



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Fra Kyst til Kyst



FRA KYST TIL KYST

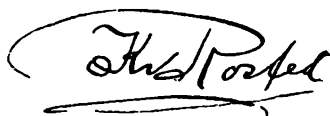
OVERFARTSTEDET SØNDERJYLLAND—FYN GENNEM TIDERNE



I KOMMISSION HOS BOGHANDLER PAUL A. PETERSEN
PLUMS BOGHANDEL, ASSENS

N AAR jeg har samlet disse Hjemstavnsbilleder, er det for at give Efterverdenen et Billede af de Begivenheder og Tildragelser, der knytter sig til Lillebælt og Overfarten fra Fyn til Sønderjylland, samt for at bevare hidtil utrykte Ting vedrørende denne Overfart.

Jeg har en Tak at bringe Fr. Rudbech, Aarø-sund, for mange værdifulde Optegnelser, ligesom jeg takker „Lillebæltsoverfarten“ for uhindret Adgang til dette Selskabs Arkiv.

A handwritten signature in black ink, enclosed in a simple oval underline. The signature appears to read "Fr. Rudbech".

Forsidebilledet tegnet af
Kunstmaler M. Mikkelsen, Faaborg
.....
Trykt i 10.000 Eksemplarer

ASSENS AMTS AVIS' BOGTRYKKERI
ASSENS



Stenalderens Tider for 8000 Aar siden begyndte Mennesker syd fra at komme op gennem Sønderjyllands hidtil ubeboelige Egne, og snart derefter foregik saa den første Sejlads fra Haderslev Næs til den fynske Kyst, hvor Assens nu ligger.

Forud for Stenalderen gik 3 Isperioder med to interglaciale Danselser. Hvad der afbrød og igen paabegyndte disse Isdannelser, ved man ikke. Enkelte Videnskabsmænd mener, at de skyldes varielle Kulsyremængder i Luften. Hver Istid varede ca. 10,000 Aar, saa den første Isperiode mener man ligger en 40,000 Aar tilbage.

Den Isperiode, der ligger nærmest vor Tid, begyndte at smelte for en 12,000 Aar siden, og Isranden flyttede sig nord paa.

De smeltende Ismasser dannede styrkende Gletscher ud i Østersøen og dannede paa sin Vej Storebælt og Øresund. — Østersøbasinet blev efterhaanden saa overfyldt, at det, rimeligvis endnu før sidste Istid var endt i Vendsyssel, brød igennem og dannede Lillebælt. Det er saaledes muligt, at Fyn endnu var landfast med Jylland, men Landet har været dækket af store, mørke og tætte Fyrreskove. Derigennem vovede en Stenaldermand sig aldrig. Rød for Mørkeaaenden var han, og Skoven var uvejsom. Han fulgte Kysten, og saa han en ny Kystlinie tilstrækkelig nær, saa gled han paa en Vindfælle over det smalle Vand mod det nye Land.

Efterhaanden har ogsaa Stenalderfolkene udviklet sig til at tage Vaaben og Redskaber i Brug, og Ilden er taget til Hjælp. Ved den fældede de Træer, og ved Hjælp af Ildgløder udhulede de Træstammer til Baade, og lidt efter lidt naaedes Overfarten.

En Aas Udløb gjorde, at de første, der kom over Bæltet, slog sig ned, hvor nu Assens ligger.

Naar kom de første Mennesker til Kysten ved Aarøsund, og hvor lang Tid gik der, inden de lod sig føre over til den anden Kyst, hvor nu Assens ligger?

Fra den yngre Stenalder Tid hører Gætningerne op; nu læser

man som i en Bog dels gennem Gravfund fra den yngre Stenalder og dels i Affaldsdyngerne omkring ved Bopladserne fra den ældre Stenalder.

At der har været livligt Samkvem mellem Folk paa begge Sider Lillebælt allerede i Stenalderen, viser Fundene. Deri kan man læse, at Folkene har kendt til hverandre og været Stammefrænder.

Lige fra den allerførste Tid, da Klanen har slaet sig ned ved Aaens Udløb og der dannet Begyndelsen til Assens paa den ene Side Bæltet og til Aarøsund paa paa den anden, har de to Bopladser været ens i sit Grundlag og ikke helt ens i sin Udvikling, fordi Ufredstider efterhaanden skubbede Stammerne bort fra det udsatte Halk. Hoved og Aarøsund ind i den lune og for Røverne mere sikre Krog, der nu hedder Haderslev. Men Overfartstedet havde en Gang dannet sig paa det smalle Bælte fra Aarøsund til Assens, og der blev det og er det den Dag i Dag. I henved en halv Snes Tusind Aar har Farten her gaaet over Bølgen blaa. — Lige fra de første Mennesker kom listende over paa en Fyrrestamme, Stormen havde væltet, til vi udhalet med lægget Rejsetrøje og Kikkert, gaar ombord i Færgen „Sønderjylland“, eller Rolls-Roycen kører fjedrende let ud paa Dækket af den „fortsættende Landevej“, er der sket Forandringer.

Det er ikke Stedet her at nævne disse. Pladsen tillader kun en meget kortfattet Antydning af Levnedsløbet.

Stenaldertiden afløstes af Broncealderen, og Folket blev et andet; man gik fra det primitive over til det mere indviklede. — Man lærte sig at bygge Skibe, der dreves frem af Aarer, saa opdukkede Kendskabet til, at benytte Vinden, der ogsaa den Gang for i rigeligt Maal hen over de danske Kyster.

Klanen blev til store Familieflokke og senere Smaakonger, der bekrigede hinanden. — Urfolket afløstes af Herthadyrkerne, og da disse havde regeret paa Kysten et Tusind Aar, kom Asagotherne sejrende paa Lillebælt, og vi gled op mod Kristendommens Indførelse.

Med denne kom den egentlige Pastvang — Høvdingene blev mistænkelige. Der kom Folk med en anden Gud, og det var noget af det, de frygtede mest.

Kongerne tog sig Ret til at vide Besked med, hvem der gik med Landets Døre. De skaffede sig nøjagtig Kundskab om, hvem der før ind og ud af Landet, og de kontrollerede alle Færgesteder.

HADERSLEV OG ASSENS.

Forinden denne Kontrol blev egentlig effektiv, regerede Kong Ole i det nuværende Haderslev Amt. Denne Konge dræbtes, og hans Søn

Hader kom til at regere, og efter denne har Haderslev sit Navn, og da vi ved, at Hader blev dræbt af Harald Hildetand, og denne, som var Odins Yndling, falder i Braavallaslaget, kan man omtrent tidsfæste, fra hvilken Tid Haderslev er opstaaet som By.

Assens har aldrig laant Navn af ydre Begivenheder. Det er mest rimeligt at tro, at den har faaet en Betegnelse af de første Stenalderfolk som Ar-os (Aaen og dens Udløb), og dette Navn er med Sprogets Udvikling blevet til Assens. Haderslev blev Købstad 1150. Assens bliver det først Hundrede Aar senere 1295. Men allerede ved Herredsinddelingen omkring 1000 er Assens Midtpunktet for Baag Herred og nævnes som Militærplads for de 100 Mand, Herredet skulde stille i Leding. Samtidig nævnes Kongsgaarden med Tofte. (Gamtofte).

S M A K K E R N E.

Men Vejen over Assens og Aarø Sund bliver som andre Færgesteder kontrolleret af Regeringen, og denne Ret udvikler Kongerne til at blive en fuldstændig Ret over Færgestederne.

I Valdemar Sejrs Jordebog fra 1231 omtales Assens, som er lagt til „Kongens Fadebur“ — d. v. s., at Kongen tager Skatterne. Andre Byer maatte ellers skatte til nærliggende Gods. Men i denne Jordebog omtales ogsaa Afgifter til Kongen af Færgen.

Naa, det er 700 Aar siden, men vi ved altsaa, at Færgeriet da har været i planmæssig Gænge, saaledes at det blev en Indtægt for Kongen.

I Haderslev Byret fra Aaret 1292, skrevet paa Dansk, faar vi for første Gang paalidelige Efterretninger om Færgen fra Aarø Sund til Assens. Haderslev Borgere er fritagne for Færgetold, og om Færgetold læses der i Artikel 7:

„For satlet hest sex pening, for ent hæt (Kvæg) otte pening, for ent faar och ent svin fingre (fire) pening, for en man too pening. Byen (Borgerne) skulle och vere lethig (fri) for sundlige (Sundfærgeløn), ther van er at gifves (som sædvanlig gives).“

Smakkerne blev Broen for Handel og Vandel Landsdelene imellem, men foruden Købmandsvejen blev de Krigsvejen, ligesom Vejen over Assens—Aarø Sund blev Kongevejen. Valdemar Sejr laa ofte i Assens paa sine Rejser gennem Landet, og i 1396 gik Dronning Margrethe og Erik i Assens og ventede Grev Gerhard og flere hollandske Grever.

De kom ogsaa, og man fik en Forhandling i Stand om Lensvæsenet.

Da Kong Hans drog til Ditmarsken i 1500, drog han gennem Assens med sin Hær, og Beretningen siger herom, at det voldte megen Uro.

EN HOVED-FÆRDSELSVEJ.

Gennem Rejsebøger og paa anden Maade faar vi, efterhaanden som Rejserne over Bæltet bliver mere almindelige, god Besked om Forholdene.

I Aaret 1516 sendte den tyske Kejser Maximilian en Diplomat Sigmund von Herberstein til Christian II. Henreisen gik over Lolland og Falster til Nykøbing, men paa Hjemvejen kom han over Sjælland og Fyn til Assens.

Herberstein fortæller saa: „Den næste Morgen sad vi igen i Skibet og sejlede med store Sorger og Farer to Mile, kom til Sonderjuchtlund og maatte rejse 4 Mil tillands til Oplow (Aabenraa).“

1532 sendte Kong Frederik I en Befaling til Assens By,

„at the lade alle ferger were paa thenne siide paa othensdag afften, thy H. M. agter at skicke syn heste ther ofluer och lade thennom bliffve ther en nat, och skulle the skicke hans folck, ther met kommer, høg og haffre till hestene och thenom mad och øll, szom hos samme heste ere.“

I de danske Cancelliregistranter fra Aaret 1535 findes et Brev fra Christian III til Tyge Krabbe og Rigets Raad. Det var i Grevens Fejde, Landet var i Oprør, Lybekkerne laa paa Fyn og havde besat Assens. I Brevet meddeler Kongen sine trofaste Mænd, at hans Orlogsmænd har faaet Ordre til at begive sig „udi Aaresundh“ og gøre deres Flid til at nedlægge de Skibe, som foran Assens forsyner Fjenderne med Proviant. Faa Maaneder senere be-sejredes Fjenderne saa ved Øksnebjerg.

I nogle gamle Skatteregistre fra 1542 nævnes en Jørgen Fallesen i Aresundt, som ogsaa har Øen Linderum kvit og frit. Han er den første Aarøsunder Færgemand, hvis Navn vi kender.

I Aaret 1555 faar Tolderen i Assens, Povl Bang, af Kongen Ordre til altid at holde en Færge rede til Haderslev Næs for at hente Kongens Breve og Bud; Lensmanden i Odense befales at holde en Postklipper (Hest) i Assens, saa Kongens Breve med Hurtighed kan bringes videre til Odense.

„For sig og sine“ havde Kongen fri Overfart, og det har været store og besværlige Dage for Færgemændene, Borgerne og Bønderne, naar den kongelige Familie drog over Færgstederne. Fra de nærmest liggende Havne hentedes Skuder og Baade til Hjælp, Bønderne fik Ordre til at møde med deres Heste og Vogne, og Borgerne maatte sørge for de Fremmedes Underholdning.

En Vognseddel fra Christian III. Tid viser det kongelige Rejse-selskabs Størrelse.

Kongen 6 Vogne, Dronningen med det unge Herskab 16 Vogne, Marcus Sinder 5 Vogne, Henrik Sølvpop 3, Otto Maler 1, Gregers Dørsvend 4, Apotekerens 3, Mester Mickel (Lægen) 2, Ditmer Barber 1, Kokken 12, Kieldersvendene 5, Roland 4, Dronningens Stald 3, Hofmesterinden med Jomfruer 20. Cantsleren 2, danske Cancelli 3, tyske Cancelli 3, Drabanterne 12, Lange Brahe (Adelsmand) 1, Borchert von Bomelburg, Romyn, Mauritz Rantzow og Jørgen von Hudt (Hofsinder) 1, Kusker 1, i Alt 111 Vogne, men ved festlige Lejligheder kunde der være 150, 200 og 250 Vogne, som skulde beføres.

Hertug Hans den Ældre kom ofte fra Haderslev til Aarø-sund og sejlede med stort Følge over til Assens; da han drog til Forleningen i Odense, kom han med 297 Heste til Færgen.

Uden Pasbord enten fra Kongen eller Kansleren maatte ingen passere, Færgemændene havde strenge Ordre til at agte paa alle dem, der drog ud eller vilde ind i Landet; Embedsmændene i de forskellige Len eller Herreder maatte passe godt paa, at de mange fremmede og andre vejfarende Folk kun drog over de almindelige Færgsteder.

Lensmændene faar 1563 følgende Brev fra Kongen :

„Da der er kommet en Karl ved Navn Jochim Holepoge her ind i Landet, der holder sig aldeles ubekendt, skal have flettet sit Skæg og indstukket det, og da man ikke kan vide, hvad Anslag han har i Sinde, skulle de lade ham anholde, hvis han kommer til Færgstederne, og ingen Skibe eller Færger lade løbe ud, før end de have undersøgt, hvad Folk de have inde.“

For Assens har det været af stor Betydning at være det almindelige Overfartssted fra Fyn til Sønderjylland, men det havde dog ogsaa sine store Ulemper, da de medførte besværlige Overførsler af Tropper, bekosteligt Gæsteri og lign. Borgerne maatte altid sørge for Herberge og Underholdning; især i Krigens Tid har det ikke været en let Opgave, naar der, som i Aaret 1563, kom 3000 Ryttere med Færgerne over fra Haderslev Næs. Alle Stalde maatte gøres i Stand, Øl, Mad, Hø, Havre og Straafoder maatte være der i Forraad.

1567 klages der meget over Færgemændene, fordi de tager ubillig Færgeløn af de Rejsende, men først 1574 fastsattes der en bestemt Takst.

1592 var Færgebroen i Assens aldeles forfalden, saa Børgerskabet med stor Bekostning maatte bygge den op igen, hvorved det kom til at restere med et Aars Byskat, 200 Dlr., men Kongen eftergav dem de 100 Dlr.

Kong Frederik II. rejste ofte over Assens—Aarø Sund. I sin Dagbog fra Aaret 1583 skriver han:

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

Hans Søn, Christian IV., var ligeledes en hyppig Gæst ved Færgeløbet. I sin Skrivekalender for Aaret 1635 fortæller Kongen, at han den 16. November drog over (store) Bælt til Nyborg:

„Gav jeg hannem paa Smakken 6 Dl. Item gav jeg Postbuddet som kom henad Rendsborg 2 Dl.

18. 11.: Drog jeg fra Nyborg til Othense.

11. 12.: Drog jeg fra Foborre til Assens.

12. 12.: Fortærede jeg i Assens 5½ Dl. 6 Sk. Gav jeg Færgemanden 3 Dl. Til Vognleje 3½ Dl. Drog jeg fra Assens til Haderslev.“

I Aaret 1623, 20. Maj, faar en Del af Kongens Lensmænd følgende Ordre: „Kongen vil lade 200 Stykker Kvæg, som han har ladet indkøbe i Fyrstendømmet Holsten og andetsteds, drive over til Frederiksborg Slot. For at der ikke paa Vejen skal blive Mangel paa god Græsning, skulle de sørge for, at der paa de Dage og Steder, Kvæget skal ligge og bede i deres Len, ikke bliver Mangel. Hvis Kongen ikke selv har det paa de angivne Steder, skulde de bestille det hos Kronens Bønder til en rimelig Pris.“

Kvæget transporteredes saa i 13 Dagsrejser fra Blankenæs ved Hamborg til Immervad, naar næste Dag til Haderslev, hvor det faar to Hvilledage, den 17. Dag gaar det videre til Færgen, den 18. over til Assens, og først den 23. Rejsedag naar Transporten til Frederiksborg.

I Tredivaars Krigens Tid, da Wallenstëins Hær kom til Sønderjylland, lagdes der ved Østkysten en stor og besværlig Strandvagt, der huserede lige saa vildt som de rejsende Hobe paa Landvejen. Mange Landsbyer paa Haderslev Næs blev aldeles fordærvede og Færgebroen ved Aarø Sund tilintetgjort.

Fra Aaret 1673 foreligger en Rejsebeskrivelse af den tyske Adelsmand v. Werdien fra Østfriesland, som i en fransk Regerings-

agents Tjeneste kom til Danmark. Den 28. April naaede han fra Flensborg til Immervad,

„Dette er et Herberge ved en Bæk (Rudebæk), over hvilken man endnu engang kommer ind i det kongelige Holsten (!). Alle disse Marker er fulde af opkastede Gravhøje. Derfra gennem bakket Land med Smaaskov, hvorimellem dog ligger Agerjord til Haderslev. Dette er en lille By med en god Beliggenhed, men næsten brøstfældig. Paa den ene Side har den en Arm af Østersøen, paa den anden en Indsø med frisk Vand og rundt omkring frugtbare Jorder. Kirken er stor, men meget brøstfældig. Torvet kun lille og Husene slette. Den 29. April derfra over sandet Mark til Starup, som er en Kirke, beliggende ved den Arm af Østersøen, som gaar ind til Haderslev. Derfra over god Klægjord til Assboy (Øsby), hvorfra man straks kommer til Færgen. Dette er et Sted, hvor man fra Holsten (!) færges over til Fyen over lille Bælt, som er to Mil bredt. Paa Fyen ankommer man til Assens, en lille Stad med ringe Kirke, helt igennem meget brøstfældig . . .“

En Ledsager af den engelske Gesandt i Danmark, Vernon, rejste i Aaret 1702 til København. Han fortæller os følgende Iagttagelser:

„Jeg fortsatte Kl. 9 om Aftenen Rejsen fra Flensborg til Haderslev, til Trods for, at Natten var meget mørk og Vejret meget daarligt. Hestene duede heller ikke noget, de maatte hvile sig undervejs, saa jeg kom først den anden Morgen Kl. 10 dertil. Vejret havde nu forandret sig, og jeg fik frisk Køretøj, som i halvanden Time førte mig til det 2 Mile fjerne Lille Bælt. Hestene var meget gode, og Postillonen jagede i fuld Galop til Overfartsstedet Aarøsund. Her bor Commissaren, som leder Overfarten. Der var Vindstille, og en lille Baad med fire Roerkarle bragte mig for 2 Daler i to Timer til Assens.“

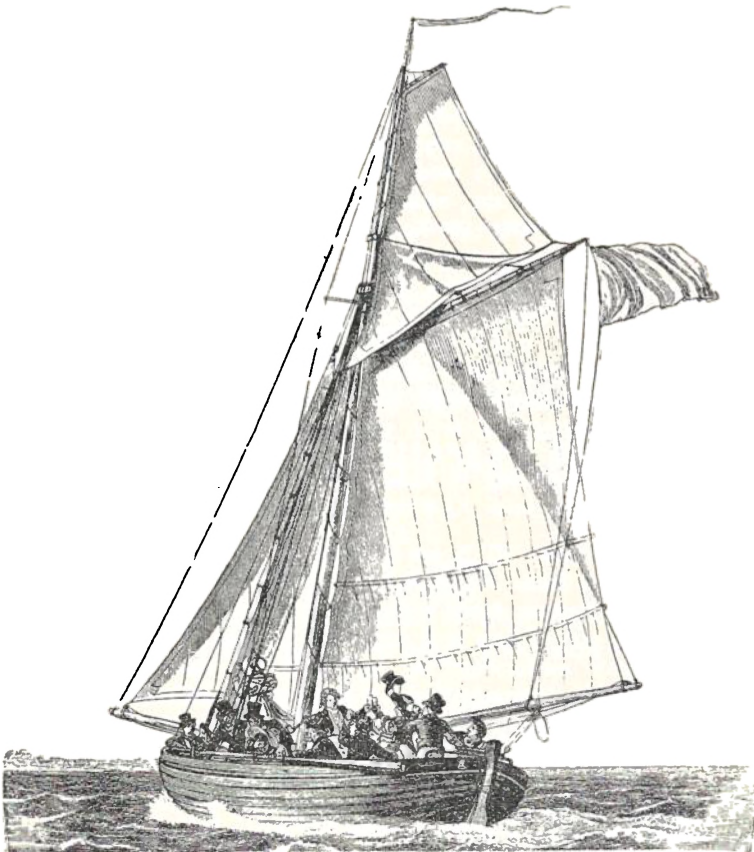
POSTEN I OVER 200 AAR.

Hovedruten København—Hamborg gaar over
Assens—Aarøsund.

Allerede 1624 havde Christian IV. paa Haderslevhus gjort det første Skridt til at indrette et almindeligt Postvæsen fra København til Hamborg. Vejen kom først til at gaa over Middelfart—Kolding, men Frederik III. forandrede Postruten, saa den fra Aaret 1654 gik over Assens—Aarøsund med to Gange Postbefordring om Ugen, og hele Vejen skulde tilbagelægges „udi i mindre end 3 Dages Tid.“

Denne Postvej vedblev nu i over to Aarhundreder at være en af Danmarks vigtigste Forbindelser med Udlandet.

Fra Aaret 1642 findes der en Rejsebeskrivelse af en Bremer Raadmand, Heinrich Meyer, som rejste til København:



Den gamle Postsmakke.

22. April: Vi kom saa igennem Krat, Marker og Hede til Haderslev, som er en temmelig By, hvor de afbrændte Huse viser, hvorledes de kejserslige Krigsfolk har domineret i disse Lande... 23. April: Derfra igennem forskellige Kornmarker, og vi kom til Færgen, hvor vi tog en Færgebaad. Vi kom over denne Arm af Østersøen, som her er to Mil bred og ti Mil lang, forbi nogle Øer, som hører til Haderslev Hus, og hvor der er Kreaturer paa Græs. ... og vi landede i den lille By Assens."

Om Hjemrejsen fortæller han:

„Den 4. Juni tit Assens og derfra igen over Østersøens Havarm ... til Assensfærgen (i Aarøsund), et enligt liggende Værtshus, hvor vi tog Vognene i Brug. Vi lod Byen (Haderslev) og Slottet (den 2 Aar senere nedbrændte Hansborg) ligge til højre, blev over

Nat i den enliggende Kro Emmervadt og naaede næste Middag til Byen Flensborg.“

Postmændene var velsete Folk, men let har deres Tjeneste ikke været, thi de blev ofte plyndret for alle Penge og Sager paa de usikre Landeveje; Spioner lurede efter dem i de store Skove for at stjæle Regeringens Breve.

En Poststrytter paa Hamborgruten fik henved 26 Rdl. pr. Måned aarlig. Postsækkene var her af langt større Tyngde, og Tiden maatte præcis holdes. Men Forsinkelse hørte til Dagens Orden, Vejene var slette og Broerne over Aerne forfaldne, saa „der maatte sættes mangt et godt „Bæst“ til.“

Den ridende Post's Befordring over Bælterne besørgeades af dertil kontraktmæssigt forpligtede Personer, der senere hen almindeligt kaldtes Transportforvaltere.

1684 fik Fogden af Kongen Befaling til at aftegne Taksterne paa en Tavle ved Færgerne. Til Sejladsen over Lille Bælt maatte der bruges 2½ Time.

1695 kostede Rejsen fra København over Assens—Aarø Sund til Hamborg (51 Timer) om Sommeren 11 Rigsdaler og 40 Skilling, om Vinteren 13 Rdl. 32 Sk., d. v. s. henved 25 og 30 Kr. i vore Penge. Denne Takst vedblev at bestaa indtil 1795, skønt Pengenes Værdi mindskedes meget.

1702 klages der meget over, at Posten kom for sent baade til København og Hamborg, „hvilket for en stor Del skal komme af Skippernes og deres Baadefolks Vanartighed og Skødesløshed, at de efter Passagerer og mageligt Vejr skal bie.“

Assens By og Amtmanden i Haderslev fik i den Anledning Ordre til alvorligt at tilholde Færgefolkene uden Ophold at overføre, hvilket kun maatte undlades i meget haardt Vejr. Overtrædelser vilde blive eksemplarisk afstraffet.

Især var det nok Værtshusholderen ved Færgestedet, som spaaede Uvejr for at holde Gæsterne en Tid tilbage.

Commissar i Aarø Sund var 1702 Kgl. Maj. Færgemand Possil Hornemann, og Postmester i Assens var Hans Adolph Thomsen.

I en Afregning fra Aaret 1711 er Postvæsenets Udgifter ved Postbefordringen angivet. De Beløb, der aarlig betaltes, var f. Eks.:

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

Transporten fra Assens til Aarø Sund (Kontrahent Mad. Helwig, Borgmester Thomas Iversens Enke i Assens) 100 Rdl.

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

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

Kontrahenterne skulde for denne Betaling stille de nødvendige Færger og Roekarle, de nødvendige Heste og Vogne og ogsaa Postillonerne, som skulde være uniformerede („røde Klædes Kjortler, Kapper og Kabudser, som med gult skal være underforet“).

Naar Postillonen blæste i Hornet, skulde alle paa Vejen værende Vogne uden Standsforskel vige til Side og Porte og Bomme straks aabnes. En Kontrahent i Fyn, hvis Postillon stadig kom et Par Timer for sent, gav Uret i Assens Skyld, at det „aldrig gaaer, eller ej i mangfoldige Aar har gaaet rigtig.“

HÆRVEJEN OVER ASSENS—AARØSUND.

Vi ved fra mange Optegnelser, at naar der var Fejder mellem Kongerne i søndre og nordre, saa gik Vejen over Bæltet med Udgangspunkter Assens og Haderslev.

En af de sværeste Perioder for disse Egne var, da den svenske Konge Karl Gustav i 1658 førte sin Hær gennem Sønderjylland og paa Isen fra Stenderup og Hejls over til den fynske Kyst. Hertugen af Gottorp, som var i Ledtog med Danmarks Fjende, sendte en af sine Raadgivere, Levin Claus Moltke, til Karl Gustav, der allerede stod foran København. Moltke afrejste den 16. Februar 1658 fra Gottorp, den 18. passerede han Lillebælt i Slæde og naaede, trods det indtraadte Tøvejr, lykkelig fra Aarø(sund) til Assens. I Odense opholdt han sig to Dage og passerede Store Bælt i Kalesche, ledsaget af et Forspand paa 6 Heste, hvoraf dog kun de to benyttedes paa Isen.

Snart kom Polakkerne bag efter Svenskerne, saa Aarene 1658 og 59 har været en ulykkelig Tid, mange Byer og Gaarde blev afbrændte, og den hvide Blodsot rasede. Haderslev Slot Hansborg var allerede nedbrændt 1644, og det har været et frygteligt Tab ikke blot for Byen og Omegnen, men ogsaa de kongelige Rejser her over vort Færgeløb hørte op.

Om disse Rædselstider indgav Borgerskabet 1660 en lang Petition, ihvori det bl. a. hedder:

Saa haver vi her aller ydmygdigst ladet samle og forlægge nogle af de vigtigste Aarsager, Anstød og meget haarde præssurer denne Arme nu ganske udmattede, ringe By i den lange besværlige Fejde haver lidt og udstaaet. Allerede i Marts 1657 begyndte Indkvarteringen af durchmarcherende Tropper til Hest og til Fods.

Senere hedder det:

Ja samme Plyndring er saa skarpt udført, at de hverken har skaanet Kirken eller Skolen, Mand eller Kvindeperson deres Klæder til deres bare Legemer at afføre, saa man derefter i den største Elendighed i den haarde Vinternød maatte gaa nøgne og pjaltede paa Gaden.

Saa desværre for os fattige Folk vores ganske Formue totalt er opgaaet, saa lidet eller intet siden findes tilbage uden en stor bundløs Gæld, vi foruden vore Midler, som er borte, haver os isat og i Fattigdom med vores Hustru og Børn geraader.

Det forstaar vi, at det var ikke altid den bare Idyl at have et stærkt trafikeret Færgested. Svenskefolket gik saa vidt, at de foruden, at de tog Vogne og Heste og bortførte alt rørigt Gods tillige flaaede Klæderne af Folk og lod dem gaa nøgne paa Gaden.

Endnu et Hundrede Aar efter lød Indberetningen fra Assens Købstad:

„Her i Byen er trende Kiøbmænd og tvende Enker, som handler. De tvende Enker er i god Stand, men de trende kun i maa-delig Stand.“

Da Kong Frederik IV. i Oktober 1699 begyndte sin første Kamp om Sønderjylland, blev følgende Afdelinger af den danske Hær færged over fra Assens til Aarøsund: Livgarden til Fods, 1 Bataillon af Prins Christians Regiment, 1 af Sjællandske, 1 af Fyenske og 1 af Schacks. I Krigens Tid bortfaldt dog de for Færgemændene ofte saa møjsommelige Fri transporter af Soldaterne.

Mange Gange senere saa vi danske Soldater drage den Vej for at komme mod Syd til Værn for vor Odelsgrænse. Mange vendte tilbage over Bæltet for at lægges ind paa Lazarettet her og mange for at lægge sine Ben paa Assens Kirkegaard, hvor mange Minder taler til Efterverdenen om Kampen for søndre Led.

FARTEN OVER BÆLTET.

Bragte end stundom Krigen og Hærfolket bratte og uhyggelige Forstyrrelser ind i Færgeriet, saa maa det dog siges, at i al Almindelighed gik det sin jævne Gang omend i stadig Udvikling.

Ved hvert Færgested var der 3 til 4 Roerkarle og en Færgeskipper, som altid maatte være rede baade ved Dag og Nat. Fra gammel Tid har deres Løn været til Deling „hver fjerde Skilling af Færgelønnen“, altsaa 25 pCt. af Færgens Indtægt. Senere fik dog Skipperen en fast aarlig Løn. Færgefolkene tjente sig ogsaa en Del Dragerpenge. Især om Natten kunde de Rejsende være rundhaandet med Drikkepenge eller en Pægl Brændevin, men der fortælles. „at Præ-

stjerne ikke var saa velsete, da de holdt sig til Takstens Ordlyd.“

Færgekarene var efter den Tids Opfattelse raske Sømænd, nogle maaske til Tider lidt fugtige. Arveprins Frederik bemærkede 1692 paa en Udenlandsrejse, at Færgefolkene (ved Middelfart) var berusede og ofte tog fejl af Kursen.

I 1770 skrives der til Transportforvalteren i Aarøsund, at Postens langsomme Befordring over Lille Bælt nok skyldes Skibsfolkernes Magelighed, at de ikke i stille Vejr vil ro Baaden over. Saadan Dydsmønstre har de gæve Søfolk ikke været. Senere faar de et bedre Vidnesbyrd.

Den danske Arkivtegner Søren Abildgaard, som 1775 rejste fra Fyen til Aarøsund, fortæller:

„Fra Assens over det lille Bælt med den mindste Færgebaad til Haderslev Land; i Baaden var ialt 4 Passagerer og tvende Kofferter, 2 Færgefolk, som roede. De forstod ikke ret at føre Aarene, den ene af dem drak alt som tieste, og imidlertid stak han sin Aare under Knæet og lod Baaden tumble sig af Bølgerne, thi Vesten Vinden blev os imod, og Strømmen var mod Vinden. Da de var over Halvvejen, roede de Baaden fast paa en Sten; den forreste Roers Knægt skulde støde os løs, men lod os staa, indtil han fik afp . . . t!“

Men Wedel siger i sin „Indenlandske Rejse“ (1806): Jeg erindrer disse Færgefolk med Højagtelse formedels deres Fermhed, sædelige Opførsel og Fornøjelighed med de Drikkepenge, man gav dem.“

I 1654 kom Pesten paa tværs af Færgeriet, og der kom Forbud til Jørgen Brahe om, at ingen uden Kongen og dem, der havde Pas fra ham, maatte færge over, naar de kom fra smittede Steder.

Tre Aar efter var det galt igen, idet Kaj Lykke plyndrede de Rejsende. Der blev saa beordret en Fane*) til at holde Vagt ved Færgeren for at beskytte de „holstenske Undersaatter“, der færgedes over.

Den 18. December 1740 kuldsejlede Postjagten mellem Assens og Aarøsund, hvorved 3 Passagerer og 1 Matros druknede. Postvæsenet antog, at Ulykken skyldtes Besætningens Uforsigtighed, „fordi Jagten uskadt om anden Dagen kom i Behold for fulde Sejl“ og Transportforvalteren i Aarøsund, Paul Boldich, blev erindret om ikke alene at forsyne sig med forsvarlige Fartøjer, „men endog med ædruelige og dygtige Folk, at ingen Mangel deraf skal hazadere deres Liv, eller ganske miste det, som her er sket, saavel som og at Posten uden at forulykkes tilbørligen kan blive transporteret.“

*) En Rytterafdeling.

ET EFTERTRAGTET FÆRGESTED.

I 1713 indehaves Færgestedet af salig Thomas Iversens Enke, hvis Søn Christian Thomesen Carl „var forundt at nyde samme efter hans Moder“. Men dette Arvespørgsmaal kom aldrig i Orden, fordi Sønnen døde før Moderen, og en ny „Arving“ skulde indsættes. Man var forsynlig i de Dage.

Men derved faar vi Lejlighed til at se, hvor eftertragtet en Stilling det er.

Blandt „Ansøgerne“ til at blive Færgekøns „Arving“ er Raadmand Hofberg, som „erbød sig at give Kongen 200 Rigsdaler for Arven“. — Bestikkelse vilde man maaske kalde det, men det var det ikke. Kongerne havde tiltaget sig Ret over Færgestederne og lod, som Færgeriet var Kongens Eje, skønt de aldrig havde ofret en Søsling paa Bro eller Baad.

Kommandør Gabel søgte „paa det han derved kunde finde Middel til sin Subsistance og saadan Education, som hans salig Fader havde begyndt med hannem ved Studeringer og Exersitser.“ — En Henric Jürgens søgte. Han havde været i Kongens Sølvkammer i 19 Aar og paa alle Kampagner havde udstaaet adskillige „fatiguer“. — Men heller ikke han fik „Arven“; den tilsikredes Byens Borgmester, Lauge Hansen, der var Svigersøn af Færgekøns.

Man vil af dette se, at det ikke var nogen ringe Historie at drive Færgeriet Assens—Aarø Sund. Posten blev saa omfattende, at der i 1764 i Aarø Sund maatte oprettes en Befordringsstation for Ekstra-posten. Færgemanden, som nu ogsaa blev kgl. Postmester, maatte sørge for, at denne Post ikke afgik senere end $\frac{3}{4}$ Time efter Færgens Ankomst, og hver Mil paa Landevejen skulde tilbagelægges i en Time.

I Færgehuset skulde der om Natten altid brænde en Lygte, og der maatte altid være en Person rede til at tage imod og betjene Gæsterne, som havde Krav paa et godt varmt Værelse, Spise, Drikke og Natlogis.

I Aartiernes Løb er der rejst en broget Skare hen over Færgeløbet, især var der mange Rejsende med over til de store Markeder paa Fyn, hvor der blev opkøbt Heste og magert Kvæg. En Færge kunde tage 12 Heste med.

At færge Jøder, som ikke havde kgl. Pas, over Bæltet kostede efter en Forordning fra 1754 ti Rigsdaler i Bøde.

Med Kontrahenterne førte Postvæsenet en stadig Kamp om Betalingen, da Prisen paa Heste og Foder steg stærkt i denne Tid.

1771 Jønnedes Transporten over lille Bælt med 200

Rdl. aarligt. Postridtet Odense—Assens 330 Rdl., Aarøsund—Haderslev—Aabenraa og Ribe med 500 Rdl.

For at undgaa Forsinkelsen af Posten om Vinteren blev der 1778 anskaffet *Isbaade*, men den 30. Marts 1784 skete der en alvorlig Ulykke, idet en af disse Baade, som overførte den agende Post fra Assens, ved at støde mod en under Vandet skjult Isflage blev beskadiget og straks sank. Skipperen, 2 Matroser og 12 af de ombordværende 13 Passagerer druknede; den medbragte Pakkepost og Postladen med over 15,000 Rdl. gik samtidig tabt.

Om denne Ulykke fortælles udførligt i den da udsendte Beretning. Blandt de Rejsende var en Købmand Feusch fra Randers. Baade fra Lieutenant V. Seyderitz og fra Postmester Holm foreligger der meget lange Beretninger om denne Ulykke. Postmesteren tog sig Sagen meget nær. Endnu otte Dage efter skriver han, at han „ej selv er i Stand til at forrette sit Embede formedelst Svimmelhed, og først Mandag Nat har jeg nydt Rolighed ... imidlertid, naar Posten kommer, paakommer mig en saadan Frygt, at mine Lemmer ryster.“ Den stakkels Postmester havde ogsaa Besvær med et Par Dykkere, de sendte ham paa Halsen, for at de skulde hæve Skattene, som var i Baaden, og hvorom der indgik lange „Promomoria“ til Landsfaderen. „Dykkeren var“, skriver Postmesteren i en Indberetning, „ved en saadan Forfatning ... uagtet det var Morgen, og nu er den ene Dykker med en Skøge her fra Assens borttrømt, og den anden er sygelig og ej kan taale at være i Vandet.“

VED AARHUNDREDSKIFTET.

Ulykken kom man over, og Færgefarten gik uforandret indtil Aarhundredskiftet, hvor alt fik en lille Forhøjelse og saaledes ogsaa Færgepriserne.

En Overført kostede nu:

med Smakken om Sommeren 2 Rdl. 32 Sk., om Vinteren 3 Rdl. 24 Sk.; med en Baad om Sommeren 1 Rdl. 32 Sk.; om Vinteren 2 Rdl. 16 Sk.; med en Privat-Estafette om Sommeren 3 Rdl., om Vinteren 4 Rdl.

Taksten for et Brev fra Haderslev til Assens var 2 Skilling, fra Haderslev til København eller Hamborg 5 Skilling.

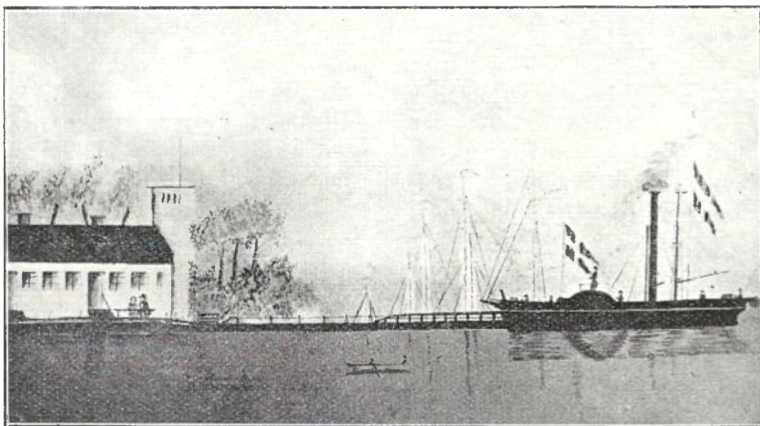
Ogsaa i gamle Beskrivelser og Optegnelser findes der Træk, der belyser den livlige Trafik, der var over Lillebælt blandt de samhørende Landsdele.

I „Kongeriget Danmarks chorographiske Beskrivelse“ af Nikolay longe fortælles der saaledes om Assens:

„Byen har ogsaa god Næring af Færgelaugget, eftersom Reisende gaae her fra Byen over det lille Bælt, som er to Mile bredt, med Færgesmakkerne over til Orrøesundsfærge i det gamle Hadersleb paa den slesvigske Side. Til denne Overfart holdes Færgefartøjer, som ere to aabne Smakker til at transportere Heste og Vogne paa; desforuden holdes ogsaa en Postjagt og to store Baade. Disse Færgesmakker afgaae hver Dag om Sommeren Kl. 8 Formiddag, men om Vinteren Kl. 9, og derfor efter en vis fastsat Taxt betales af de Rejsende.“

Fra 1760 til 1812 var Postembedet i Aarø Sund i Familien Bøegs Besiddelse. Den første var Jens Bøeg, som havde været kgl. Livkusk og saa blev udnævnt til Postmester og Transportforvalter.

I Assens var der nu et Hovedpostkontor, og Postmester indtil 1812 var Rasmus Ludvig N e l l e m a n n og hans Efterfølger Søren Anthon v. d. Aa K y h l e; en Premierløjtnant. fra 1812—47.



Den første Dampers paa Ruten Assens—Aarø Sund løber ind i Aarø Sund Havn.

DAMPSKIBENE VISER SIG.

I de følgende Aar begynder de første Dampskibe at sejle her i Danmark; de mødte som alle nye Opfindelser naturligvis stor Modstand. Fiskeriejerne frygtede for, at Fiskene kunde tage Skade af Maskinernes heftige og brusende Bevægelser og af Dampen. Postvæsenet var bange for, at Vandet, som skyllede over Dækket, vilde fryse om Vinteren og forhindre Hjul og Maskine i at virke, men mest frygtede man nok en skadelig Indflydelse paa Befordringsvæsenet, Færgstederne og Gæstgiverierne ved disse.

Men snart overvandt alle disse Betæneligheder, især da private Dampskibe begyndte at blive Postvæsenet en farlig Konkurrent.

Den 11. Juni 1828 blev en Dampers, der var bygget i England, sat

i Fart som Postskib paa Store Bælt, men først ti Aar senere, i September 1838, efter mange og trættende Forhandlinger gik det første Dampskib „Mercurius“ i Postfart fra Assens til Aarø-sund.

Postdampskibet var for et Tidsrum af 20 Aar overladt til Færgelavene, som besørgede hele Posttransporten og fremdeles var i Besiddelse af Eneret paa Færgefarten ved Overfartsstederne.

Nu var der fire Gange egentlig Brev- og Personpost mellem København og Hamborg, og et andet Dampskib „Løven“, som sejlede mellem Kiel og Snoghøj, lagde ogsaa til i Aarø-sund Havn.

Pasvisering og Toldkontrol var dengang især i Blomst i Danmark. I „Mit Livs Eventyr“ fortæller Digteren H. C. Andersen om sin Hjemrejse fra Tyrkiet i Juli 1841:

„Charakteristisk forekom det mig, at medens paa den hele Rejse fra Italien over Grækenland og Tyrkiet til Hamborg min Kuffert kun to Gange var efterset, nemlig ved den østerrigske og ved den tyske Toldgrænse, blev den det ikke mindre end fem Gange, før jeg kom i min Stue i København, først eftersaae man den ved Indtrædelsen i Holsten, derpaa ved Aarø-sund og nu igen, da jeg steg i Land i Fyen (Assens), derpaa i Slagelse, idet jeg forlod Diligencen, og endelig, da jeg med Dagvognen kom til København. Det var den Tids Skik og Brug.“

Siden 1833 og 1836 var de to Brødre Hans Christian Bruun og Hans Brøchner Bruun, Medlemmer af den bekendte Fredericia-Bruuners-Slægt, i Besiddelse af Færgestedet i Aarø-sund og Assens.

1848 tvang Oprørerne Postmester Bruun i Aarø-sund til at lukke Postkontoret, og først i Juli 1850 kunde han igen hænge det danske Postskilt op og hejse Dannebrog i Færgegaarden.

Den 1. Juli 1858 overtog Postvæsenet selv Postens Befordring over Lille Bælt med et nyt Dampskib „Niord“. Færgeriejerne afstod samtidig Færgeretten mod en Godtgørelse af 2400 Rdl. årlig i 20 Aar.

1863 kunde Rejsen fra København til Flensborg tilbagelægges i 24 Timer. Man rejste med Toget til Korsør f. Eks. Kl. 7 om Eftermiddagen, Kl. 10¹/₂ med Postdampskibet til Nyborg. Kl. 12¹/₂ om Natten videre i lukket Vogn over Langeskov, Odense, Vissenbjerg, Rørmosehus til Assens. Kl. 8¹/₄ om Morgenen med Postdamper i 1¹/₄ Time over til Aarø-sund. Saa igen med lukket Vogn over Haderslev—Aabenraa til Flensborg, hvor man ankom Kl. 6³/₄ om Efterm.

I Krigen 1864 blev Aarø-sund besat af preussiske Ulaner, og Postmester Bruun maatte øjeblikkelig forlade sin Stilling, Kontoret blev

lukket og med Postforbindelsen og Færgefarten til Assens, som havde bestaaet i saa mange Hundrede Aar, var det forbi.

Aarøsund-Færgen slæbtes af Preusserne ned til Dybbøl, den maatte hjælpe ved Overgangen til Als, og den kom aldrig mere tilbage.

For Assens var Tabet af Sønderjylland et haardt Slag. Byen førte en sygnende Tilværelse indtil Baneforbindelsen med Tommerup, Sukkerfabriken (1884) og bedre Havneforhold atter bragte Liv og Opgang.

DEN TRANGE TID.

Det var en mørk Tid; det før saa livlige Lillebælt saa øde ud set fra Assens. Kun tyske Skibe sejlede langs den danske Kyst, der nu var i Fjendevold, den naturlige Forbindelsesvej var overhugget. — Men Baandet mellem Sønderjyderne og Fynboerne brast aldrig. Ved Besøg og Genbesøg holdt man Haabet om Genforening vedlige, og nu og da skete der ogsaa Ting, som gav Haabet Næring. Da man havde sundet sig lidt oven paa Slaget, begyndte man trods de mørke Skyer at spekulere paa en Forbindelse, og i 1871 begynder Assens Byraad at røre paa sig og andrager om en Genoprettelse af en Dampskibsforbindelse mellem Assens og Sønderjylland. Samme Aar kommer der Besked fra Ministeriet, at en saadan privat Forbindelse vil faa overladt Færgeriet og faa en Sum for Postens Besørgelse. Det var det, der skete, da Lillebæltscverfarten i 1920 begyndte den daglige Fart. Saa mange Aar skulde der gaa — et halvt Hundrede Aar, før denne Tanke realiseredes.

I 1873 afholdtes der under Forsæde af Borgmester, Justitsraad Lindberg og Møller N. Schwartz, Kaals Mølle, Møde paa Hotel Phoenix i Assens ang. Jernbanesagen, hvor Forsamlingen vedtog en Resolution, der krævede Dampskibsforbindelsen mellem Assens og Aarøsund, fordi denne Rute var den korteste mellem København og Hamborg. Ved Mødet oplystes, at Kommunalbestyrelsen i Haderslev vilde virke for, at Dampskibs- eller Færgeforbindelsen kommer til at gaa fra Assens til Aarøsund med Bane til Haderslev.

Overdommer Andersen, Købmd. N. M. Pium og Propr. Buhl henvendte sig personlig i 1899 til Indenrigsministeren om at faa Assens—Aarøsund-Ruten oprettet, og de medbragte en Adresse med 1500 Underskrifter.

Etatsraad N. Andersen udtaler sig i Folketinget for en saadan Rute, og „Schleswigsche Grenzpost“ indeholdt en meget anbefalende Artikel ang. en Færgeforbindelse Assens—Aarøsund.

Omtrent samtidig blev der nedsat et Udvalg i Haderslev Amt, som til den prøjsiske Jernbaneminister indsendte et Andragende, der paa det bedste anbefaler Forbindelsen Aarø Sund—Assens.

Andr., der støttedes af de stedlige Autoriteter i Haderslev, af Hamborgs Handelskammer og Jernbaneledelsen i Hertugdømmerne, afslaaes foreløbig under Henvi sning til store Udgifter og pengeknappe Tider.

Den 25. Januar 1901 stiller Kl. Berntsen i Folketinget Forslag om en Assens—Ringe Bane med Overfarten for Øje.

Den 25. Juni 1902 havde en Deputation fra Assens (Borgmester, Overdommer Andersen, Byraadsmedlemmerne A. Mikkelsen og Christiansen og Landboforeningens Næstformand, Claus Bang, Liltofte) Audiens hos Ministeren ang. en Forbindelse Ringe—Assens—Aarø Sund.

Efter lange Overvejelser vedtager Haderslev Kreds dag at sætte et Dampskib i Gang mellem Assens og Aarø Sund, hvis der fra Assens ydes 3000 Kr. i 3 Aar. Dette Beløb skaffedes hurtigt tilveje, men tre Maaneder efter meddelte Landraaden, at Planen var strandet.

Efter nogle Aars Forløb gik en Deputation sammen med Kl. Berntsen til Trafikministeren med Andragende om et Dampskib paa den gamle Rute, og endelig i 1912 kom der fra tysk Side Liv i Spørgsmaalet, idet et tysk Blad i Aabenraa tager stærkt til Orde for den naturlige Rute Hamborg—Flensborg—Aabenraa—Haderslev—Aarø Sund—Assens.

Der gik nogen Tid med Drøftelse af dette Projekt, og saa midt paa en stille, varm Sommersøndag falder der

ET SKUD I SERAJEVO.

Et Menneske dræbes, men det er en national Hævnakt. Verden kommer i Støbegylden. En tysk Redaktør, som Forfatteren af disse Linjer spadserede sammen med i en af Øernes idylliske Smaabyer, der ligger ved det solglitrende Vand, sagde, idet Telegrammet om Hævn mordet blev stukket mig i Haanden:

„Saa har vi Verdenskrigen.“

Ja, men De som Socialdemokrat maa da tro paa, at den kan forhindres!

Vi bliver angrebet fra alle Sider; ingen er saa hadet som vi Ty skere, og da gaar vi med.

Ja, de gik med, og vi hørte Kanonerne tordne. I det før saa fredelige Sejlløb, Færgeløbet mellem Assens og Aarø Sund, sænkedes Havets „Snigmordere“. Vi saa en Verden spærret af Piggetraad og fyldt af Sprængstoffer.

Og saa skulde netop dette Skud til for at aabne den gamle Færgeroute Aarøsund—Assens. Den historiske Færdselsvej blev genaabnet, og

HISTORIEN GENTAGER SIG.

For Tusinder og atter Tusinder af Aar siden var Stenalderfolkene kommen over fra Kyst til Kyst paa Træstammer og Rafter. Nu kom den første Budbringer om Rutens Genaabning paa tyve Humlestænger — en russisk Krigsfange, hvem Frihedslængslen var bleven for stærk, fandt paa at lave sig et „Skib“, som Forfædrene gjorde det, og han flød ad den gamle Rute fra Sønderjylland ud paa de vilde Vover og ramte, som Forfædrene gjorde det for saa mange Tusinde Aar siden — Assens.

Sønderjylland—Assens-Ruten var atter aabnet, men paa den gamle, primitive Maade. Men nu kom paa Træstammer, i Vognladinger, i Dejgtruge, Kasser og lignende tolv Hundrede russiske Fanger ad denne Vej, flygtet fra Krigens Tummel. I Assens fandt de et Fristed. — Gud ved, hvor de nu er; mon ikke mange ønsker, de var i Assens igen?

SAA KOM DEN NY TID.

Det danske Flag vajede atter fra Flagstangen ved Aarøsund. Vi Danske paa begge Kyster kunde atter række hinanden Haanden uden Kontrol af tyske Gendarmer.

Det første, vi hørte nævne, var Ønsket om at faa en fast Forbindelse fra Kyst til Kyst, og Glæden og Haabet tændtes overalt og varmede Sindene, saa Offerviljen vakttes, og der blev straks taget fat paa de gamle Opgaver, skaffe Samfærdselsmidler mellem Sønderjylland og Fyn til gensidig national og økonomisk Støtte.

ASSENS—AARØSUND

TRÆDER I FORGRUNDEN.

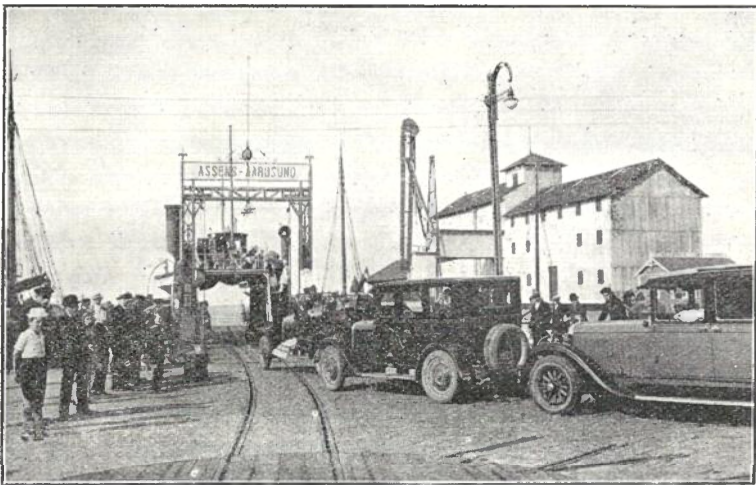
Sammen med de store politiske Bevægelser gik der en Bevægelse med lokal Understrøm, der gik ud paa at genskabe Ruten Assens—Aarøsund.

I Nationaltidende skriver Folketingsmand Holger Andersen om Haderslevs Fremtid bl. a.: Ligeledes vil en bedre Forbindelse mellem Vestfyn over Assens—Aarøsund være af Betydning for Byens Udvikling. I gamle Dage var denne Vej en vigtig Færdselsvej fra Kongeriget til Hertugdømmet. I mere end en halv Snes Aar har Genoptagelsen staaet paa Dagsordenen, og nu burde Tiden være kommen til at søge Planen gennemført.

Trafikassistent Lomholdt skriver i de fynske Blade: „Ruten

Assens—Aarøsund er Fyns ideelle Forbindelse med Sønderjylland.“
 Saaledes var denne Forbindelse overalt paa alles Tunge og i alles
 Tanker, og det saa en Tid ud, som det var særlig fra Sønder, at
 Bevægelsen var kraftigst. Den 9. Juli 1919 kunde „Danskeren“ saa-
 ledes meddele, at Kaptajn Clausen havde købt et Dampskib for at
 sætte dette i Rute-fart Assens—Aarøsund—Haderslev. Vi kan kun øn-
 ske Foretagendet al Held og Lykke, tilføjede Bladet.

Det trak imidlertid ud med Udførselstilladelsen for denne Dam-
 per. Selskabet „Østersøen“ stiftedes og likviderede i Løbet af kort
 Tid. Det var københavnske Skibsejere, der vilde starte Ruten.



Anløbsbroen i Assens.

Den 24. Juli 1919 havde en Deputation Foretræde hos Ministeriet
 for at faa Statens Medvirken til en Forbindelse Haderslev—Assens
 over Aarøsund. Deputationen bestod af Borgmester Strøyberg og Læ-
 rer H. A. Rasmussen fra Byraadet. Et nedsat Trafikudvalg var re-
 præresenteret af By- og Herredsfoged Feddersen og Godsejer Brünings-
 Hansen, og fra Haderslev deltog Grossererne Christiansen og Outzen
 samt Direktør Sabroe. — Ministeren svarede velvilligt.

Da den internationale Kommission overtog Regeringsmagten i
 Sønderjylland den 10. Januar 1920, var man klar over, at nu maatte
 der tages fat, og saa gik det Slag i Slag, kan man godt sige.

Den 4. Februar afholdt Assens Handelsstandsforening General-
 forsamling, og her førte Formanden, Kay Plum, Sagen om en For-
 bindelse med Aarøsund paa Bane. Saavel Mægler M. G. Krag som Kbmd.
 Th. Plum slog stærkt til Lyd for Anskaffelse af en Færge, da Bilerne
 i den kommende Tid vilde komme til at spille en meget stor Rolle

som Trafikmiddel. Der blev nedsat et Udvalg, der skulde tegne Garantium. Den 3. Marts blev der indkaldt til Møde, og man gik over til at tegne Aktiekapital til Indkøb af en Færge. Her udrettede Rentier H. M. Beierholm et meget betydeligt Arbejde, og der var Liv over Aktietegningen. Fra Arbejdsmanden, fra Gaardmanden og fra Købmanden kom der Bidrag.

Ved Møde den 27. Marts 1920 paa Marcussens Hotel i Assens blev Stiftelsesoverenskomst for „Lillebelts-Overfarten“ underskrevet. Stiftere: Rentier H. M. Beierholm, Købmand H. Beierholm, Propr. L. P. Buhl, Købmand Severin Fentz, Dampskibsekspeditør J. Jacobsen, Købmand Andr. C. Knudsen, Skibsmæg'er M. G. Krag, Sukkerfabrikbest. L. V. Nielsen, Gasværksfyrbøder Laur. Petersen og Købmand K. Plum.

Ved Møde den 12. April 1920 paa Hotel Phønix i Assens valgtes Selskabets første Bestyrelse: Rentier H. M. Beierholm, Godsejer H. Brünings-Hansen, Dommer Feddersen, Købmand Andr. C. Knudsen, Købmand Thorvald S. B. Plum, Borgmester, Apotheker J. V. Strøberg og Redaktør M. P. Sørensen, og Dommer Feddersen valgtes til Bestyrelsens Formand.

Ved Generalforsamlingen i Marts 1922 var den nye Retsplejeordning traadt i Kraft, og Dommer Feddersen kunde ikke afse den inngulunde ringe Tid, det krævede at være Formand for Selskabet. Købmand Thorvald S. B. Plum valgtes da som Formand og har været det siden. Samtidig udvidedes Bestyrelsen fra 7 til 9 Medlemmer, idet Sønderjyderne, Gaardejerne Ivar D. Raun fra Raad og Jes Madsen fra Langmoes indvalgtes i Bestyrelsen.

Det nydannede Selskab fik følgende Dom i „Berlingske Tidende“:

„Dette Selskab er derfor ikke startet som et almindeligt Aktieselskab. Borgere i Assens er her traadt sammen og har ud fra et Borgersind, der i videst Forstand er Fædrelandssind, sammenskudt den Kapital, der kræves, uden Tanke paa Udbytte eller Pengefortjeneste.“

Selskabet lejede nu „Helene“ til Farten, og den 30. Maj 1920 gik Damperen sin første Prøvetur og den 1. Juni begyndte den planmæssige Fart to Gange daglig i hver Retning; nu er det udviklet til Forbindelse 7 Gange daglig i hver Retning.

Den 30. Oktober 1921 kom Færgen, der fik Navnet „Sønderjylland“; den var rummelig og solid.

DEN FØRSTE FÆRGE MELLEM DANMARK OG SØNDERJYLLAND.

Fra den store Indvielsesfest den 6. Juni 1922 foreligger der en

Mængde Referater. Vi skal gengive, hvad „Nationaltidende“ skrev ved denne Lejlighed:

„For to Aar siden oplevede Assens en stor Festdag, den gamle Forbindelse med Sønderjylland Assens—Aarøsund, der har været afbrudt siden 1864, blev bragt i Stand paany.

Ganske vist var Forbindelsen ikke saa ideel, som man kunde ønske det; man havde for dyre Penge maattet leje en gammel Damper „Helene“, som, naar man skulde være ganske ærlig, rullede lidt slemt i Søen. Trods alt var man glad for det Fremskridt, der var naaet, den nærmere og inderligere Forbindelse mellem det genvundne Land og det øvrige Danmark.

I Dag var der Fest paany i Assens, og Glæden var denne Gang større; nu var man naaet saa vidt, at man i Stedet for den lejede Damper har kunnet anskaffe sig en moderne, rummelig Færge, som bærer Navnet „Sønderjylland“. Den har allerede været i Fart i nogen Tid og har bl. a. været stærkt benyttet af Automobilister.

Først i Dag fik den sin egentlige Indvielse, og der er virkelig Fest overalt i Assens. Alle Flag er hejst, hele Byen paa Benene, og der er vist ingen af den driftige Bys Beboere, der var i Tvivl om, hvad det betød, da den nye Færge med de mange Indbudte under Viften og Hurraraab stod ud af Havnen.

Det var et Selskab, som ogsaa var i Stand til at sætte et fornemt Stempel paa Færgeindvielsen. Der var Trafikminister Slebsager, Forsvarsminister Klaus Berntsen, Generalpostdirektør Mondrup, Generaldirektør Nordlien, Professor Karl Larsen, Formand for Turistforeningerne, Sekretæren i Foreningen til Turistsagens Fremme, Mathiesen, Presserepræsentanter for København og Fyn og alle de sønderjydske Blade fra Flensborg og nordefter.

Der var Bestyrelsen for Aktieselskabet Lillebæltsoverfarten: Formanden, Købmand Th. B. Plum, Næstformanden, H. M. Beierholm, Apoteker Strøyberg, Købmand Andr. Knudsen, Maskinmester Hansen, Redaktør Sørensen, Gaardejer Ivar Ravn, Raad, Gaardejer Jes Madsen, Halk, Borgmester Feddersen m. fl.

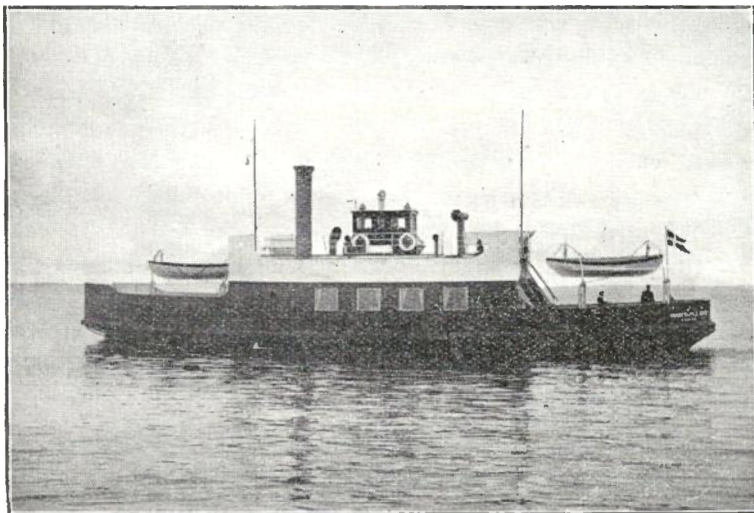
Overfarten forløb til almindelig Tilfredshed. Turen mellem Assens og Aarøsund er baade smuk og interessant.

Ved Festen senere i Assens Skovpavillon udtaltes der de allerbedste Ønsker for Færgerutens Fremtid. Kl. Berntsen saa saaledes i Ruten et nyt Led i Samling af Fædrelandet. Den vil bidrage til at skabe en varmere Forstaaelse mellem Sønderjylland og det øvrige Danmark.

Saaledes som Kl. Berntsen udtrykte sig, opfattede alle interesse-rede den nye Færgerute. De sønderjyske Repræsentanter, som havde Ordet ved Middagen, deriblandt Red. Niels Hansen, „Hejmdal“, fremhævede alle den store Betydning, Ruten vil faa som et Led i den Kulturkamp, der nu tager sin Begyndelse i Sønderjylland.“

ET GODT OMDØMME.

Nu er Færgen i god Gang, og den gamle Rute er genoprettet med moderne Fartmidler, og den skal aldrig nedlægges mere. Her kunde vi godt slutte. Men endnu kan vi have Lyst til at anføre, hvad Folk siger.



Færgen „Sønderjylland“

Bladet „Motor“ skriver 29. Juli 1923:

„De Motorkørende imødeser enhver forbedret Forbindelse over Bæltet med Glæde. Det gælder ikke mindst den Færgerute, der nylig er bleven aabnet mellem Assens og Aarøsund. Thi det er jo en ganske antagelig Omvej, de Motorkørende navnlig fra Sjælland og Fyn kan spare ved at benytte denne Rute, naar de agter sig til Sønderjylland. Ruten, som fra Assens gaar Syd om Baagø til Aarøsund, der ligger 15 km Øst for Haderslev, er den korteste Vej fra Fyn til Sønderjylland, og dertil kommer, at Vejen fra Nyborg over Ringe til Assens gaar gennem Fyns skønneste Egne, ligesom man ogsaa i Sønderjylland kommer til Steder, man ellers næppe vilde faa at se. Yderligere har Færgen den Fordel, at Overfarten kun varer 1 Time.“ (Nu nedsat til 50 Minutter.)

Og i „Politiken“ skriver C. C. Clausen:

„Assens er den smukkeste By ved Bæltet. Derfra gik i tidligere Tid Færgefarten over til Aarøsund og Haderslev, den korteste Vej til Hertugdømmerne. Og nu søger igen særlig Bilerne den gode, den

lige Vej over der. Saadan vender Trafiken med de ændrede Trafikmidler tilbage til de gamle Landevejsruter.“

Tidsskriftet „Nordisk Motorindustri“ skriver i Numret for 23. Juni 1923:

„Den gamle Kongevej mellem Sjælland, Fyn og Sønderjylland gik over Assens—Aarøsund, og de Automobilister, der færdes mellem disse Landsdele, vælger derfor i stigende Grad denne Rute, hvor de kendte Pile i de nævnte Landsdele er uvurderlige Vejvisere for mindre godt stedkendte Bilister. Lillebælts-Overfarten Assens—Aarøsunds Fordele for Automobilister kan først og fremmest nævnes i disse fem: kort, smuk, bekvem, mest central og som Prikken over i'et mere end billig, hvilket Automobilister vil vide fra Overfartens Farplan. En Motorfærge, hvis rolige Gang altid fremhæves, besøger Overfarten 4 Gange (nu 7 Gange) fra hver Side daglig, saa der er bekvem Lejlighed til at blive færget over, ligesom der er bekvem Til- og Frakørsel ved Færgen. Intet Under, at Lillebælt-Overfarten Assens—Aarøsund er bleven i stigende Grad populær i Automobilisternes talrige Kreds.“

Der kunde anføres endnu en Mængde Udtalelser fra Dagblade paa begge Sider Bæltet om den tidsbesparende Forbindelse, der atter er tilvejebragt.

Paa de aarlige Generalforsamlinger i Selskabet har man altid udtalt Tilfredshed med, at man fik en Færge igang ad den gamle Rute, og fra Sønderjyderne har der lydt en Tak, fordi Færgen har haft økonomisk og kulturel Betydning.

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

Men der skal sluttes, og jeg mener ikke at kunne gøre det bedre, naar Talen er om at at riste en Rune til Ære for Lillebælt, dette friske, strømmende Baand, end ved at citere, hvad Danmarks gode Ven, den franske Professor Verrier, mener om dette Sølvbaand.

Professor Verrier udgav for 10 Aar siden i sin Begejstring for vort Fædreland, som ogsaa han var kommen til at holde af, en Bog om

Danmark, for at hans Landsmænd kunde læse om det frie Land mod Nord. Heri skriver han bl. a.:

„Vil man medtage en Erindring fra Danmark, der staar mere i Samklang med dette Lands blide Ynde, da maa man hellere tage sig en Rotur paa Lillebælt en lys Juninat. Ind over Land ligger Bakkerne med deres grønne Trægrupper og hvide Sommerhuse badet i et blaaligt Drømmeskær. Mellem fine, bølgeformede Bredder løber Havet som en lys, klar Flod, medens den fosforlysende Morild drypper fra Aarene som en Regn af Diamanter og Ilddraaber.“

— — —

Ja, her gemmes Diamanter og Mindets Guld.
Lad os aldrig miste det.



DETTE Hjemstavnsbillede kræver en Ramme, og denne maa blive en kort Omtale af de to Byer, der er nævnt i de foregaaende Linier, Assens og Haderslev.



Haderslev: Ved Dammen

Sidstnævnte By er Sønderjyllands nordligste By, der ligger smukt mellem Bakker, Fjorden og Søen „Haderslev Dam“.

Af synlige Minder om Byens Stortid, hvor foruden „Frue Kirke“ først Slottet Haderslevhus og derefter Hansborg Slot prægede Omgivelserne, er der nu kun den gamle, gotiske Kirkebygning fra det 12. Aarhundrede tilbage som Domkirke i Haderslev Stift samt Hertug Hans' Hospital, stiftet 1569 og bygget af Byens Velgører, Hertug Hans den ældre.

Paa Klostervænget er rejst et Mindesmærke for de i Verdenskrigen faldne Danske fra Byen, og i den ejendommelige, skønne Mindelund paa Gammel Haderslev Kirkegaard ned mod Dammen i Nordvest mindes hver af dette Sogns Faldne med en Sten, hvori Fødsels- og Dødsdag samt Dødssted er indhugget.

Paa Klosterkirkegården i Flugt med Klostervænget finder man Haderslev-Købmanden, Stænderdeputeret P. Hiort Lorenzens Grav, og en Tavle paa et Hus paa Møllepladsen angiver Byens navnkundige Søns Bosted.

Ved St. Severinkirkens Fod hviler under en smuk Sten den kendte sønderjyske Bonde Laurids Skou.

Friluftsmusæet med de slesvigske Gaarde — eneste i Danmark — fortæller om Egnen i gamle Dage, ligeledes er Musæet med den sønderjyske Malerisamling, skænket ved Genforeningen, samt en fin Oldtidsamling meget seværdigt.

„Harmonien“ med den hvide Sal, hvor Edv. Lembckes Sang „Vort Modersmaal er dejligt“ lød første Gang ved Afskedsfesten for Budstikkedødsbojsen.

De henrivende ved Skov og Strand liggende Udflugtssteder: Aarø-sund, Kjelstrup og Gravenshoved er et Besøg værd,

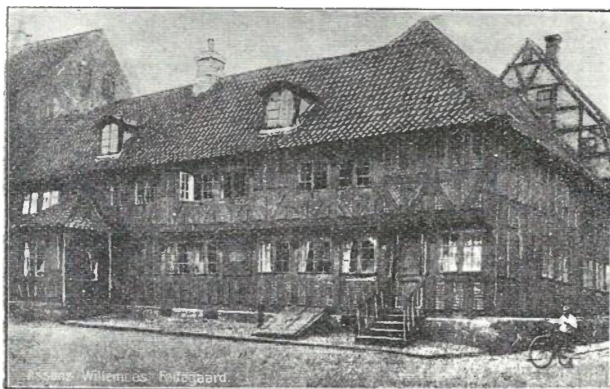
Turistforeningens Formand: Bankdirektør Schach-Andersen.

A S S E N S

Hver fynsk Købstad har foruden det at være fynsk præget sin Ejenommelighed. Byerne paa Fyn er i Grunden meget forskellige. Dette skyldes den Paavirkning, de har været under, og de ydre Kaar, de skiftende Tider har bragt. Assens er en broget By, men meget idyllisk ved Siden af, at her er aabent Vand og Udsigt til det nære Sønderjylland. Ikke mindst dette sidste og den nære Forbindelse med denne Landsdel har præget Assens.

Kampe omkring Assens har præget Udviklingen, saaledes at Byen snart er oppe og snart nede. Det blodigste Slag i Norden stod under Grevens Fejde i 1535 tæt udenfor Byen, ved Øksnebjerg. Byen blev stormet og plyndret. Under Stormen viste Mændene ikke særligt Heltemod. Det berettes, at de stak af i Fartøjer til Svendborg. De var rædde for strenge Straffe, fordi de saa trofast hængte ved Christian II.

Efter Grevefejden blomstrede Byen op igen, og ved Aar 1600 gjorde den Nyborg Rangen stridig som Fyns næststørste By.



Søhelten Willemoes' Fødested

Foruden Søhelten Willemoes er en Række af Landets kendte Mænd fødte her, saaledes Botanikeren Peter Kylling. Digteren Ambrosius Stub havde sin Vugge ikke langt fra Assens. Ligeledes Sprogmanden Rasmus Nyerup, Prof. Th. Bang, Admiral Sten Andersen Bille, Billedhuggeren L. A. Jerichau, Malerne Danquart Dreyer og Thorvald Niss.

I Byen er rejst en Statue af Søhelten, og paa Øen Thorø lige ved Byen findes Bonnesens mægtige Bronzegruppe „Thors Kamp med Jætterne“, der i sin Art er Danmarks største og pragtfuldste Billedhuggerarbejde.

Fremmede er altid tilfredse med at hvile ud i Assens og dens Omegn; særlig det smukke kommunale Skov anlæg, der omslutter Byen mod Syd, og den smukke Skovpavillon beundres af alle.

