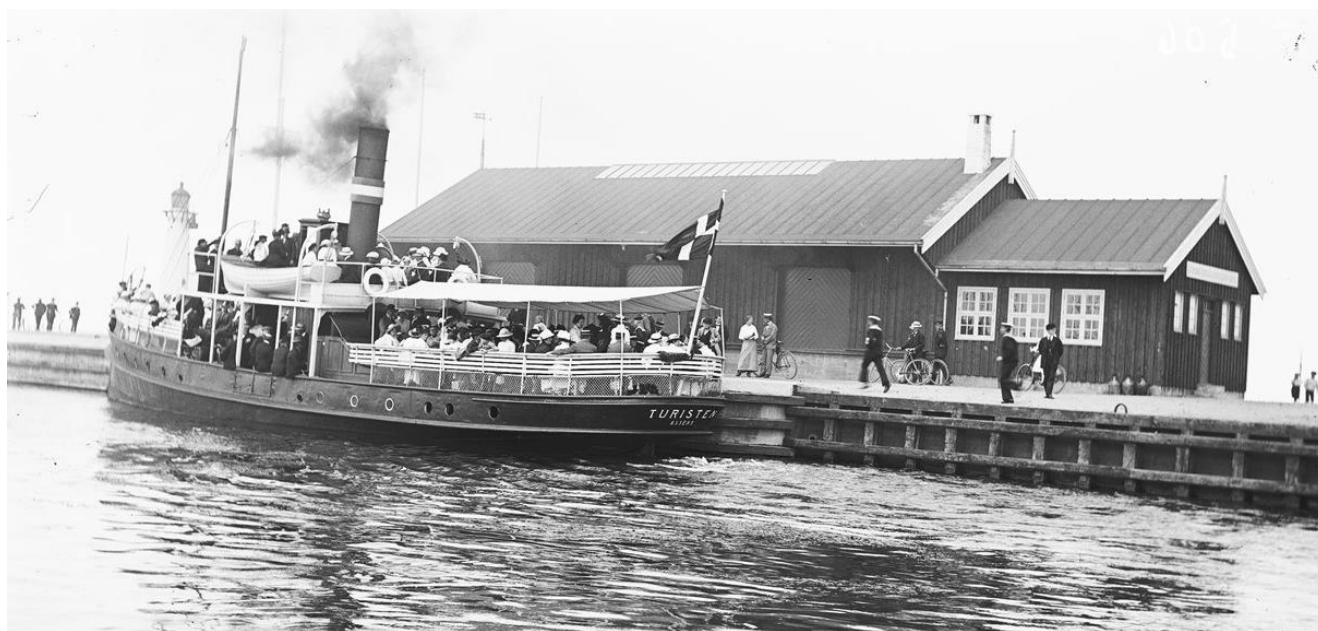
Datoen er desværre ukendt, - men dette stod skrevet i Assens – Socialdemokrat, omkring 1920....

### Assens

På Hotel "Phønix" afholdtes i aftes møde af garanterne i en forbindelse Assens – Sønderjylland.

På det i sin tid nedsatte udvalgs vegne bød købmand Kaj Plum velkommen og aflagde efter at dommer Feddersen var valgt til dirigent, en udførlig beretning om det arbejde, udvalget havde udført.

I garantium var tegnet godt 50.000 kr., deraf i byen kr. 17.000. Der forelå forskellige tilbud, bl.a. på køb af "Turisten II" for kr. 105.000, og på leje af "Helene" for 6 måneder og derefter med en måneds opsigelse. Sidstnævnte damper vil i leje og med øvrige udgifter koste os ca. 200-250 kr. daglig.



S/S "Turisten II" ved damskibspakhuset på midtermolen.

Tidligere S/S "Steinmann".

Bygget på Howaldtswerke, Dietrichsdorf, Kiel i 1890.

Sejlede fra 1913 til 1923.

Ejer og skibsfører J.F. Jensen.

Fra Arkiv.dk

Om det foreliggende spørgsmål førtes en længere diskussion, hvori deltog foruden indlederen driftsbestyrer Nielsen, fabrikant Poul Berthelsen, Savskærer Johansen, Borgmester Strøyberg, Lods Petersen, dommer Feddersen, laur. Petersen, maskinmester Erichsen og redaktør Sørensen.

Repræsentant Dau gav oplysning om forhandlinger på den anden side bæltet og købmand Th. Plum om resultatet af en audiens hos trafikministeren.

Det vedtoges til slut enstemmigt at lade udvalget arbejde videre for at opnå de bedste mulige resultater med hensyn til lejen af "Helene".

Endvidere vedtoges det at lade udvalget sammentræde som stiftere og forelægge forslag på et møde af garantier om dannelse af et aktieselskab.

Før genforeningen var der toldregler for gæster fra sønderjylland.....

## **Grænsebyen Assens....**

I perioden efter 1. verdenskrigs afslutning var det ikke usædvanligt, at sønderjyder kom til Fyn for at købe varer med hjem. I Sønderjylland var udbuddet dårligere end i Danmark, selv om den engelske handelsblokade også ramte Danmark. Man måtte kun tage 10 pund fødevarer med til Sønderjylland. Det var heller ikke alle varer, man måtte medbringe over grænsen. Derfor kan vi læse i avisen fra 1919, om smugling af varer, vi i dag tager for givet.

## **Stude gennem Assens til Aarøsund**

Stude og kvæg har op gennem 15- og 1600-tallet været en betydelig indtægtskilde i Assens fordi Assens sammen med Ribe og Kolding var landets eneste udførselssteder og dermed også toldsteder i forbindelse med øksnehandelen. Studene blev drevet både fra Fyn og Sjælland over Assens på vej til markeder i Wedel ved Hamborg og i Hertugdømmerne.

De hvilede ud og blev fedet op på herregårdene omkring Assens, inden de var klar til at blive skibet over Lillebælt.



**Brahesborg** ved Assens er fra slutningen af middelalderen, - måske blev studene også fedet på her.

Der skulle betales told for hvert dyr, der blev udskibet fra havnen. I midten af 1600-tallet var antallet af udskibede stude højt: Mellem 4.000 – 6.000 stude årligt.

18. marts 1642 var en særlig travl dag i Assens. Her blev 1.400 okser skibet over til Aarøsund. Skibene, som sejlede stude over Lillebælt, var åbne smakker, som kunne rumme både kreaturer, vogne, heste og passagerer. Smakken blev roet ud fra havnen, og den dag i dag finder man spor efter studedriften på det røde pakhús på midtermolen i Assens, hvor ringe er støbt ind i grundmurens syd- og vestlige del.

## **Antal dage studene var på vandring**

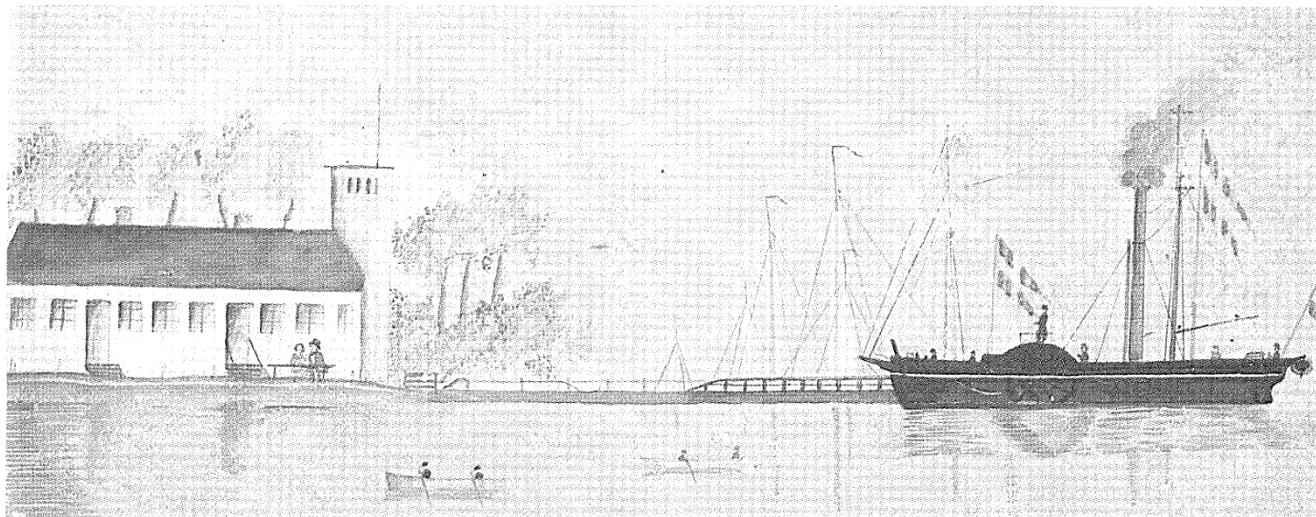
Studene blev udskibet fra Assens i marts eller april måned, også i dagene omkring påske. Typisk var de tre uger om at vandre fra det østlige Skåne til Assens.

Til sammenligning var de også tre uger om at vandre fra Gjessingholm på Djursland til markedet i Wedel, men her gik de dog ikke den direkte vej.

Vandringen fra det østlige Skåne til Helsingborg tog ca. 9 dage. Vandringen fra Helsingør til Korsør tog også ca. 9 dage, og fra Nyborg til Assens var de ca. 5 dage om turen.

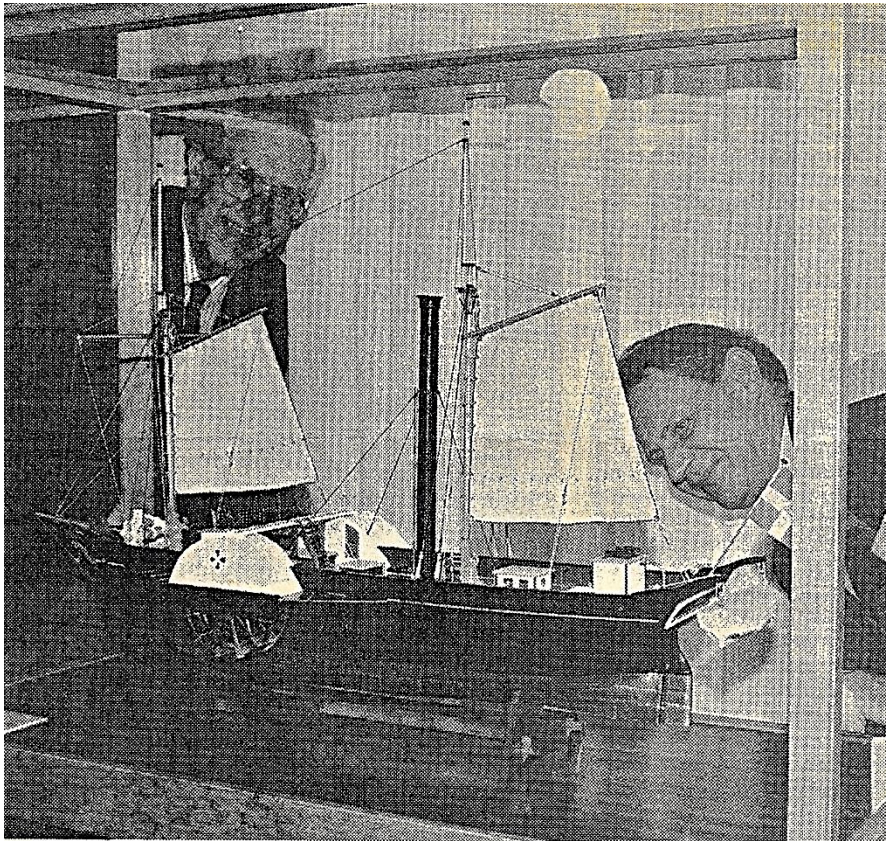
I et brev fra Christian IV dateret 22. febr. 1623 fremgår, at han skal have drevet 280 øksner fra Steinburg vest for Hamborg til Frederiksborg. Det tog ca. 14 dage at komme fra Haderslev til Wedel. Man antager, at okserne har gået 3-5 mil om dagen, hvilket svarer til ca. 20-30 km. Der har dog været et par hviledage undervejs, så reelt har okserne måske gået ca. 10-11 dage.

## Jørgen Mangor og "Mågen"



Her ligger "Maagen" i Aarøsund. På det tidspunkt fandtes det lille færgeløstue med et ottekantet fyrtårn.

Modelbygger Jørgen Mangor startede på model af Maagen i februar 1987 og lagde sidste hånd på værket vinteren 1990. December 1990 overrakte han modellen til Sømandsforeningen i Assens, og modellen fik Toldbodhus museum som sit nye hjemsted. Modellen er bygget i skala 1:24 og bygget efter de da 150-årige tegninger, der opbevares i rigsarkivet sammen med den originale byggekontrakt. Modellen er således en nøjagtig gengivelse af det hjuldampskib, der i 1838 blev indsat på poststruten Assens-Aarøsund. Hjuldampskibet Maagen blev bygget på Jacob Holm og Sønners Værft i København til Generalpostdirektionen efter tegninger udført i 1837 af fabriksmester ved sø-etaten, kommandørkaptajn Schifter. Foruden anvendelsen på overfarten fungerede Maagen som reserveskib på Storebæltsoverfarten. Under krigen 1848-1850 benyttedes den som troppetransportskib til transport af krigsmateriel og som slæbeskib. I 1858 solgte generalpostdirektoratet Maagen til en skibsreder i Kastrup, der omdøbte den til Neptun, og den blev ophugget i 1899.

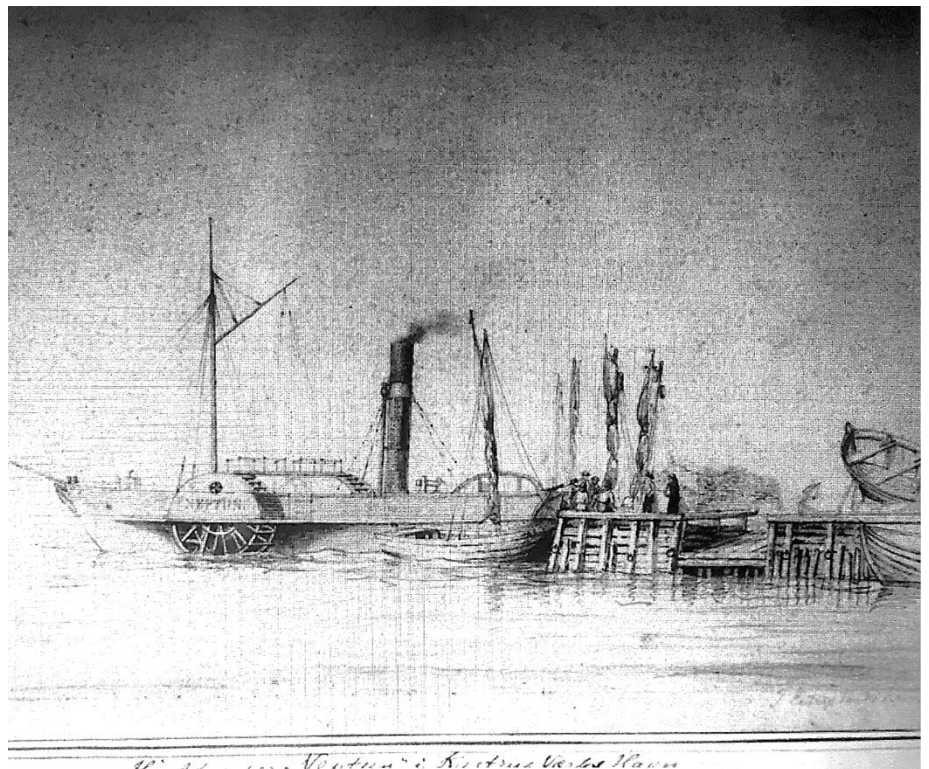


Avisen var også på pletten: (desværre ingen dato eller navn)

ASSENS – Det er skibsbyggeren Jørgen Mangor og historiebevarer H. Erhardt Clausen, der her betragter den mest bemærkelsesværdige gave, som Assens Sømandsforening fredag fik på sin 100-års dag. Det er en model af hjuldampere "Maagen", der som det første dampskib blev indsat på Assens-Aarøsruten i 1838. Det er Sømandsforeningens formand, Jørgen Mangor, der har bygget modellen, som

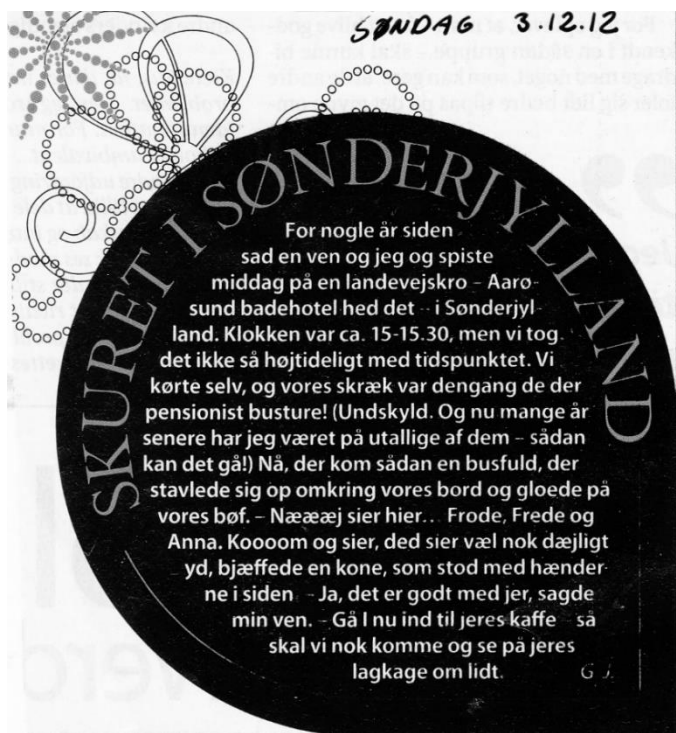
blev køllagt i hans hjem i 1987, og siden bygget efter de originale tegninger, som nu befinder sig i Rigsarkivet. Byhistoriker H. Erhardt Clausen takkede for gaven og redegjorde for "Maagen"s historie, som endte med ophugning i 1899. Foto: Ole Bjørndal Bagger.

Her ligger Dampskibet Maagen i Kastrup Værks havn og er omdøbt Neptun. Skibet har en 30 hk motor. Foto fra Arkiv.dk



Et lille udklip fra ugebladet Søndag d. 3.12.2012

## SKURET I SØNDERJYLLAND



49/2012 SØNDAG | 15

For nogle år siden sad en ven og jeg og spiste middag på en landevejskro - Aarø-sund Badehotel hed det - i Sønderjylland. Klokken var ca. 15-15.30, men vi tog det ikke så højtideligt med tidspunktet. Vi kørte selv, og vores skræk var dengang de der pensionistbusture! (Undskyld. - Og nu mange år senere har jeg været på utallige af dem - sådan kan det gå!) Nå, der kom sådan en busfuld, der stavlede sig op omkring vores bord og gloede på vores bøf. - Næææj sier hier... Frode, Frede og Anna. Koooom

og sier, ded sier væl nok dæjligt yd, bjæffede en kone, som stod med hænderne i siden. - Ja, det er godt med jer, sagde min ven. - Gå nu ind til jeres kaffe, - så skal vi nok komme og se på jeres lagkage om lidt. G.J

## Sommerhusene ved stranden



Sommerhusene under "parken" Aarø-sund, før de fik hver sit individuelle udtryk.

