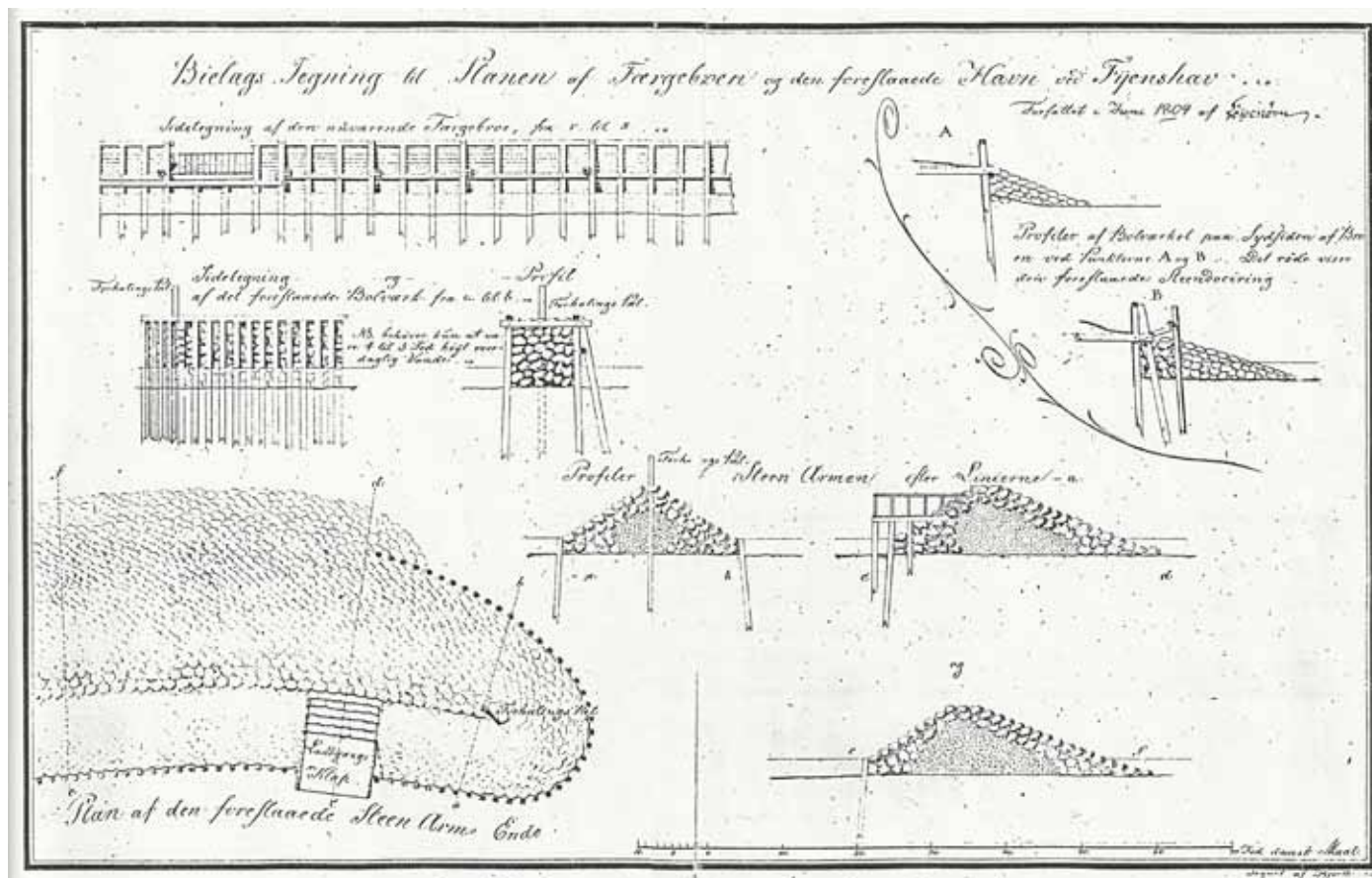


Den gamle færgehavn 1809

I hertugtiden havde hertugen af Augustenborg færgested i Notmarkskov / Fynshav.



I året 1796 i august afholdes taksation over en ny anlægsbro ved Fynshav, 108 alen lang til søes og 12 alen bred. I vinkel med denne anlægges i vandet en 30 alen lang bro og 15 alen bred. Et tilbud fra Hans Momsen og Hans Christian Hansen dateret den 3. september 1796 lyder på 396 rdl. 12 sk. Denne anlægsbro ses på en tegning fra 1809 med forslag til en færgehavnsanlæg.

Jens Lampe:

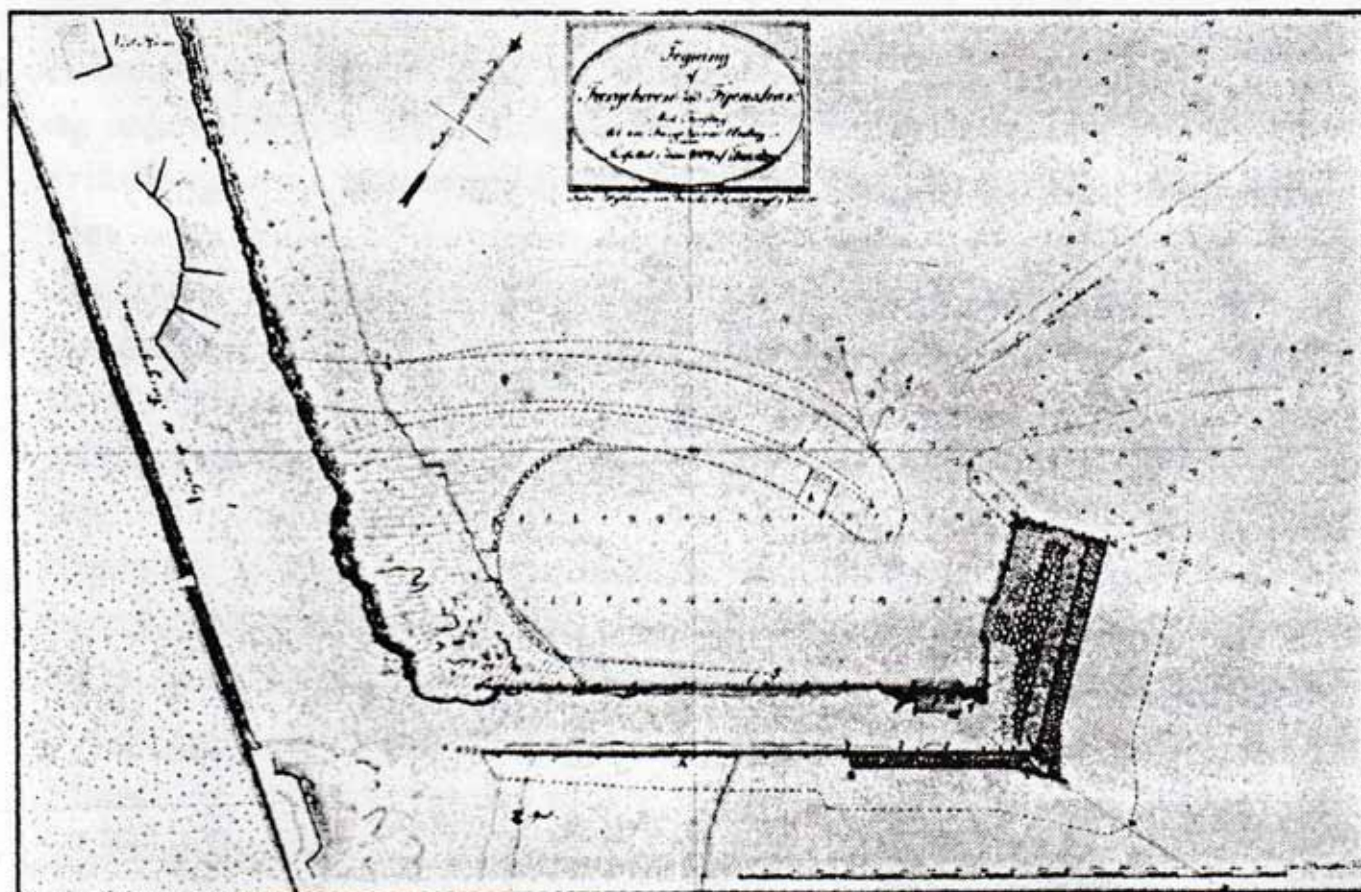
FÆRGESTEDER OG FÆRGEKROER PÅ ALS OG SUNDEVED

Glæden ved at spise og drikke er en af de mest bestandige følelser hos mennesker, så derfor har der kunnet trives kroer overalt, hvor godfolk færdedes og mødtes. Allerede i 1283 udstedtes en dansk lov, hvori der blev påbudt oprettelse af herberger eller kroer for vejfarende på passende steder overalt i riget. Før den tid tog de rejsende ind på gårdene eller klostrene og bedede eller overnattede. Fra gammel tid påhvilede der bønderne visse byrder. Navnlig skulle de underholde kongen og hans følge, når han var på gæsteri i deres egn. I 1300-årene præciseres det af kongen, at man finder det betimeligt med en kro for hver fjerde mil og så naturligvis ved færgestederne. På Als og Sundeved har færger, postkuttere, jagter og smakker altid spillet en stor rolle for forbindelsen mellem, de to landsdele indbyrdes og mellem Als, Fyn og Ærø. Ældst som færgested er vel nok Sønderborg, der så at sige var indfaldsporten fra fastlandet til den frodige og yndige ø. Men da Als fra gammel tid af hørte til Odense stift, spillede forbindelsen til Fyn og Ærø også en stor rolle.

Helt til 1864 hørte Ærø administrativt under hertugdømmerne. I kong Valdemars jordebog fra slutningen af 1200-årene nævnes også færgefart fra Varnæs vig til Fyn, Løjt og Als.

FYNHAV FÆRGEGÅRD

Om færgefart fra Fynshav til Bøjden hører vi for første gang i en indberetning til kong Christian 5. fra sognepræsten i Notmark, Frederik Cruckow, der klagede over, at hans præstegård »ligger på et besværligt sted ved en landevej og alfarvej, hvor der vandrer alskens omløbere, landstrygere og tiggere, så jeg må give pension stor nok, og mit sogn er ikkun lidet. Desforuden bor jeg ved færgeestedet.« Hvor dette færgested lå i sognet, nævnes ikke, men det har nok ligget i den kongelige del af Als, altså i Nørherred. I 1711 nævnes nemlig »Peder Tagesens landing ved Fynshav«, og da Fynshav oprindeligt blot var den lokale betegnelse for Lillebælt, er der intet i vejen for, at man må have lov til at formode, at stedet har været identisk med det nuværende Taksensand. Fra dette landingssted indskibedes i november 1730 præsterne fra Nordborg, Oksbøl og Havnbjerg, da de skulle på besøg i Odense bispegård for at aflægge eden til kong Christian 5. Den 22. november rejste de igen fra Odense, »men kom først hjem den 25., for Guds vejr og vinds skyld«, som opholdt dem så længe på Bøjden. Først i 1750 foreligger der sikre skriftlige efterretninger om færgestedets beliggenhed og om en regelmæssig organiseret overfart, nemlig ved Notmarkskov strand, nu kaldet Fynshav, hvor vejen fra Notmark - Padholm - Øvelgønne går ned til stranden, faktisk samme sted, hvor den ny færgehavn indviedes den 27. maj 1967, den, der afløste Mommark. Det var hertug Frederik Christian den Ældre af Augustenborg (død 1794), som den 1. maj 1750 udstedte bevilling til færgefart, ølbryggeri, brænderi og krohold til Peter Iversen fra Vibøge. Hertug-familien besøgte jævnligt familien i hovedstaden og de adelige på Fyn og Sjælland, især i årene inden de nationale og magtmæssige modsætninger kom til at spille nogen rolle. Kong Christian 8. (1839-48) var gift anden gang med Caroline Amalie af Augustenborg, Struensees datterdatter, og majestæterne besøgte ofte gemalindens broder i Augustenborg. Med Peter Iversens privilegium fulgte pligten til at herberge og beværte passagerer, som benyttede forbindelsen til Bøjden på Horne land.



I 1809 udarbejdedes skitseforslag til anlæg af en færgehavn ved Fynshav. Der regnedes med bygning af en bred mole ud fra kysten, ganske som det blev tilfældet i 1967. — Se videre Sdj. Månedsskrift, 1962.

I kontrakten nævntes udtrykkeligt, at der skulle serveres gode og sunde spisevarer og drikkevarer til rimelige priser. Overfarten foregik i jagter og kostede om vinteren, d.v.s. fra Mikkelsdag til påske, 4 mark. Om sommeren betaltes der noget mindre. Man kunne fra Fynshav blive befordret i dagvogn til Sønderborg. Peter Iversen fik overladt forpagtningen i arvefæste, men selve færgefarten dreves af et interessentskab bestående af et skiftende antal kådnere og håndværkere i Notmarkskov, oftest seks. I 1843 druknede tre af færgekarlene under udøvelsen af deres gerning. Hertugen lod i 1792 anlægge en stenvase eller -mole af store kampesten, hvorpå der var anbragt en rullebro af solide egeplanker. Denne færgebro var så bred, at hertugen med sin vogn kunne køre ud til færgebåden.

Et par hundrede meter fra hertugens færgested lå det kongelige, som foruden af majestæten især benyttedes af embedsmænd, handlende og soldater. I 1801 benyttedes den kgl. færge til transport af soldater, artilleri og fourage til hæren, og i de følgende år, men især under krigen med England 1807-14, treårskrigen 1848-50 og 1864 blev den jævnligt benyttet til militære transporter. I 1809 sendte søværnet admiral Løvenørn til Fynshav for at undersøge mulighederne for at udbygge havnen. Efter anlæggelsen af den store, brede hovedlandevej fra Nyborg til Bøjden i årene 1811-28 tog trafikken over Lillebælt til, og nu blev generalpostdirektionen også stærkt interesseret i ruten. Den sendte i 1832 kaptajnløjtnant Leth til Fynshav og Fjordmose i Nørreskoven for på stedet at foretage opmålinger og undersøgelser. Leth sendte en betænkning vedlagt et projekt for anlæggelsen af en havn ved Fynshav, men da udgifterne ville blive for store - man var endnu ikke kommet over statsbankerotten - blev planerne henlagt. De blev faktisk først realiseret, omend i ændret form, i 1967.

På Als-siden benyttedes som færger fartøjerne »Victoria« til persontransport og »Løven« især til hestetransport. På Fyns-siden havde man en stor færgebåd på fire tons kaldet »Hvedholm« (efter godset ved Fåborg) og en båd på 3 1/2 ton kaldet »Brahesminde« (opkaldt efter adelsmanden Preben Brahe, der oprettede stamhuset Hvedholm.) Desuden havde man en færgebåd til at sætte enkeltpersoner over og mindre joller til at ro passagerer ud til færgen, når der var lavvande. Store sandaflejringer gjorde det efterhånden vanskeligt for færgerne at lægge til ved broen i Fynshav. Overfarten har sikkert heller ikke altid været lige hurtig og behagelig. Således skriver f.eks. flensborgeren, professor Chr. Paulsen i sin dagbog for 9. okt. 1820: »I Bøiden indskibede jeg mig kl. 7 efter at have glædet mig over solens skønneste opgang. Alsøes blåe kyst låe for mig som forjættelsens land, men da det blæste lidt, såe varede det fire timer, førend vi kom over det to mile brede vand. Jeg havde altså tid nok til at være med mine tanker i Valdemarernes tid, medens vi sejlede forbi det ved Valdemar H's fangentagelse så sørgeligen mærkværdig blevne Lyøe. I Fynshav fik jeg straks heste og kom gennem den dejligste egn hertil kl. 12, hvilken endnu forskjønnes ved den vide udsigt over heltet til Fyen og Ærøe, der frembyder sig hist og her.

Jeg har neppe seet en skovriigere kyst, end denne, der netop nu i efterårets mangfoldige farver tager sig meget godt ud...« Han syntes så godt om Fynshav, at han tog på en udflugt dertil i april 1838, dog ikke for at færge over, men for at vise nogle gode bekendte udsigten og samtidig besøge pastor Jørgen Hansen i Notmark, den senere biskop over Als og Ærø.

Nogle år senere steg en anden berømtthed i land ved Fynshav, nemlig eventyrdigteren H. C. Andersen, for at besøge hertugfamilien på Augustenborg. Også han priser Als og kalder den »en af de smukkeste øer i Østersøen«. På Augustenborg befandt han sig godt. »Der taltes kun dansk og det med dansk tunge«, skriver han, »ikke en tanke om de kommende mørke tider vakt hos mig.« Men allerede året efter, i 1845, er »den gæring og spænding, der skulle udvikle sig så skæbnesvangert« blevet så stærk, at H. C. Andersen finder det klogest at sige nej tak til indbydelsen til hertugparrets sølvbryllup. Han ville hellere besøge dem lidt mere privat om efteråret på Gråsten slot. Professor Paulsens nationale modstander, Uwe Jens Lornsen, benyttede også Fynshav-færgen, da han var kancelliembedsmand i København; således efter et besøg på Sild den 3. juni 1829. Pastor og senere provst Chr. August Buchardi i Ketting skriver i sine livserindringer, at han engang var med færgen, da de midt på Lillebælt blev overfaldet af et uvejr.

Det satte skræk i en tysk hestehandler, der lagde sig fladt ned på dækket og skreg, at han ville i land igen. En matros trøstede ham med, at hvis fartøjet gik ned, ville de alle drukne. Matrosen selv havde været med i 1801 i slaget på Københavns red, da blokskibet »Dannebrog« sprang i luften, uden at han dog var omkommet. Buchardi fortæller også, at han som 13-årig dreng en dag ledsagede en engelsk agent, James Robertson, til Fynshav færgested. Det var ham, der underrettede den spanske general de la Romaiia på Fyn om den nylig udbrudte krig mod Frankrig. Da oprøret brød ud i Rendsborg 1848, befandt hertugen sig i Hamburg, og han vendte aldrig mere tilbage til Als. Overfartsstedet ved Fynshav og færgegården blev straks besat med bevæbnede bønder af den alsiske folkevæbning (den tids hjemmeværn), som for Sønderherreds vedkommende anførtes af toldkontrollør, løjtnant J. J. Ronacher, Fynshav. Man ville forhindre hertugens familie og tilhængere at flygte ad denne vej. Hertugens gods, hvoriblandt gården Øvelgønne og Fynshav færgegård, blev nu overtaget af den danske stat. Færgegården havde været forpagtet af Henning Clausen til 1812, af Claus Aagesen til 1826 og derefter af Thomas Outzen, søn af pastor Hans Outzen i Ødis. Han havde før været møllersvend og oprettede en grynmølle i tilknytning til færgegården. I 1843 havde hertugen overladt forpagtningen til englænderen John Fowler fra Common Wood i grevskabet Hertford. Fowler var kommet til Augustenborg i 1820'erne som hestesportstræner og rideknægt og havde giftet sig med en datter af en kammertjener, Chr. Petersen. I 1859 kom Fowler imidlertid i store restancer med forpagtningsafgiften, og da han ikke kunne stille den fornødne sikkerhed, blev han sagt op, og den danske stat overdrog forpagtningen efter auktion til den højstbydende, nemlig Valdemar Causse fra Selsø i Hornsherred på Sjælland for en årlig sum af 1200 rdlr. Causse opgav dog allerede forpagtningen i 1862. Den 5. februar holdtes offentlig auktion på gæstgivergården i Augustenborg og den højstbydende blev høker Hans Peter Laue fra Katryd. Med købet fulgte bevilling til at drive brændevinsbrænderi, høkeri og krohold samt retten til at male det korn, der brugtes i brænderiet. H. P. Laue var fra Tandslet sogn. Han havde giftet sig med en velhavende pige fra Kegnæs og var derved blevet en holden mand. Kort efter overtagelsen flyttede han høkeriet og beværtningen fra færgegården ved stranden op til Øvelgønne (den nuværende Danebod højskole). Af sten fra den nedbrudte færgegård byggede han en ny stor fløj på Øvelgønne med køreport som fangarm ud mod vejen. Laue indsatte sin broder som forvalter af landbruget. På grund af uheldige spekulationer og modgang blev Laue forfalden til drik. I 1884 gik han konkurs. To år efter døde broderen af tyfus. I forvejen var hans hustru, alle hans børn, en svigerdatter og et barnebarn gået bort. Det slog Laue helt ud, og på sine gamle dage måtte han tjene til opholdet som omvandrende bissekræmmer. Hans Peter Laue døde i 1890 i Elstrup, 74 år gl. og ligger begravet på Egen kirkegårds fattigbegravelse. Færgefarten var i årene mellem de slesvigske krige blevet stærkt indskrænket, bortset fra de militære transporter, og næringsloven af 1857 gjorde også færgefart til fri næring. Ifølge kgl. resolution af 24. april 1860 trådte loven i kraft dette år, hvilket førte til, at også private personer kunne befordre rejsende til søs. Allerede i maj samme år averterer Peter Møller, »boende ved Landeveien til Fyenshav« om befordring »med min nye hurtigseilende båd fra Fyenshav til Bøiden, Fåborg og de andre danske øer(!)«. Næsten samtidig annoncerede husmand Anders Jørgensen, Horne mark på Fynssiden i »Fåborg Avis« om overfart til Als. I 1904 kunne man endnu se en fordybning ved klinten, hvor den gamle færgegård havde ligget, og i 30'erne kunne man finde enkelte sten, men i dag er alle rester af den gamle færgegård ved stranden fjernet og den ny færgegård, Øvelgønne, blev i 1919 af Chr. Matthiesen solgt for 90.000 kr. til syv alsingere, der omdannede gården til Danebod højskole.

MOMMARK FÆRGEGÅRD

Færgetroen i Mommark er nævnt første gang i 1649 og var som overfarten kongelig til at begynde med. Fra Mommark var der forbindelse til Dyreborg, Fåborg og Søby på Ærø, hvor Lorens Post fik bestalling i 1706. En færgemand ved navn Jørgen Jørgensen døde i Mommark 1717, og hans enke, Margrethe, fik koncession til at drive færgeriet og det dermed forbundne krohold, men få år efter overgik privilegiet til hendes søn Jørgen, som fik det efter at have budt højest ved en licitation, nemlig 22 rdlr. I konditionerne, som er udfærdiget af amtmand von Platen, nævnes det, at færgefolkene under bødeansvar ikke må befordre zigeunere, løse kvinder, pak og betlere. I 1749 går kro og færgeprivilegiet over til Jørgen Jørgensen Bladt. Han måtte også skrive under på, at han kun ville befordre hæderlige mennesker over og love at føre kontrol med, hvem der rejste ved at føre journal, hvori den rejsende skulle skrive navn, bopæl, beskæftigelse og rejsemål. Siden har færgegården været i familien Bladts varetægt. Kendte blev især Peter Henriksen Bladt (død 1813), Hans Henrik Bladt (død 1830) og Peter Henriksen Bladt (1816-1878). Pastor J. A. Dyssel har i sin rejseberetning fortalt om overfarten fra Mommark til Ærø en dag i året 1763. I fire dage havde han ventet i færgegården på at komme af sted, men vejret var for stormende til overfart. Mens han ellers roser meget af det, han så og oplevede i Sønderjylland, er han ikke særligt begejstret for opholdet i Mommark. Ventetiden på færgegården morede ham ikke, og han lagde mærke til, at mange rejsende før ham ved skriftlige tilkendegivelser på bjælker, døre og vinduer havde givet luft for deres irritation over opholdet og den slette beværtning. Den femte dag »vovede vi os, i Herrens navn, ud, endskønt det kulede hårdt«, og fartøjet var kun »en mådelig båd«. Det blev da også en hård tur. I fire timer med byger og overhalinger krydsede man op mod Ærø, men »de træskoede og slet befarne matroser« formåede ikke at sætte passagererne i land »på rette sted som er i Søby, men en halv mil derfra ved den alleryderste spids af land Siollernæs« (d.v.s. Skjoldnæs). Dyssel, der skulle videre til Lolland, turde ikke tage tilbage over Mommark, men tog på tilbagerejsen med et skib fra Marstal til Åbenrå. Det kunne også ske, at det blev helt vindstille, hvilket heller ikke var morsomt. Pastor L. M. Wedel kom ud for dette en dag i 1805, da det næsten var havblik. Overfarten tog det meste af dagen. Medens færgébådene i Mommark lagde til ved en stenmole med rullebro, byggedes der en havn i Søby i 1846 på initiativ af den derværende færgeforpagter Fabricius. tiden fra 1864-1920 var færgefarten periodevis helt indstillet på grund af de ændrede statsretslige og politiske forhold. Når alsingere ville til Fyn eller Ærø, måtte de selv sørge for befordring. årene fra 1918 og til genforeningen sejlede mange til Fyn og Ærø for at smugle fødevarer og andet godt hjem, selv om det skete under Wiirtz, hvor hun også fik the. I øvrigt var det karakteristisk, at man ved sådanne endagsudflugter fra byen kun sjældent spiste, men nøjedes med the, æbleskiver, vin eller andet let traktement. Den egentlige mad til udflugten havde man med i en kurv, og den spistes helst i det grønne. I løbet af 1800-tallet kom kroerne desuden i stigende grad i brug som mødelokaler, ikke blot som tidligere ved lokale landsbyforsamlinger, men mere til større offentlige møder eller foreningsarrangementer. I Ketting kro var der større fester ved ringriderfesten, og fra Egenmølle kro fortælles om store nationale møder med flere hundrede deltagere. Da landboforeningerne voksede, holdt de også store møder i kroerne, og de mindre, selskabelige foreninger som »den alsiske klub«, brugte også kroerne til deres kortspil- og hyggeaftener. Til tider blev tilstrømningen så stor, at en kro ikke kunne rumme alle. Så arrangerede værterne på forhånd telte, hvori udskænkningerne fandt sted. Det gjaldt således de årlige hestevæddeløb, som Hertugen af Augustenborg i 1830'erne og 1840'erne arrangerede ved Rumohrsgårds kobbøl. I de 4-5 dage, det stod på, havde flere kroværter fra Augustenborg, Ketting og Egen hvert sit telt derude med beværtning og kaffeudsalg. Da der i 1861 var stor offentlig fest på Dybbøl, var der også rejst et stort telt hvor deltagerne kunne spise. Ved den store skyttefest, der i 1863 blev afholdt ved Sønderborg Ladegård, havde flere af byens kroejere også rejst telte.

Hovedteltet, hvori der var udskænking hele dagen og stor spisning om aftenen, blev drevet af Madam Richter, der ellers havde en mere beskeden gæstgivergård, som hun passede mens hendes mand var skipper på en fragtbåd til København. Over teltet havde hun hængt et langt lærredsstykke med ordene:

»Lad se, I ikke svigter, Ærbodigst, Madam Richter.« I de følgende artikler vil en række kroer og gæstgiverier blive omtalt nærmere. Mange er ikke kommet med og mere materiale kan sikkert fremskaffes. Forhåbentlig vil årbogen dog kunne give et varieret indtryk også af denne del af vor lokale historie. Til fremskaffelse af årbogens materiale har mange været behjælpelige - det gælder især Jørgen Thomsen, Oksbøl, og B. Miang fra samfundets bestyrelse, men desuden de 6 forfattere til bogens enkelte afsnit.