



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 vores arbejde – 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.

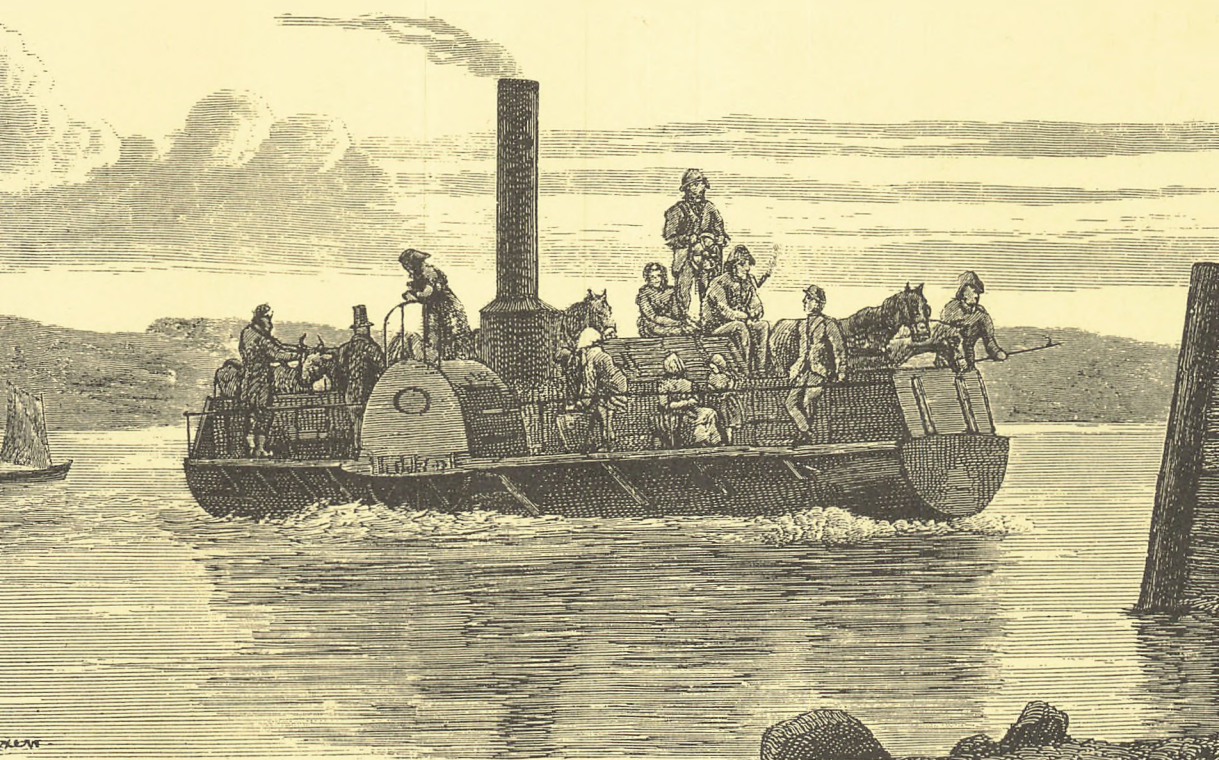
Links

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

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

TÅSINGE ÅRBOG

1991



TÅSINGE MUSEUMSLAUG

TÅSINGE ÅRBOG

1991



Udgivet af
TÅSINGE MUSEUMSLAUGS FORLAG

Redaktion:
Tåsinge Museumslaugs Årbogsudvalg

ISBN 87-981340-8-6

Bogens typografiske tilrettelægning, sats, tryk og reproduktioner
er udført af Isager, Svendborg (62 21 31 60)
Skriften er 11 punkt Garamond

Omslaget er Antik cover og papiret 115 g Mat Silverblade

Indbinding er udført af Fritz Clausens bogbinderi, Nyborg

Ekspedition:
Tåsinge Museumslaug
Grønnegade 24 a, Tåsinge
5700 Svendborg
Tlf. 62 22 58 27

Omslagets forside: Damp- og hjulfærgeren »Fritz Juell«, tegnet af L. Tuxen, og gengivet i
»Illustreret Tidende« den 27. april 1873.

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Forord | |
| Af Knud Helles | 5 |
| Blade af Lundby Mølles historie | |
| <i>Af Svend Højte</i> | 6 |
| »Slå på ham, at han kan død som en hund« Drukkenskab og vold blandt almuen på Tåsinge i 1700-tallet ... | |
| <i>Af Peter Henningsen</i> | 16 |
| Vindeby-Svendborg Færgeriet | |
| En historisk skitse ved 25-året for dets ophør | |
| <i>Af Erik Møller Nielsen</i> | 22 |
| Fra en svunden tid | |
| Det gamle Vindeby og færgestedet i billeder | 34 |
| Luftkamp omkring Tåsinge III | |
| <i>Af Gunnar Kjær Mortensen</i> | 40 |
| Radioterne | |
| Glimt fra radioens barndom på Tåsinge | |
| <i>Af Valdemar Jensen</i> | 50 |
| Nyt fra arkivet | 60 |
| Nyt fra museet | 61 |
| Hvordan får du kontakt til Tåsinge Museumslaug? | 63 |
| Praktiske oplysninger | 64 |



- Vær med til at værne om vor ø-kultur...

Forord

Af Knud Helles

Tåsinge Årbog 1991 er den femte årbog, Tåsinge Museumslaug udsender. Hos de mange af Tåsinge Skipperhjem og Folke-mindesamlings venner, som har erhvervet bogen fra den første udgivelse i 1987, kan den lille årbog nu vanskeligt overses på bog-reolen. Dermed har vi nået en vigtig del af vort mål: at synliggøre Tåsinge Museums-laug og dets arbejde for Tåsinges historie og kultur i en tid, hvor konkurrencen om vores bevidsthed bliver stadig mere hård. Synliggørelsen er en forudsætning for at kunne realisere det væsentligste formål med Tåsinge Årbog. Den er først og frem-mest tænkt som et middel til at skabe øget interesse for Tåsinges historie og kultur-forhold og til at formidle kendskabet til de righoldige samlinger på Tåsinge Skipper-hjem og Folkemindesamling og i Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv. Redaktionen af Tåsinge Årbog har steds bestræbt sig på, at årbogens indhold og udstyr kunne leve op til de kvalitetskrav, som opnåelsen af disse mål stiller. Og det synes vi, at også nu-værende årbog gør.

1991 er 25-året for afviklingen af færge-driften mellem Vindeby og Svendborg. Vi er derfor glade for at kunne bringe en arti-kel af *Erik Møller Nielsen* om det væ-sentlige kapitel i Tåsinges historie, som dermed er slut. Samtidig har vi som forside-illustration valgt en tegning af L. Tuxen fra slutningen af forrige århundrede, der viser dampfærgen Fritz Juel, som sejlede på ruten i mere end 70 år, inden den ved Anden Verdenskrigs afslutning blev taget endeligt ud af færgefarten.

Peter Henningsen skriver om en side af vore forfædres liv i det tidlige 1700-tal, som almindeligvis ikke får megen omtale: det udbredte drikkeri. Det fremgår med al ønskelig tydelighed, at drukkeneskab og føl-gerne heraf har præget almuens liv i et helt

uhyggeligt omfang. Holbergs Jeppe har haft mange samtidige ligemænd på Tåsinge.

Svend Højte skriver om den nu ned-brudte Lundby Mølle. Både baggrunden for dens placering og for den senere op-førelse af Thorseng Forsamlingshus på en del af møllens jordtilliggende vidner om den tid for ikke så farligt længe siden, da (næsten) hele Tåsinge hørte under Valde-mars Slot, og stamhusbesidderens vilje var (næsten) enerådende.

Valdemar Jensen fortæller om radioens første tid på Tåsinge i 1920'erne. Begeistret for den nye tids vidunder lyttede, byggede og eksperimenterede han og hans ligesin-dede løs og var i den grad opslugt af radio-foniens hemmeligheder, at de forskaffede sig øgenavnet »radioter«.

Sluttelig fortsætter *Gunnar Kjær Mor-tensen* sine undersøgelser af luftkampene omkring Tåsinge under Anden Verdens-krig. Disse dramatiske og tragiske hændel-ser minder på en voldsom måde om, at Tåsinges historie er en del af den større verdens historie. Men således forholder det sig med al historie. Den lokale og nære historie afspejler den store og fjerne ver-denshistorie. Men verdenshistorien tager også i en eller anden forstand næring af den lokale historie. I hvert fald er det sikkert, at uden lokal historiebevidsthed bliver ver-denshistorie en underlig umenneskelig stør-relse, som det bliver vanskeligt at forholde sig til. Ikke mindst derfor er det vort ønske, at Tåsinge Årbog kan medvirke til at ruste os over for den store verden, som vi bliver stadig mere integreret i, ved at medvirke til at udvide vort kendskab til og forståelse for det nære samfunds historie og kultur.

Forhåbentlig vil nærværende årbog kun-ne inspirere til at søge yderligere fordybelse i Tåsinges historie og kulturelle udvikling. God læselyst.

Blade af Lundby mølles historie

Af Svend Højte

Møller på Tåsinge

Vandmøller og vindmøller spillede i ældre tid en meget vigtig rolle som drivkraft, først og fremmest for kværne til formaling af korn.

På Tåsinge har der i tidens løb været flere møller af begge typer. Vandmøllerne blev sandsynligvis bygget først, men da der kun er få og ret ubetydelige vandløb på øen, var det stærkt begrænset, hvor meget vandkraft man havde til rådighed. – Derimod er der betydeligt bedre muligheder for at udnytte vindkraften.

En vindmølle bør naturligvis helst bygges på et sted, hvor der er fri tilgang af vind fra alle retninger. Derfor er det mest fordelagtigt at bygge en sådan mølle på toppen af en høj bakke.

På Tåsinge er Bregninge bakke et særdeles godt sted for placeringen af en vindmølle. Her stod der da også i 1700-tallet ikke mindre end tre sådanne møller på samme tid.

På den sydlige del af øen var en bakke øst for Bjerreby et velegnet sted, og her blev også bygget en vindmølle.

Bortset fra »Højemølle« bakke mellem Bjerreby og Lundby, hvor der, som navnet angiver, i sin tid har stået en mølle, er denne del af øen et ganske fladt landskab.

Da man alligevel ønskede at bygge endnu en mølle her, tyede man til et »kunstgreb« og byggede »Staus mølle« på toppen af en gammel gravhøj.

De ældste vindmøller var såkaldte »stubmøller«. De var bygget således, at hele møllehuset med vingerne skulle drejes efter vindretningen. De tre foran nævnte møller

på Bregninge bakke var møller af denne type.

Stubmøllerne blev efterhånden afløst af de såkaldte »hollandske møller«. På disse blev kun toppen, eller »hatten« som den kaldes, drejet efter vindretningen, medens møllehuset er faststående.

Lundby mølle

Mange af Tåsinges beboere, hvis rette navn er »Tøsinger«, husker endnu, hvor Lundby mølle i sin tid stod. Lidt vest for Landet kirke og Tåsinge Forsamlingshus.

Selv om der ganske vist på dette sted er en lille forhøjning i terrænet, er den alt for lav til at kunne kaldes en bakke. Møllen, som var af den hollandske type, havde derfor ikke den ønskelige fordel af en høj og fri beliggenhed. Når man alligevel byggede på dette sted, havde det en helt speciel årsag, således som det vil fremgå af det efterfølgende.

Men først et par nyttige oplysninger om baggrunden:

I ældre tid var mølleri-næringen et privilegeret erhverv og derfor pålagt visse begrænsninger. Det var ikke enhver tilladt uden videre at bygge en ny mølle og tage den i brug.

En kommission udarbejdede i 1825 en forordning om bygning af nye møller. Den bestemte, at hvis der i en omkreds af 1 mil ikke fandtes en mølle, kunne der gives tilladelse til bygning af en ny mølle, hvis der var behov derfor, og ejerne af nabomøllerne gav deres samtykke. Dette sidstnævnte kunne det sandsynligvis undertiden være vanskeligt at opnå.

Med lov af 1852-14/4 blev mølleprivilegierne ophævet, men dog med en bestemmelse om en overgangstid på en halv snes år. – Først fra nytår 1862 blev mølleridrift helt fri næring.

Selv om der fra 1852 i princippet var givet »grønt lys« for bygning af nye møller, kunne andre forhold lægge hindringer i vejen.

Endnu på den tid var næsten alle øens gårde og huse med den tilhørende jord fæstegods under Valdemars Slot, eller rettere under Stamhuset Thorseng, som var godsets officielle navn. Også de eksisterende møller var fæstegods.

Derimod var øens tre præstegårde med deres jordtilliggende ikke fæstegods, men hørte til det pågældende præstekald og var underlagt kirke- og undervisningsministeriet. Dette fik afgørende betydning for beliggenheden af Lundby mølle.

Fæsteren af Staus mølle ved Skovballehed på den tid *Christian Didrik Feldthusen*. Han var født på Fyn og blev døbt 1806 i Sørup Kirke. I 1832 kom han til Tåsinge fra godset Scheelenborg på Hindsholm. Nævnte gods ejedes ligesom Valdemars Slot af kammerherre Carl Juel-Brockdorff (1780 – 1859), og det var denne, som overlod ham fæstet på Staus mølle.

I 1842 lod Feldthusen for egen regning bygge en ny mølle på Drejø. Året efter, lørdag den 2. december 1843, slog et lyn ned i Staus mølle, som nedbrændte. Den blev dog hurtigt genopbygget. Møller Feldthusen havde således stor erfaring i bygning af møller.

I midten af 1850'erne var der på Tåsinge – foruden Staus mølle – vindmøller i Bjerrebjerg, Bukkehave og Bregninge. Af disse havde kun Bregninge mølle en nogenlunde central beliggenhed. De tre andre lå alle i udkanten af øen. Følgelig havde de mange beboere på den midterste del af øen, især i Lundby og til dels også i Strammelse,

temmelig langt til mølle. Det var derfor en nærliggende tanke, at der måtte være et behov for en mølle nogenlunde midt på øen.

Den erfarne møller Feldthusen indså dette og besluttede sig til at bygge en mølle i Lundby. – Først og fremmest skulle han have købt et stykke jord, hvorpå møllen kunne opføres, men det var ikke så ligetil en sag.

Ejeren af Valdemars Slot ville naturligvis være modstander af, at der blev bygget en ny mølle, fordi en sådan privatejet mølle ville blive en konkurrent til hans egne møller. Derfor var det udelukket, at han ville sælge et stykke af sin jord til dette formål.

Eneste mulighed for Feldthusen var derfor at købe et stykke af den jord, der hørte til præstegården i Lundby. Han indledte derfor i 1856 forhandlinger med den daværende sognepræst for Landet sogns menighed, pastor Johan Peter Christian Lyngbye, der havde embedet fra 1854 – 1866. Det lykkedes Feldthusen at opnå hans samtykke til køb af en parcel på 14.000 kvadratalen i den såkaldte »Langemark« ved Lundby langs vejen, som fører forbi Landet kirke.

Derefter ansøgte pastor Lyngbye kirke- og undervisningsministeriet om tilladelse til at sælge nævnte parcel, og med skrivelse af 1856-22/12 blev tilladelsen givet.

Udstykningen blev 1857-14/7 approberet af indenrigsministeriet. Parcellen fik matr. nr. 1 b af Lundby by, og den blev ansat til Hartkorn 1 Skp. 1¼ Alb.

Skødet er dateret 1857-3/8. Ifølge Realregister for Thorseng Birk blev det læst 5/8.

I skødet står bl.a.:

»I købesum har køberen betalt een gang for alle 200 Rdl. og svarer i årlig arvefæstefgift 5 Tdr. byg, som betales med penge efter den årlige kapitelstakst for Fyns Stift, senest 14 dage efter at denne er sat, til

sognepræsten for Landet sogn, og har Landet sogns præstekald for bemeldte årlige afgift første prioritet og panteret i den solgte parcel, *der ingensinde må udparcelleres*, men vel sælges og pantsættes«.

Man bør lægge mærke til bestemmelsen om, at parcellen ingensinde måtte udparcelleres. Den fik senere hen en vis betydning.

Det har sikkert oprindelig været Feldthusens hensigt straks at opføre en ny mølle på den købte parcel. Han skal endda allerede have bestemt, at møllen skulle udstyres med 1 brødkværn og 2 skalkværne.

Uvist af hvilken grund blev byggeriet dog ikke påbegyndt. Hvad årsagen hertil har været, fremgår ikke af de bevarede dokumenter, som skriveren af denne beretning har haft lejlighed til at se. En mere grundig eftersøgning vil være nødvendig, hvis årsagen skal fastslås med sikkerhed. Det efterfølgende må derfor kun betragtes som en mulighed.

Som tidligere omtalt var der i loven af 1852 indsat en bestemmelse om en overgangstid på en halv snes år. Den var altså ikke udløbet i 1857. Formodentlig kunne ejerne af nabomøllerne i henhold til den ældre forordning endnu nægte at give samtykke til opførelsen af en ny mølle.

Den daværende ejer af Valdemars Slot, kammerherre Carl Juel-Brockdorff, kan meget vel tænkes at have »stukket en kæp i hjulet«. Han havde ikke kunnet forhindre, at Feldthusen købte byggegrunden, men da han var ejer af alle øens øvrige møller, kunne han formodentlig nægte at give sit samtykke til opførelsen af en ny mølle. Han var en mand med betydelig indflydelse hos myndighederne, og man må formode, at disse ikke ville give byggetilladelse uden hans samtykke.

Hvordan det nu end forholder sig, blev der i hvert fald ikke bygget en ny mølle i Lundby.

Nogle år gik, og fra nytår 1862 blev møllerierhvervet som tidligere nævnt helt fri næring, men alligevel varede det endnu et par år, før Feldthusen gik i gang med at realisere sin gamle plan. Måske kan det skyldes den daværende meget usikre politiske situation, som resulterede i krigen 1864.

Så vidt vides var det først efter krigens afslutning, at der endelig blev opført en mølle i Lundby. Det blev dog ikke som efter den oprindelige plan en helt nybygget mølle, men en genopført mølle, der tidligere havde stået i Ærøskøbing og da hed »Carolines Minde«. Den havde været ejet af en skibsreder Hinrichsen, som var gået konkurs.

Det bør tilføjes, at Ærø før krigen havde hørt under hertugdømmet Slesvig, som ved fredsslutningen blev afstået til Tyskland. Heldigvis fulgte Ærø ikke med, men kom i stedet til Kongeriget.

Feldthusen må på en eller anden måde have fået at vide, at ovennævnte mølle var til salg. Han har åbenbart fundet prisen så fordelagtig, at det bedre kunne betale sig for ham at købe den og flytte den til Lundby i stedet for at bygge en helt ny mølle.

Flytningen af møllen skete vistnok i slutningen af 1864. I hvert fald har husmand i Vornæs Niels Knudsen i sin tid fortalt, at han efter sin hjemkomst fra krigen var med til at køre delene til møllen fra Vornæs bro til Lundby.

Feldthusen, som var ejer af møllen, havde fortsat fæstet på Staus mølle, og han overlod driften af Lundby mølle til en forpagter. Denne hed *Rasmus Christensen* med tilnavnet *Teglmænd*. Hans farfar, der også hed Rasmus Christensen, havde fået dette tilnavn, fordi han boede i det længst forsvundne »Teglovnhus« eller »Tegluhuset«, som da lå ved Vievejen tæt ved »Kærstrup« voldsted. Tilnavnet blev der-



Lundby mølle, da dens vinger var forsynet med sejl. Bemærk den store, påbyggede platform »Omgangen«, som også kaldes »Svikstillingen«.

efter også tillagt hans efterkommere. Disse ansøgte i henhold til navneloven af 1904 at få navnet som slægtsnavn, men myndighederne må åbenbart have ment, at det var et alt for ordinært navn. I hvert fald forlyder det, at de egenmægtigt »forskønnede« det til *Theilmann*. Når man ser stavemåden, vil mange nok umiddelbart tro, at navnet er af tysk oprindelse, men det er altså ikke tilfældet. – Det kan tilføjes, at en af efterkommerne var den landskendte billedhugger Aksel Johannes Theilmann, som døde i 1985.

Mølleforpagter Rasmus Christensen (Teglmænd eller Theilmann) var født 1822-12/11 i »Teglhuset«, men hans forældre flyttede senere til Vindeby.

Han blev 1849-21/9 i Bregninge kirke gift med *Ane Nielsdatter*, men hun blev desværre sindssyg, og ægteskabet blev vistnok opløst.

I sin tid havde han tjent på Valdemars Slot. Det fortælles, at slottets ejer havde været så godt tilfreds med ham, at han omkring 1865 hjalp ham til at få forpagtningen af Lundby mølle.

Derefter blev han i 1866-6/7 i Bjerreby kirke gift med *Kirsten Rasmusdatter*, som var født 1833-30/12 i Vemmenæs.

I sit første ægteskab fik Rasmus Christensen tre børn. Af disse fik sønnen Christian, der var født 1854-15/2 desværre en meget sørgelig skæbne, således som det vil fremgå af det efterfølgende.

En tragisk ulykke

Man skrev 1868. Sommeren var forbi, og man var nået ind i september. I denne første efterårsmåned kan man ofte opleve dage med solskin og høj, klar luft. Som Holger Drachmann i sin tid skrev:

»Septemberluft, Septembersol, Septembersdagens Pige«.

Men i dette tilfælde blev det ikke en

pige, men en dreng på 14 år, der mødte sin skæbne.

Der blæste en ret svag vind den 6. september, som var en søndag. Selv om det var helligdag, var møllen i drift, fordi det var vigtigt at udnytte vindkraften så meget som muligt. Da vinden var så svag, kunne dog kun den ene af kværnene holdes i gang.

Møllerens søn, Christian, som var medhjælper i møllen, havde hjulpet til med igangsætningen og var derefter gået ind i sit hjem, der lå lige ved siden af møllen, for at vaske sig og tage en ren skjorte på, da det jo som nævnt var søndag. – Da det var gjort, gik han atter op i møllen for at se efter, om alt var i orden.

Det er uvist, hvordan ulykken egentlig skete, men man mener, at det er gået således til:

På Stjernehjulet, som er det store træ-tandhjul, der drev begge møllens to kværne, lå der altid et tykt lag melstøv. Antagelig har Christian for sjovs skyld sat en finger på hjulet, medens det drejede rundt, for på den måde at lave en cirkulær streg på det. Derved har en af hjulets tænder grebet fast i hans skjortærme og trukket armen med. Drengen kunne ikke gøre sig fri. Han blev trukket med og kom derved i klemme mellem Stjernehjulet og den kværn, der stod stille.

Da Stjernehjulet følgelig ikke kunne drejes videre rundt, gik møllevingerne i stå, og det gav et voldsomt ryk i møllen.

Husets beboere blev straks klar over, at der var noget galt og skyndte sig op i møllen. Heldigvis havde mølleren en meget stærk møllekarl, som hed Anders. Det lykkedes ham at dreje Stjernehjulet så meget, at man kunne trække drengen fri. Han levede endnu og blev båret hjem i seng. Den overleverede mundtlige beretning om ulykken melder ikke noget om, at der blev tilkaldt læge, men det må man dog formode har været tilfældet. Derimod vi-

des det med sikkerhed, at Christian ikke blev indlagt på sygehuset i Svendborg. Måske har kvæstelserne været så alvorlige, at det ikke ville have været til nogen nytte. Muligvis har man derfor valgt at skåne drengen for den besværlige og sikkert pinefulde transport. Han døde i hvert fald i sit hjem på fjerdedagen efter ulykken. – Hvor stærke smerter den arme dreng har måttet lide, før han fik fred, kan man kun gisne om.

Vistnok som følge af denne sørgelige begivenhed og de triste minder, som den medførte, besluttede Rasmus Christensen at ophøre med forpagtningen af møllen. I stedet købte han et husmandssted i Græsholmene ved Svendborg, hvor han døde i 1902. Hans kone Kirsten Rasmusdatter var død i 1896.

Møller Feldthusen ejede møllen til sin død i 1869-9/4. Hans første kone, *Maren Petronelle Clausen (Møller)*, var død i 1848, og han var derefter i 1850-7/10 blevet gift med *Kirsten Mogensen*, som var født 1825-14/9 på »Isebækgård« i Oure sogn på Fyn. Hun overlevede ham heller ikke, idet hun døde 1869-23/2.

Møller Feldthusen efterlod sig flere børn, og disse arvede møllen i Lundby. Så vidt vides ejede de den i fællesskab indtil 1874, da den blev solgt på en auktion.

Møllens næste ejer

Køberen var ifølge auktionsskøde af 1874-24/6 daværende gårdbestyrer *Hans Andersen* med tilnavnet *Omand*. Han var født 1836-9/8 i Knudsbølle som søn af gmd. Anders Hansen (Ungmand) og hustru Ane Jørgensdatter (Kimer). De havde fæstet på matr. nr. 1 af Knudsbølle.

Hans Andersen (Omand) var 1874-27/3 i Bregninge kirke blevet gift med *Maren Rasmusdatter (Drost)*, som var født 1850-12/6 i Bjernemark. Det var altså kort tid efter deres bryllup, at de købte møllen i

Lundby, som de ejede i 14 år, hvorefter de solgte den og købte en gård i Davinde på Fyn.

Grunden til, at de solgte møllen og flyttede bort fra øen, var vistnok ikke, at det gik dårligt med mølleriet. Årsagen menes at være en helt anden, som vil blive omtalt i det efterfølgende.

Sidste fjerdedel af forrige århundrede var stærkt præget af den politiske strid imellem partiet Højre, som havde regeringsmagten med godsejer Estrup som konseilspræsident, og oppositionspartierne Venstre og senere også Socialdemokratiet.

Da man i 1877 ikke kunne enes om vedtagelsen af en finanslov, blev Rigsdagen hjemsendt, og en provisorisk finanslov blev udstedt.

Den politiske kamp skærpedes i de følgende år, og efter at Estrup i 1885 havde været udsat for et attentat, som dog mislykkedes, oprettede regeringen et gendarmerikorps, de såkaldte »Lyseblå«, som skulle hjælpe myndighederne med at opretholde ro og orden i landet.

Dette skridt vakte voldsom harme især blandt landbobefolkningen. Som modtræk oprettede befolkningen rundt om i landet bevæbnede, frivillige korps, de såkaldte »Riffelforeninger«.

Sideløbende hermed blev der mange steder udfoldet et omfattende politisk oplysningsarbejde. Der blev holdt talrige møder med foredrag og debatter om politiske emner. Når vejret var godt, kunne møderne holdes udendørs, men i dårligt vejr måtte man have tag over hovedet. Ofte kneb det med at skaffe tilstrækkeligt store mødelokaler, og derfor begyndte man at bygge de såkaldte forsamlingshuse.

Myndighederne så naturligvis ikke med velvilje på denne aktivitet og søgte på forskellig måde at lægge hindringer i vejen.

Forsamlingshusene kunne imidlertid også benyttes til andre formål. På denne

tid var interessen for gymnastik i stærk vækst, og derved opstod et behov for at få en passende stor sal til træningen. Det kan her nævnes, at Tåsinge Gymnastikforening blev startet i 1886. Der var altså hårdt brug for et forsamlingshus på Tåsinge. Nogle af øens beboere fik dannet et såkaldt »Selskab«, som fik navnet »Tåsinge Forsamlingshus«. Der blev valgt en bestyrelse, som skulle forsøge at få planen realiseret.

Det første problem var at skaffe de nødvendige pengemidler til husets opførelse. Det blev løst ved, at mange af beboerne dels købte aktier i huset og dels ydede et lån på 1.000 kr.

Det andet problem var at skaffe en byggegrund.

Som tidligere nævnt var næsten al øens jord fæstegods under Valdemars Slot. Den daværende ejer, baron Carl Frederik Wilhelm Juel-Brockdorff, var naturligvis imod, at der skulle bygges et forsamlingshus på »hans ø«, og han nægtede derfor at sælge et stykke af sin jord til dette formål. Her kommer Lundby mølle ind i billedet.

Som omtalt foran var førnævnte møller Hans Andersen (Omand) ejer af den jord, hvorpå møllen var bygget. Imidlertid var der, som også tidligere nævnt, i det oprindelige skøde indsat en bestemmelse om, at jorden ingensinde måtte udparcelleres. Derfor var mølleren afskåret fra at sælge en byggegrund til forsamlingshuset.

Bestemmelsen blev dog omgået på den fiske måde, at grunden blev lejet for et tidsrum af 50 år. Af lejekontrakten, som er dateret 1887-3/4, fremgår det, at grunden var på ca. 1.000 kvadratalen, og at lejen for de 50 år blev fastsat til 400 kr. at betale een gang for alle straks efter kontraktens underskrivelse. Kontraktens andre bestemmelser skal ikke omtales her.

Dermed var også det andet problem løst. Øens første forsamlingshus blev bygget og var klar til indvielse søndag den 31.

juli 1887. For fuldstændigheds skyld bør det tilføjes, at det i 1934 blev erstattet af det nuværende Tåsinge Forsamlingshus, som blev bygget på samme sted.

Ifølge mundtlig overlevering skal en af Lundby mølles ejere engang i spøg have sagt: »Jeg og baronen ejer hele øen«, og det var jo ikke helt løgn.

Opførelsen af forsamlingshuset var et klart nederlag for baronen, og det er sandsynligt, at han herefter ikke har set med blide øjne på Hans Andersen (Omand). Selv om denne ikke var fæster under slottet, har det måske alligevel været en meget ubehagelig situation for ham at være faldet i unåde hos baronen, som havde så stor magt på øen. Det kan meget vel tænkes at have været en stærkt medvirkende årsag til, at han året efter valgte at sælge møllen og flytte til Fyn.

Senere ejere af møllen

Møllen blev med skøde af 1888-13/12 erhvervet af *Hans Jørgensen*, som var født 1846-26/2 på Drejø. Han havde i sine unge år været møllekarl i Staus mølle. I 1872-9/2 blev han i Landet kirke gift med *Bodil Hansen*, som var født 1850-7/10. De første år efter vielsen boede de i Lundby, men flyttede senere til Marstal, hvor han fik arbejde som møllersvend. I 1888 flyttede de tilbage til Lundby.

Hans Jørgensen var ejer af møllen i en længere årrække indtil sin død i 1916. Atter en gang blev Lundby mølle skueplads for en tragisk ulykke, som kostede et menneskeliv.

I stormvejr kan en vindmølle være en meget farlig arbejdsplads. – Hvis en vinge brækker af og i faldet rammer et menneske, kan den let slå den pågældende ihjel. Selv om vingerne ikke falder af, kan de alligevel være en alvorlig fare.

Rundt om møllehuset er der som regel

under vingerne på møllerne af den hollandske type monteret en platform, som kaldes »Omgangen«. På denne kan mølleren og hans medhjælpere gå rundt og foretage de nødvendige indstillinger.

Under julestormen 1916 var møller Hans Jørgensen gået op på »Omgangen«. På en eller anden måde blev han ramt af en vinge, hvorved han blev kastet ud over rækværket og styrtede ned på jorden. Det var et fald på adskillige meter. Derved blev han så alvorligt kvæstet, at han døde. Endnu en gang havde møllen krævet et offer. Det blev heldigvis det sidste.

Hans kone Bodil Hansen var død i 1906, men han efterlod sig flere voksne børn. – Det blev sønnen *Hans Hansen Jørgensen*, der var født 1877, som med arveudlægs-skøde af 1917-20/12 overtog møllen. Han var 1911-30/6 i Esaja kirken i København blevet gift med *Ane Kirstine Andersen*, der var født 1878. De to beholdt dog kun møllen i et års tid. Allerede 1918 solgte de den og flyttede til Svendborg.

Med skøde af 1918-14/12 blev møllen overtaget af *Peder Pedersen Vogn*, som tidligere havde været gårdmand i Vornæs. Han var født 1871-8/12 i Gesinge som søn



Lundby mølle ca. 1925. Dens vinger var da blevet forsynet med drejelige klapper i stedet for sejl. På den hestetrukne møllevogn ses møller Jeppesen og sønnen Karl August.



Lundby mølle ca. 1926. Vingeklapperne ses åbnet, hvorved møllen er blevet »svikket«, således at vinden ikke vil kunne dreje vingerne rundt. Møller Jeppesen står ved siden af sin ny erhvervede lastbil.

af gmd. Rasmus Pedersen Vogn og hustru Ane Larsen Nørregaard.

I 1901-24/5 var han i Landet kirke blevet gift med *Ane Rasmine Hansen (Væver)*, som var født 1871-6/8 i Lundby.

Peder Pedersen Vogn fik dog ikke mange år som møller, idet han døde allerede 1924-23/5. Han efterlod sig ingen børn. – Med skifteudskrift tinglyst 1924-10/6 overtog hans enke møllen, som hun solgte til tidligere gårdmand *Martin Johannes Jeppesen*, hvis skøde er dateret 1925-7/5 og tinglyst 12/5. – Han var født 1887-14/1 i Fodslette på Langeland som søn af snedker Hans Jakob Jeppesen og hustru Ane Margrethe Hansen. I 1914-7/5 var han i Bjerreby kirke blevet gift med *Kathrine Illemann*, der var født 1884-15/7 i Tvedskov som datter af

daværende skovfoged August Vilhelm Illemann og hustru Karen Hansen.

Martin Johannes Jeppesen købte i 1914 en gård i Ny Bjerreby (matr. nr. 14 af Bjerreby), Men denne solgte han fire år senere og flyttede til Lundby, hvor han blev arbejdsmand, indtil han købte Lundby mølle.

Jeppesen var ejer af møllen i mere end 30 år, og i dette tidsrum kom vindkraften til at spille en stadig mindre rolle. Trækraften til drift af kværnene blev efterhånden delvis overtaget af forbrændingsmotorer. Også i Lundby mølle blev der installeret en sådan motor.

Elektriciteten var kommet til Tåsinge omkring 1920 og fik hurtigt stor udbredelse. Elektromotoren er en billig og meget driftsikker kraftkilde, som er let at betjene og ikke stiller større krav til vedligeholdelse. Den er derfor meget velegnet til trækraft for landbrugets maskiner. Rundt om på gårdene anskaffede man efterhånden en elektromotordrevet kværn, så man hjemme selv kunne male sit korn og ikke behøvede at køre til mølle. Det medførte naturligvis også en meget følelig nedgang i antallet af møllens kunder med deraf følgende nedgang i omsætning og indtjening. Mølleren måtte derfor mere og mere supplere indtjeningen ved handel med færdigvarer som foderstoffer og brændsel.

Selv om vindkraften er gratis, kan der være store driftsomkostninger ved driften af en vindmølle. I løbet af de ca. 20 år fra 1925 til 1945 skete det flere gange, at en vinge blæste af møllen, og det var meget dyrt at anskaffe en ny. Derfor besluttede møller Jeppesen i 1945 at afmontere vingerne og »Hatten« og afdække møllehuset med et tag. Kværnene blev derefter udelukkende drevet med motorkraft.

I denne »amputerede« skikkelse stod møllen mere end 30 år, og det var et lidt trist syn.



Møller *Martin Johannes Jeppesen* og hustru *Kathrine (f. Illemann)* på deres sølvbryllupsdag 1939-7/5.

I 1946 fik møller Jeppesen en ny møllersvend ved navn *Hans Peder Eriksen*. Han er født 1916-8/9 i Astrup sogn ved Århus som søn af Hans Peder Eriksen og hustru Eline Nielsine Møller.

I 1948-5/6 blev han i Landet kirke gift med møllerens datter *Karen Margrethe Illemann Jeppesen*, som er født 1923-11/12 i Lundby. Eriksen overtog i 1957 møllen efter sin svigerfar. Skødet er tinglyst 16/1. På det tidspunkt var møller Jeppesen blevet enkemand, idet hans kone var død 1956-22/1. Han døde selv i 1964-11/5.

Møller Eriksen drev møllen indtil 1978. Der var da kun nogle ganske få møllekunder tilbage. Året efter besluttede han derfor at lade møllen nedrive. Dermed var Lundby mølles mere end 100-årige historie afsluttet.

Til oplysning for de læsere, som ikke har oplevet at se møllen, medens den endnu stod med fuldt udstyr, kan det tilføjes, at den havde muret underdel, og som den

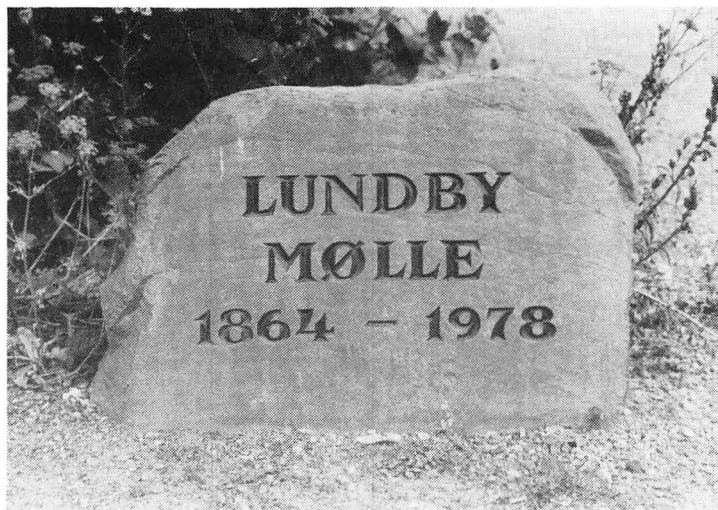
eneste af øens vindmøller var den tækket med strå. Dens vingefang var 32 alen, altså 20 meter. Den havde hverken selvkrøjer eller selvsvikker.

Det bør tilføjes, at også nogle af øens ældre vindmøller havde været tækket med strå. Det var således tilfældet med den gamle Bukkehøve mølle, der brændte i 1903.

Tømmeret i Lundby mølle var af pommerisk fyr, og det var i så god stand, at det udmærket kunne genbruges. Møller Eriksen forærede det til en familie, som bor i Hasmark gamle skole på Nordfyn, mod at de sørgede for at tage det ned og planere jorden, hvor møllen havde stået. Manden er smed, og hans kone væver. De benyttede tømmeret til at bygge en tilbygning til deres hus, hvori alt står i rå træ.

Til minde om møllen har møller Eriksen sat en sten ved indkørslen. Den har følgende indskrift:

»Lundby mølle 1864-1978«.



»Slå på ham, at han kan død som en hund«

Drukkenskab og vold blandt almuen på Tåsinge i 1700-tallet

Af Peter Henningsen

I løbet af det 18. årh. blev den danske regering mere og mere opmærksom på de mange smugkroer og den megen drukkenskab, som herskede blandt almuen. Gennem de mange retstvister ved birketingene ang. vold og overlast udøvet under påvirkning af øl og brændevin, fik man øjnene op for det store misbrug af disse drikke.

Nu var indtagelsen af øl og brændevin blandt almuen ikke noget nyt fænomen, og det var sandsynligvis heller ikke voksende. Begrundelsen for den skærpede holdning til disse rusmidler skal findes i to andre forhold. For det første søgte man fra statsmagtens side igennem hele 1700-tallet at gøre landbruget mere rentabelt samt at opdrage og lære bønderne, hvorledes arbejdet kunne effektiviseres. Det var således ingen nyhed, at bønderne ofte forfaldt til druk og svir, ofte på hove, og derfor gik arbejdet kun langsomt. Det forsøgte man nu at ændre på. For det andet stræbte man også efter at lære almuen bedre manerer og mere gudsfrygt, og hermed passede drukkenskaben dårligt. Man skal dog ikke længere tilbage end til midten af 1600-tallet for at finde vidnedsbyrd om, at det blandt adelen ansås for fint, i drikkelag, at være i stand til at drikke hinanden under bordet. Men tiderne skifter som bekendt, og det var nu ikke længere come il faut at hengive sig til umådeholdent drikkeri.

Som et resultat af denne ændrede holdning til drukkenskab hos overklassen, søgte

man nu at ændre almuens holdning på samme måde. Dette gjordes igennem forordninger, som forbød ulovligt krohold, brændevinsbrænden, udskænkning af øl og brændevin på de privilegerede kroer til bønder o.s.v. Men at det var svært at komme fylderiet til livs, vidner den omstændighed om, at forordningerne måtte gentages – og skærpes gang på gang. I forordningen af 21. januar 1735 om markeders holdelse hedder det således, at byfogeden under embeds fortabelse skal tilse,

»at ingen sterk drik skienkes til nogen bonde efter solens nedgang, under straf for den skienkende 1ste gang af 1 mk, 2den gang 2 mk, 3die gang 4 mk, og 4de gang at forbydes øl- og brændeviinssalg meer at holde. I øvrigt maae bønderne, naar de enten paa markeds eller andre dage indfinde sig i købstæderne, vel blive der om natten, men dog maa ingen imidlertid udtappe sterk drik til dem under forbemeldte boders straf...«

Det var således meget restriktive bestemmelser ang. almuens drikkeri, som blev udstedt. Men man mente, at det var til bøndernes eget bedste, at man tog så skrappe forholdsregler. At det kunne gå hårdt til, når almuen indfandt sig i drikkelag, vidner da også mange sager i datidens tingbøger om.

Nu er det ikke altid, at det nævnes, at drukkenskab har været en af årsagerne til

stridighederne, men det fremgår dog ofte mellem linierne. Af og til nævnes det dog, hvilket følgende eksempel fra Tåsinge Birketings tingbog vidner om:

Omkring kyndelmisse i 1729 sad en del bymænd fra Troense og drak øl og brændevin hos Hans Smed og dennes hustru Catharina sammesteds. Lidt ud på aftenen opstod der nogen uenighed mellem mændene og smedekonen, da hun efter sigende udtalte nogle nedsættende ord om deres hustruer. Det ville de gæve Troense-borgere åbenbart ikke finde sig i, og da de sikkert var godt påvirket af alkoholen, sprang de alle som en (og de var syv) på hende og trakterede hende grueligt med hug og slag: »Nogle sad skrævs over hende, nogle holdt ved armene, nogle ved benene, nogle holdt hendes klæder op og slog hende på sit bare legeme med et tykt tavl eller tampert af hamp, og holdt ved så længe, til hun lå død og besvimet under dem, og kunne ikke mere sige, hvad de gjorde ved hende, for hendes sans var hende betaget af ve og smerte...«. Desuden kaldte de hende for en canalje, en hore og en rufferske. Hans Smed, som just ikke har hørt til de dristigste, havde under al ståhejen benyttet sig af harens våben og var sprunget ud af et vindue!

Som om denne hårde medfart ikke var straf nok, begyndte mændene derpå at rasere hele huset. De slog ruderne ud, rev linnedet i stykker, »klæder, lagen, bøger etc. ituslået, krus, flasker og kar etc. udsmidt på gaden, al hendes viktualie, brød, kød, flæsk, gryn etc...«.

Efter denne dåd brød mændene op og efterlod den sønderslæde kvinde på gulvet. De gik derpå til Christen Troensegaard Lund's hus, hvor de drak videre, mens spillemanden Rasmus Larsen, som de havde vækket, trakterede fiolen for dem. Senere brød de op og begærede, at Rasmus Larsen »skulle gå med på gaden og

spille for dem, som og skete, på hvilken måde de da således alle gik med til Otte Troensegaards, hvor fornævnte mænd efter vidnets (spillemanden Rasmus Larsen) spil dansede noget, drak øl og brændevin, og så derfra gik de tillige op ad gaden med spil for dem, indtil de kom til Hans Smeds hus, hvor vidnet blev tilholdt at stå, og da så vidnet, at mændene kastede med sne og sutter, som lå på vejen, ind igennem Hans Smeds vinduer, som da var i stykker...«.

I mellemtiden havde Catharina fået slæbt sig hen til ladefogeden Jacob Stærs hus, hvor hun blev lagt i seng. Her aborterede hun et 14-16 uger gammelt foster »så stort som en pølse-mave eller en svinemave«, og hun følte sig så sløj, at hun fik sendt bud efter sognepræsten Niels Lucoppidan for at få det sidste sakramente samt efter bart-skæreren Augustus Liberoth i Svendborg. Til den sidste klagede hun »at være ilde slået og allermest over hendes hemmelighed, hvilket udi vores nærværelse af barberen blev efterset, og befandtes da hendes hemmelighed opsvulmet af stød og ligesom sparket med fødder, og barberen sagde, da han havde nøje efterset skaden med sine hænder, at hendes isben (skamben) var brækket. Så befandtes og på hendes legeme fra knæene af og op på lænderne indtil midjen slået fuld af sortblå, lange blodvabler, henved en temmelig finger bred, og mere end kvarter lange over kors den ene hos den anden, og videre blottede hun sig ikke for os, det jeg så, men hun beklagede sig desuden af sting i brystet af stød...«.

Nogen tid efter denne hændelse indgår Hans Smed et forlig med overfaldsmændene Niels Nielsen, Christen Troensegaard Lund, dennes broder Otte Christensen Troensegaard, Christen Jensen Thurøe, Jens Christensen Thurøe (sandsynligvis en søn), Laurs Andersen Skibbygger og Hans Thommesen, alle fra Troense. Forliget gik



Der var naturligvis også i det 18. århundrede karle, der brugte deres løn til druk og svir. Men der var andre, der fik lagt penge til side. Tegning af P. Cramer: To svirende bønder, 1785. (Foto fra Det kgl. Bibliotek, M. P. 23, pl. 39).

ud på, at de hver skal betale Hans Smed 6 rdlr. i erstatning. Men Hans Smed har åbenbart fortrudt forliget, for i juni måned samme år indstævner han volds mændene på birketinget for at få dem dømt. Det lykkedes ham dog ikke at få omstødt forliget, skønt det var affattet på slet papir, d.v.s. ustemplet papir.

At det kunne gå meget hårdt til, når bønderne fik for meget brændevin, vidner også andre episoder om. I 1719 blev korporal for landsoldaterne Jacob Stær (den senere ladefoged på Valdemars Slot) således anklaget for, at han i en brændevinsrus »voldeligen skal have overfaldet Knud Laursen af Bierreby udi hans eget hus med hug og slag og ham ilde medhandlet. I lige måde Peder Smed i Lundby, som han har søgt og forfulgt med sin dragne kårde med videre...«. Denne sidste havde Jacob Stær med sin kårde i hånden og med hårde ord beordret til at skaffe mere brændevin, og da han ikke var i stand til det, satte Stær kården mod Peder Smeds hals og truede ham med mange trussels- og skældsord. Smeden så dog sit snit til at undslippe ind i Peder Michelsens hus, hvor han gemte sig på loftet: »Imidlertid hørte han, at Jacob Stær søgte efter ham overalt (i) huset, og derhos sagde: »kan jeg finde ham, skal jeg stikke ham ihjel«. Heldigvis for Peder Smed fandt han ham ikke.

I det hele taget var landsoldaterne nok de værste at møde i beruset tilstand, eftersom de ofte var i besiddelse af dødelige våben. I pinsen 1721 gik således en flok landsoldater amok i Troense, stærkt påvirket af øl og brændevin, hvor de slog om sig med deres kårder uden skelen til, hvem de ramte. Ladefogeden Jørgen Lund blev uden varsel slået for panden, så han faldt til jorden. Derpå tilføjede to landsoldater ham med deres kårder adskillige hug i hans hoved og på hænderne, så han blev både brun og blå i hovedet. Det gik også ud over

den sagesløse Peder Skrædder og hans hustru, da de kom spadserende en fredelig pinsetur ned ad Troense gade. Uden nogen anledning blev skrædderen overfaldet og slået med den flade ende af en kårde i hovedet, så han styrtede til jorden. Derefter fik han et slag med en kølle, og en anden soldat huggede ham med sin kårde over hovedet nogle dødelige hug. Konen fik samme tur. Til sidst hørte den stakkels skrædder i sin afmagt, en af angriberne råbe: »Hold op, han tåler nu ikke mere, han er ret nu død«. Derpå forlod soldaterne det mishandlede ægtepar!

Men blodtørsten var ikke stillet dermed. Nu kastede de sig i stedet over forrideren Niels Kusk fra slottet, som, skønt han intet sagde eller gjorde og intet havde at forsvare sig med, stiltiende blev overfaldet af flokken. Soldaterne »huggede ham adskillige slemme hug udi hans hoved«, og selv efter at han var faldet til jorden, fortsatte de. Han kom dog på benene igen og søgte tilflugt i Mogens Murmesters hus, hvor han smak døren i lås. Soldaterne løb imidlertid efter ham, slog døren ind og overfaldt ham endnu engang med hug og slag. Den stakkels forrider råbte om pardon, men lige meget hjalp det. Da han troede, at hans sidste time var kommet, hørte han en af angriberne råbe »hug ham ihjel, den hund!«, »slå på ham, at han kan dø som en hund!«. Herpå forlod de ham og gik bort.

På samme måde gik det adskillige andre sagesløse Troense-borgere, indtil nogle tjenere fra slottet, bevæbnet med flintebøsser, sammen med nogle karle, udstyret med kæppe, fik drevet soldaterne ind i skoven, hvor de blev pacificeret.

I 1730 var den gal igen, da Hans David- sen i Gesinge var blevet overfaldet af landsoldat Hans Pedersen. Hans Pedersen blev stævnet på tinge, ang. »den hårde omgang landsoldaten Hans Pedersen har brugt

imod Hans Davidsen i Gesinge, idet han sidstleden søndag d. 25. juni på Gesinge gade uden føje har overfaldet ham med hug og slag og skældsord og derved ham tilredt med blå og blodige sår...«. Hans Pedersen, som var blevet puttet i slottes arrest for denne forseelse, bad om nåde i retten, »siden han havde været beskænket, da denne vold imellem dem passerede«.

I 1747 gik det ud over bonden Christen Piil i Nyby, da han var i færd med at nedgrave et pestdødt kreatur på marken ud for Ventepose mølle. Her blev han overfaldet af feldberederen Hans Peter fra Svendborg, som havde været til marked i Rudkøbing, og sammen med nogle andre håndværkere fra Svendborg var sejlet ind ved Tåsinge for at gå i land. Hans Peter begærede, at Christen Piil skulle køre ham i sin vogn for at hente de andre tørskoede i land. Bonden nægtede det begærede, hvorpå Hans Peter slog »ham i næse og mund, at blodet flød efter...«. Christen Piil forsøgte derpå at undslippe, men den beskænkede feldbereder forfulgte ham med hug og slag hen til vognen. »Bonden Christen Piil bad for sig, at han måtte være uslået, og uden at værge sig måtte retirere sig bort fra feldberederen og undfly op i skoven...«.

Ved birketinget opnåedes der senere et forlig mellem parterne: Hans Peter Feldbereder må betale Christen Piil 4 rdlr. i erstatning samt sagens omkostninger, og desuden må han love ikke igen at »drikke sig drukken«!

I 1750 stævnedes kammerherre Niels Juel den åbenbart notoriske fyldebøtte, rokkedrejer Niels Segudsen p.g.a. »den misforståelse, som opkom imellem ham og hans hustru sidstleden marked udi Svendborg (som) rejste sig af et deres søn på 12 år, som ikke kunne forrette faderens befaling i at hente ham et træ til rokkebrug og da han ikke dette kunne, gav han ham nogle ørefigen, hvilket hans hustru blev øm over og

løb imellem, hvor udover han i denne sin hastighed slog hans hustru med en kæp over armen...«.

På tinge beder Segudsen om nåde hos kammerherren, »da han ikke har levet i noget ondt levned med hans hustru forhen, så forsikrede han efter denne dag at leve skikkelig og som en ægtemand bør sin hustru, ligesom han og vil efter denne dag, så længe han måtte bo på Tåsinge (love) ikke at drikke brændevin, siden samme har været årsag til hans fattige tilstand og det levned, han har ført hidtil«! Hans hustru erklærer på sin side, at »hun endnu med kærlighed vil overbære, når som helst hendes mand efter nu ved løfte her for retten vil leve med hende sindigere og kristeligere end hidtil. Thi ellers bekender hun rent ud for retten, at hun ikke tør være længere hos ham«!

I april måned to år senere er den dog gal med rokkedrejerens igen, da han efter nogle stridigheder med Peder Jørgensen, overfalder denne med en kniv i hans eget hjem. Peder Jørgensen får dog afværget overfaldet, og sammen med sin tjenestekarl smider han Niels Segudsen på porten. I sin vrede forsøger Segudsen da på at overfalde færgekarlen Hans Pedersen med en sten, han har i hånden. Hans Pedersen truer ham dog med at slå igen, og Niels Segudsen forføjer sig fra stedet med ordene: »I er tyve og skælme alle sammen«.

I det hele taget har Niels Juel ikke set med milde øjne på bøndernes drikkeri. I 1753 stævner han således Margrethe Pedersdatter i Troense, ang. »hendes ublu og ugudelige fylder og drukkerskab, som en klage fra hendes mand til høje herskabet derom af 23. jan. sidst nærmere bevidner«.

Drukkerskab og fylder er også en medvirkende årsag til, at Rasmus Færgemand i Vemmenæs i 1735 mister fæstet på sin færgegård, da han »i fuldskab, og, når han er drukken, nægter folk befording«.

Pedersen i Bjerreby fortæller ligeledes, »at han mange gange har set Rasmus Madsen har været overflødig fuld«.

I talrige tilfælde, som kan findes i tingbøgerne, viser det sig, at bønderne har været under kraftig påvirkning af de stærke drikke, og de gentagne forordninger mod krohold og drikkeri jævnt igennem det 18. årh. viser da også, at det var et hverdagsfænomen. Med tiden lykkedes det dog at mindske drikkeriet og de mange voldsomme slagsmål noget, men dette skyldes næppe de mange forordninger, så meget som den ændrede mentalitet hos den bedre stillede del af almuen, som begyndte at slå igennem i tiden efter de store landbo-reformer.

En af årsagerne til den megen drikkeri har sandsynligvis været den verden og det mentale univers, hvori almuen levede: Det var en verden præget af usikkerhed og pludselige omskiftelser, der med ét kunne vende lykken og bringe én til tiggerstaven. Lad mig derfor slutte af med at citere et vers om lykkens ustadighed, som præsten til Landet og Bregninge menigheder, Niels Lucoppidan, forfattede engang i første halvdel af det 18. årh.:

*»Kand vi berømme os lit af lykkens gunst,
det er dog drømme, en liden faver dunst,
thi det har ikke en fast og stadig grund,
Gud kand tilskikke i hast en bitter stund,
skaalen vi drikke, har bærmé dog paa bund«.*

Kilder:

De nævnte sager i denne artikel kan alle findes i Tåsinge birketings tingbøger (justitsprotokoller) i Landsarkivet i Odense.

Sagen om Hans Smeds kone findes under følgende datoer: 23/6, 7/7, 21/7, 22/7 samt 23/7 1729.

Sagen med korporal Jacob Stær: 11/5, 25/5 og 8/6 1719.

Sagen med landsoldaterne i Troense: 26/6 og 27/6 1721.

Sagen med Hans Davidsen: 6/7, 13/7 og 31/8 1730.

Hans Peter Feldbereder: 30/11 1747 og 25/1 1748.

Niels Segudsen: 8/10 1750 og 20/4 1752.

Margrethe Pedersdatter: 1/2 og 8/3 1753.

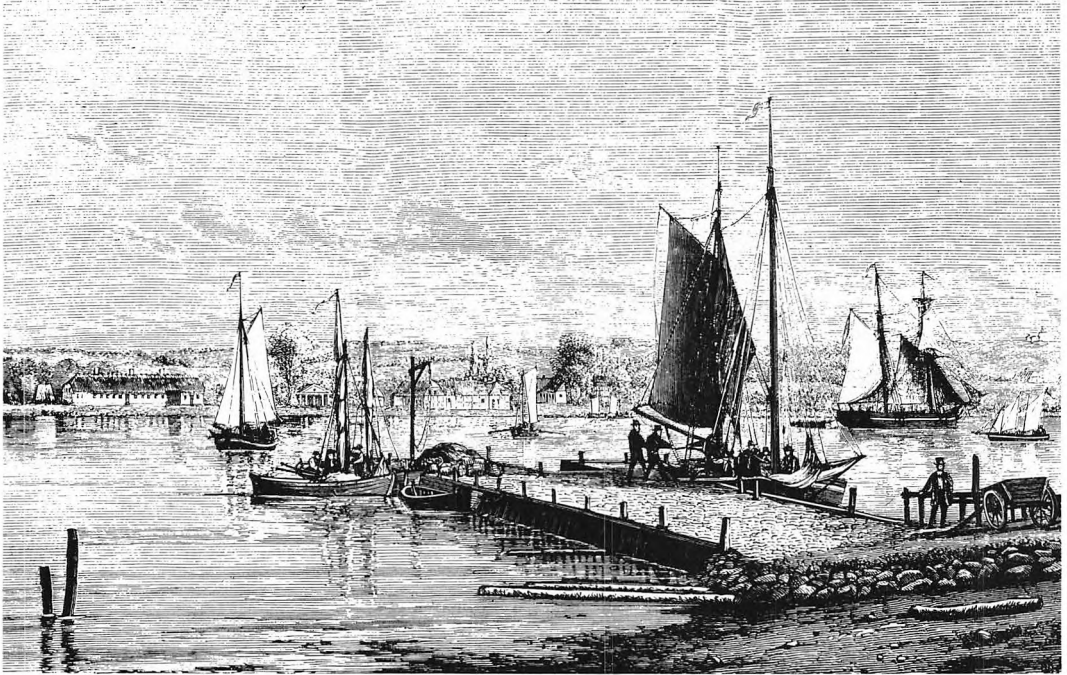
Rasmus Madsen Færgemand: 2/6, 16/6, 7/7, 14/7, 21/7 1735 samt 13/9 og 22/11 1736, og 9/5 1737.

Niels Lucoppidan: Om lykkens ustadighed. Trykt i »Samling udaf smukke og udvalde vers og miscellanea nationen til ære og sproget til ziir befordrede, Bd. V, s. 118-121. Udgivet af J. Wieland og trykt i Kbh. 1725-26.

Vindeby-Svendborg Færgeriet

En historisk skitse ved 25-året for dets ophør

Af Erik Møller Nielsen



Svendborg-Vindebyfærgeriet, som det tog sig ud i 1870 – få år før dampfærgeren ændrede forholdene. I det fjerne ved Vindeby færgebrog ses to firkantede smakkesejl. Ved Svendborg færgebrog forrest i billedet ses den store færge; den kunne tage et par vogne, når hestene var fraspændt; en hest er ved at blive trukket fra borde. Færgeriet rådede over seks fartøjer, og de fleste på billedet, der enten er fortøjet eller på vej tværs over, er færger. På broen venter manden med trækvognen, klar til at »litse« passagerernes gods til byen. (Tegning af Carl Baagøe).

For et kvart århundrede siden blev broen åbnet. Derved imødekom man bilismen og nutiden, men sendte – med et klip – den gamle færgefart over i historien.

Denne »færgefartens historie« har to grene, nemlig en rent fysisk beskrivelse af

færgeriet og en beskrivelse af den administrative styring gennem tiden.

Omkring disse to grene væver sig anekdoterne om livet og dagligdagen med færgeriet. Det egentlige tab for Tåsinge var dette daglige liv, for de få minutters sejltid

– og ventetiden – var en stabil del af øens informationsnet; færgeriet var den flaskehals, hvorigennem alt måtte presses.

Anekdoterne lader vi hvile her, – lige bortset fra en enkelt: Omkring 1920 var folk blevet foruroliget over, at en storm havde presset så meget vand ud af Sundet, at Vindebyfærgeren ikke kunne gå over på grund af lavvande; et barn opsummerede i sin skolestil situationen således: »... hvis vi ikke havde Vandet, kunde vi ikke komme over til Øerne«. Med denne dybe sandhed i baghovedet ser vi herefter på færgeriet som en institution, der har mange år på bagen. Det var muligvis Danmarks ældste færgeri – så længe det eksisterede.

Færgeriet i gamle dage

Færgefarten i Danmark har fra gammel tid nydt bevågenhed – først fra kongens, dernæst fra postvæsenets side. Alt grundet færgestedernes iboende tilbøjelighed til at forsinke trafikken.

I et forsøg på at sikre en vis kontrol med færgestederne privilegerede man dem, d.v.s. at en lokal person fik eneretten til indtægterne ved et givet færgeri; med truslen om fortabelse af privilegiet forlangte man til gengæld en vis standard. Denne var nedfældet i regler, hvoraf vi kender to fra henholdsvis 1811 og 1873.

Ved slutningen af 1700-tallet var der i hele landet ca. 20 færgestede, men flere kom til indtil ca. 1850. Alle disse var enten privilegerede eller ejet af postvæsenet. Privilegiets nærmere indhold var fastlagt i 1820, bl.a. at eneretten til færgeoverfart var udstrakt til 1 mil på hver side af færgebreen.

Til færgerierne var udlagt et jordstykke fritaget for hartkornsafgift. Provenuet skulle dække vedligeholdelse af færgeomateriellet. Denne ordning bortfaldt i 1850 og erstattedes vistnok af et tilskud.

Færgestederne var af forskellig vigtighed. De vigtigste var Storebælt og Lillebælt; men også Gedser/Tyskland og Helsingør/Sverige var vigtige. Vindeby-Svendborg overfarten rangerede et sted midt i, for den var nok af stor betydning for Tåsinge, men også af international betydning; rejsende fra Skandinavien og København til Slesvig-Holsten benyttede den lige linie over Svendborg-Tåsinge og Langeland.

Til kontrol af færgestedernes materiel havde den lokale politimester til opgave hvert år at undersøge og indberette til Amtet. Amtet indberettede til postvæsenet (Generalpostdirectionen), der så via lovgivningen tog de fornødne skridt.

I dette overordnede og landsomfattende system var Vindeby-Svendborg færgeriet indpasset.

Privilegie og færgefæste

Privilegiet var givet til Stamhusbesidderen (baronen) på Tåsinge. Han havde siden gammel tid været ejer af alle færgerier på øen. Ejerskabet indbefattede færgefartøjerne, broerne og færgegårdene på begge sider, og ikke mindst – indtægterne. Ejeren havde vedligeholdelsespligten og retten til at ansætte de to færgemænd. Disse var fæstere (forpagtere) af færgegårdene og den tilhørende jord. Færgefæsterne ansatte de såkaldte færgekarle, sædvanligvis to på hvert færgested.

Efter 1873 foreskrev myndighederne desuden en »maskinist«. Navne og oplysninger om færgemændene, en »kongerække«, foreligger for de svendborgensiske, medens den fulde række for Vindebyfæsterne må rekonstrueres – om muligt. I Svendborg var der fra 1673-1926 ialt otte færgefæstere, der i gennemsnit sad i ca. 32 år. Den sidste var dog »færgeenke« efter Carl Baagøe.

Et vist indtryk af økonomien i færgeriet kan fås ud fra købsprisen på et fæste. Herom foreligger enkelte oplysninger.

»Svendborg Amtstidende« citerer i 1852 »Svendborg Avis« og meddeler, at færge-
enken madam Schultz er død, og at færge-
fæstet nu ønskes besat. Det foregik som en
»fæsteauktion«, hvor den heldige blev reb-
slager Carl Baagøe. Det kostede ham 8.100
Rigsbankdaler, og for denne relativt store
sum fik han færgestedet »Constantia« (der
lå på Svendborg købstads grund, men til-
hørte »Stamhuset Thorseng«) med tilhø-
rende færgeret og et jordstykke. Avisen
oplyser i øvrigt, at fæsteprisen kunne løbe
op til 13.000 Rigsbankdaler.

For Vindeby foreligger, at færgemanden
indtil 1888 hed Lars Møller. En slægtning,
Rasmus W. Møller, overtog da fæstet incl.
40 tdr. land – for 40.000 kr.

Disse få tal fortæller, at der skulle et
relativt stort beløb til at overtage et færge-
sted; man tør vel slutte, at overskuddet,
efter fæsteafgiftens erlæggelse, har været
en satsning værd.

Reglementet

Til at kontrollere, om færgeriet blev dre-
vet efter forskriften, nævner postvæsenets
regulativ for 1811, at selvsamme regulativ
skulle ligge fremme i færgegårdens »aftræ-
delsesrum« (venterum) således, at »det kan
komme til de Rejsendes Kundskab«. Den-
ne ordning satte en klemme på færgekarle-
nes hang til, til tider, at opføre sig mere
lokalt end internationalt – overfor de rej-
sende. I reglementet af 1873 er indbygget
en lignende klemme i skikkelse af en auto-
riseret »dagbog« fremlagt i færgegårdene,
hvori de rejsende kunne rise eller rose fær-
geriet. Dagbøgerne skulle årligt afleveres
til myndighederne.

I 1811 foreskrev postvæsenet for Vinde-

by-Svendborg færgeriet, at det skulle have
følgende fartøjer:

Ved Vindeby:

En stor færge, som hidtil.

En sejlbåd for 10-12 personer.

En let rojolle.

Ved Svendborg:

En »mellembåd« for 30 personer.

En mindre jolle for 10-12 personer.

En let rojolle.

Hovedfærgeren havde hjemme i Vindeby,
hvorfra den måtte tilkaldes. Denne
»Børth«, som færgerne tidligere blev be-
tegnet, kunne tage 2 store vogne med 2
heste forspændt samt »tilbehør«; vogn-
færgeren var sandsynligvis af jagttypen med
1 mast, muligvis en 2-mastet galease. I 1868
hed dette fartøj »Maria«, men hvor gam-
melt det da var, eller hvordan det var ind-
rettet, vides ikke.

Stormvejr i 1858

Den før omtalte færgemand Baagøe i
Svendborg var i sommeren 1858 part i en
avispolemik, der taler sit eget sprog om
forholdene i færgeriet. Det begyndte alt
sammen med et stormvejr, som den 25. juli
hindrede al sejlads.

En del indskrevne passagerer til dam-
peren Nyborg-Svendborg-Rudkøbing var
strandet i Svendborg. De bad nu færgem-
anden om at blive sejlet til Rudkøbing.
Baagøe afslog med begrundelsen, at to af
hans færgebåde tidligere havde måttet ven-
de om halvt over Svendborgsund »tildeels
fyldte med Vand«, og at den store båd
heller ikke kunne gå ud grundet bølgegang
og lavvande. Netop da ankom gennem
skumsprøjtet en båd fra Rudkøbing. Det
var »Postcontrahent« Hoff's raske søfolk,
der, »uagtet Baaden maatte gaae med 2

fuldtrebede Smakker«, kort efter returnerede til Rudkøbing med de strandede passagerer. Postbåden gjorde for alles åsyn netop det, som Svendborg færgevæsen ikke mente at kunne.

Redaktøren af »Langlands Avis«, der tidligere havde fægtet mod Svendborg færgeri, fik fat i historien og afæsker færgemanden en forklaring. Og færgemand Baagø bider fra sig. Han kaster skylden på færgevæsenet som helhed: Det er ikke hans fartøjer eller materiel, der er årsag, for alt er i den gode stand, som det årlige tilsyn forlanger. Derimod har ejeren »Hr. Kammerherre Juel-Brockdorff«, trods flere påtaler fra tilsynet, ikke opmudret færgebøbet. En mudderbanke ud for færgebroen kaldet »Baasegrund« forhindrer derfor ved lavvande, og som her ved storm, den store båd i at gå ud.

Redaktøren af »Svendborg Avis« kommenterer sagen i sine spalter og hævder at gøre det på »offentlighedens vegne«. Om det »Monopoliserede« færgeri under stamhuset Thorseng siger han, at det »under de nuværende Communicationsforhold kun er en trykkende Byrde for Publikum, uden at yde anden Fordeel end en klækkelig Indtægt for dets Eier«. Med denne uærbødige salut slutter sagen såvidt vides; men man forstår, at der murrede en vis utilfredshed med overfarten, og som sådan har vi her begyndelsen til den forbedring af færgeriet, der skete med indførelsen af dampkraften i 1873.

Sejlfærgerne opgives

Parterne, der fandt sammen om en bedre færgeforbindelse, var ejeren, kommunen, amtet og postvæsenet. Det sidste havde i 1851 åbnet et brevsamlingssted i Vindeby og så gerne en stabil forbindelse.

En rolle spillede det også, at administrationen af de privilegerede færgesteder i

1871 overgik fra postvæsenet til indenrigsministeriet.

Disse dannede i efteråret en kommission eller arbejdsgruppe, der fastlagde principperne for det kommende dampdrevne eller mekaniserede færgeri. Til forskel fra de nuværende forhold ville man have »faste afgangstider« og en lettere adgang til færgeren for køretøjer. Det sidste skulle ske ved »bevægeligt dæk« (en klap) samt broklapper i land. Dernæst skulle færgeren have en kapacitet på 3-4 forspændte vogne, d.v.s. ca. det dobbelte af sejlfærgens.

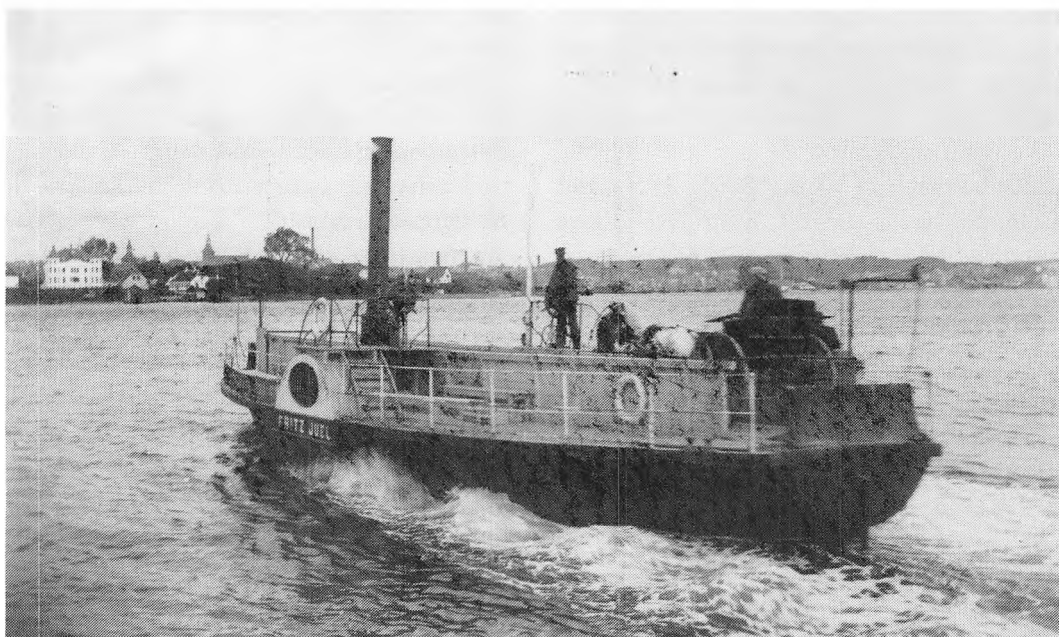
Arbejdsgruppen bestemte også udgiftsfordelingen og den endelige udgift for ejeren: 18.000 Rigsdaler for broklapperne (langt mere end beregnet), samt 2.000 af færgens endelige pris på 15.500. Amt, kommune og postvæsen betalte resten af færgeprisen.

Der var ingen tvivl om, at det velrenommerede værft Burmeister & Wain i København skulle bygge dampfærgeren.

»Fritz Juel«

Færgeren, der ankom 2. marts 1873 til Svendborg, ført af Lars Larsen, senere navnkundig som »Færgelars«, hvis kommando til maskinen »slav bak« gik i folkemunde. Færgeren, der bar navnet »Fritz Juel«, var ikke særlig køn men et stort fremskridt, fandt samtiden. Den havde et gennemgående dæk midtskibs til den kørende trafik eller til 25 kreaturer. Dertil 200 passagerer, hvoraf de 20 kunne få plads i kahytten under dæk. I hver side fandtes en lille ophøjet bro med rat og talerør ned til maskinen; en dristig drengestreg bestod i at snige sig til at brøle »slav bak« ned gennem røret – midt ude i sundet.

»Fritz Juel« var ca. 18 meter lang og ca. 4 meter bred på skroget, hertil kom hjulkasserne. »Fritz Juel« betjente overfarten uden uheld fra 1873 til 1926. Den havde en



»Fritz Juel« på vej mod Svendborgs færgeløje, der ses lige under de to kirketårne. Billedet giver et godt indtryk af dæksindretningen m.m. Gående passagerer måtte finde sig en plads udenfor vogn- og kreaturbarrieren, d.v.s. dækspladsen omkring hjulkasserne, eller i den lille kabyt, hvis skylight skimtes under bænken. (Svendborg & Omegns Museum).

motorbåd, »Hertha«, til afløser, når kedlen skulle renses med 2-4 ugers mellemrum og til naturene.

Efter 1926 blev dampfærgen reservefærgen, når motorfærgen dokede. Under krigen 1940-45 fik den en genkomst på sundet grundet dens krigsegnede brændsel. Man forsøgte sig en enkelt gang med tørv som brændsel, men det kunne ikke sætte tryk nok på kedlen til den i forvejen ikke overdimensionerede maskine.

I mange af dens aktive år var den et sejlene museumsstykke, og den var en tid Danmarks ældste dampfærgen. Dens sidste år randt således: Efter indsatsen under krigen blev den købt af Svendborg Skibsværft. Dens tilsynsbog er signeret dér første gang 1. februar 1949. Samtidig blev maskinen udtaget, for den ville B & W gerne have til sit museum. Den var også værd at gemme, for den havde fungeret i 75

år – vistnok uden større reparation end en ny krumtap i 1919.

På værftet tjente den som lægter, men kedlen (fra 1891) var i brug, for den er blevet renses sidste gang 1958. Værftet brugte »Fritz Juel« til 1970, hvor resterne blev ophugget. Det var da tæt ved 100 år siden, at den var blevet sammennittet. Forklaringen på den høje alder er materialet jern, – det korroderer ikke så hurtigt, eller villigt, som moderne stål.

Efter 40 til 50 års drift var dampfærgens tid ovre. Der var dels ikke meget plads ombord, og dels var den dyr i brændsel og ikke særlig hurtig. Dens sidste kraftanstrengelse var at sætte 16 biler over på to timer! En ny drivkraft spøjte; det var dieselmotoren. Den var billigere i drift og hurtigere at starte op. Kort sagt: Man stillede mod at blive motoriseret.

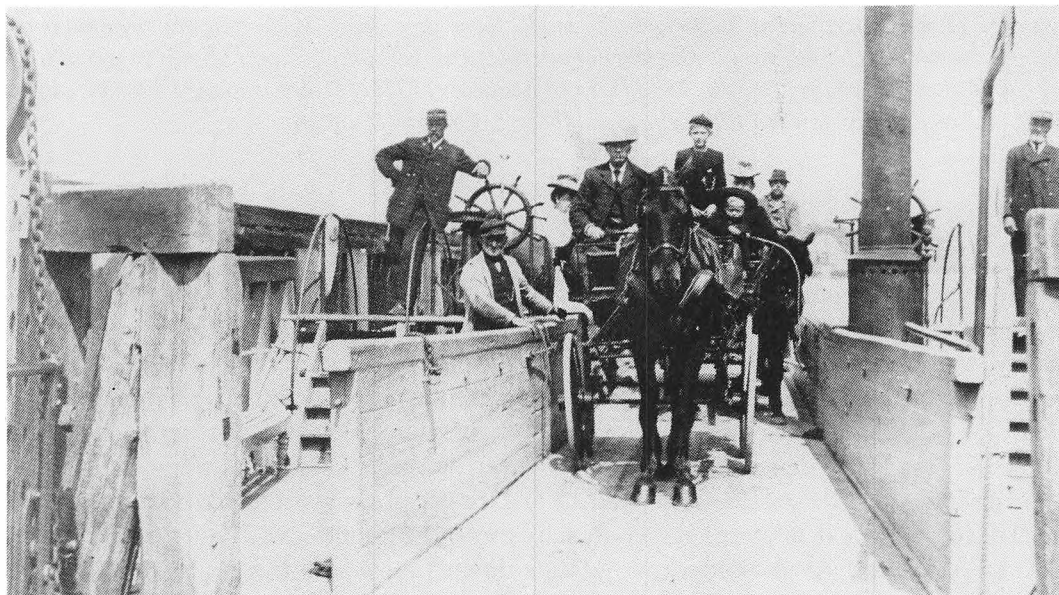
Færgefæstet afløses

Motor-æraen blev indledt i 1926 med færgen »Taasinge«. Men først blev selve organisationen, der drev færgeriet, moderniseret. Det skete ved, at kommunerne Bregninge, Bjerreby, Landet og Svendborg dannede et interessentselskab med formålet at drive færgefart mellem Fyn og Tåsinge. Dette selskab købte 1. april 1926 færgprivilegiet af baronen på Valdemars Slot. De to fæstekontrakter med Møller's og Baagøe's enker, færgen »Fritz Juel«, færgeløjerne, tilbehøret såsom kulhus m.v. samt dampskibsbroen i Troense, alt dette blev nu det kommunale selskabs ejendom. Prisen var 115.000 kr.

Ejerens gamle ret til fri befording over sundet beholdt han for sig og sit gods, dog mod at denne rettighed kunne afløses med kr. 100.000.

Motorfærgerne

Som nævnt blev selskabets første opgave at bygge den første motorfærge. Den blev bygget af skibsbygmester J. Ring Andersen. Materialet var træ, hovedsageligt eg og bøg. Den blev søsat maj 1926 og havde plads til 10 biler mod dampfærgens 3-4 køretøjer, et resultat opnået ved en ny måde at opbygge overskibet på: Dækket gik ud i næsten fuld skrogbredde. Yderst i hver side var smalle læ for passagererne, der i magsvejrer kunne entre »promenade-dækket« og herfra en kort stund nyde udsigten over Svendborgsunds vande. Denne færgelopbygning fra 1926 blev skole for alle senere småfærger. Samtidig med »Taasinge« lod man to store motorbåde bygge hos den dygtige bådebygger Dyhr i Lundby. De hed »Kaia« og »Ellen« og tog sig af natoverfarter og tjente som reserver.



»Fritz Juel« ca. 1910. – Således så dampfærgen ud, set fra brugernes synsvinkel. Færgens midte var afgrænset af to solide tømmerbarrierer. Her var plads til 2-3 vogne eller til 25 tøjrede kreaturer. Ovenpå hjulkasserne ses de to rat med deres solide snekkedrev til rorene. Maskinen blev kommanderet gennem et talerør ved hvert rat. Færgen havde tre besætningsmedlemmer: Maskinmester Larsen, styrmand Thygesen og matrosen, hvis navn er ukendt. Forrest i billedet skimtes kædehejset til broklappen i land. (Svendborg & Omegns Museum).



»Taasinge«, bygget 1926, var den første motorfærge og den første træbyggede færge siden sejlfærgernes ophør i 1873. Den var samtidig den første med glat dæk i næsten fuld skibsbredde, d.v.s. uden barriererne mod kreaturer og heste midtskibs. Over det brede dæk skræver et tovejs styrehus med god oversigt. Denne indretning af småfærger blev model for mange senere småfærger; om bygmesteren, Ring Andersen, har lånt denne ide eller selv har udviklet den vides ikke. »Taasinge« var bygget af træ og havde plads til 10 biler. Den var 76 fod lang og havde en 150 HK Holeby motor. I 1964 blev den solgt til Årøsund overfarten i Lillebælt. (Svendborg & Omegns Museum).

Et intermezzo i udviklingen var det endelige opgør med den overleverede rest af middelalderens færgeri-organisation. Privilegiets fæstere, som de fire kommuner havde fået med i købet i 1926, blev »afskaffet« og sat på pension. De fik et éngangsbeløb på 6.000 kr. samt et årligt beløb på 16.000 kr. »så længe de levede«.

»Taasinge« klarede trafikken i henved 20 år. Til sidst sejlede den hvert kvarter, men det var ikke nok til at holde køerne af rullende materiel stangen. Så kort efter krigens ophør bad man atter Ring Andersens værft om et projekt til en færge. Projektet blev forelagt det fælleskommunale færgeudvalg og godkendt, og i 1947 løb den anden motorfærge i vandet. Den var

stort set mage til »Taasinge«, men lidt større, og fik navnet »Svendborgsund«. De to motorfærger klarede overfarten indtil 1954, hvor den tredje motorfærge blev sat i fart. Den kom med en nostalgisk tåre til at bære navnet »Fritz Juel«. Om man havde troet, at det blev den sidste nybygning – og derfor skulle slutte rækken – vides ikke. Den var noget større end forgængerne, 21 meter, og kunne laste 21 biler. Den var som de to foregående bygget af træ på Ring Andersens værft.

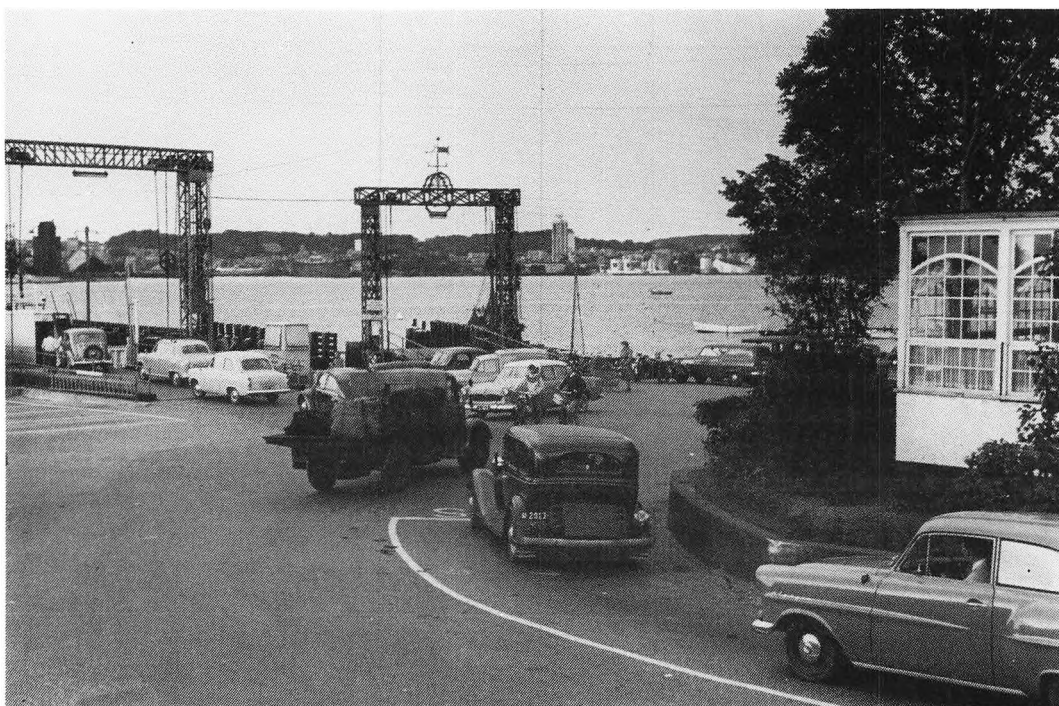
Bilisme

Samfundet udviklede sig. 50'ernes og 60'ernes vækst fyldte vejene op med biler af

enhver art og størrelse. Da dæmningen, der forbinder Siø og Tåsinge, i 1960 åbnede, og broen fra Siø til Langeland få år senere også åbnede, og Sydfyenske Dampskibsselskab samtidig indstillede sin rute til Rudkøbing, var der kun landevejen til Vindeby tilbage. Her kørte man iflg. overfartsleder V. Lund væddeløb tværs over Tåsinge for at nå først frem til Vindeby. Kort sagt: Biltrafikken steg til umulige højder, og køerne af ventende biler var i 50'erne – især om sommeren – kilometerlang på begge sider af færgeløbet.

Færgeudvalget søgte i den situation efter et værft, indenlandsk eller udenlandsk, der kunne levere en færge hæsblæsende hurtigt. En mægler i Svendborg fandt frem til det tyske »Husumer Schiffswerft«. Dette leverede i 1962 den første stålbyggede færge til overfarten. Den hed »Braten« og

adskilte sig fra de øvrige moderne færger ved, at passagerlæet i styrbord side var borte, hvorved dækket gav plads til flere biler; især blev det ved velkomsttalerne til »Braten« fremhævet, at der kunne stå to store hølæs side om side, og så var der endda plads til en »småbil« ved siden; man havde taget konsekvensen af den stigende biltrafik og ladet bygge en decideret bilfærge. »Braten« kostede 1 mill. kr., den hidtil dyreste. I 1964 solgtes den første motorfærge »Taasinge«, som da var 38 år gammel. Derved mistede man dens 10 bilers-kapacitet. Dette havde »Braten« måske nok kunnet opveje med ekstra ture, men ikke at bilismen steg med ekspresfart. Et af udvalgsmedlemmerne ytrede ved dens ankomst, at han håbede, den fik en kort levetid, for nu måtte broen snart komme. I mellemtiden havde Svendborg



Et skønsomt udvalg af biltyper fra køen ved Vindeby-færgen, få år før broarbejdet startede. Køerne kunne være kilometerlange om sommeren. (Svendborg & Omegns Museum).



»Svendborgsund«, søsat maj 1947 fra Ring Andersens værft. Den var bygget af træ, var 91 fod lang og havde en 200 HK 4 cyl. B&W motor, som gav en max. fart på ca. 8 knob. Den kunne tage 300 passagerer og 12 biler. Færgen var den hidtil mest komfortable med en opvarmet passagerkabyt samt pæne kamre, en messe og vaskerum for det mandskab, der havde nattevagten; færgen kunne tilkaldes via telefonnummeret 596 - mod 10 til 15 kr. i ekstragebyr. Færgen blev solgt i 1965 til Udbyhøj-overfarten på Randers Fjord.



»Fritz Juel«. Den anden færgе med dette navn, og færgeriets tredje motorfærgе. Den blev søsat i juni 1954 fra Ring Andersens værft og var bygget af træ. Den havde plads til 21 biler, var 107 fod lang og havde en 405 HK motor. Efter færgeriets ophør i 1966 blev den solgt til Færøerne, men få år senere vendte den tilbage til Danmark - til overfarten Ballebro-Hardeshøj (Alssund).



»Braten« blev søsat og leveret i 1962. Den var den eneste af færgerne, der var konstrueret og bygget udenlands (Husumer Schiffswerft). Desuden var den færgeriets første stålfærge samt den første med 2-takts motor. Færgen havde plads til flere biler (26) end forgængeren, fordi passagerlæet i den ene side var fjernet. Længden var 104 fod, og Alpha Diesel-maskinen var på 330 HK. Iflg. Ring Andersen lånte det tyske værft tegningerne til forgængeren, »Fritz Juel«, ved projekteringen.



»Holmen« var bygget af stål på Svendborg Skibsværft og søsat 1964 som overfartens sidste nybygning. Den blev sat ind, medens arbejdet til broen over Svendborgsund var i gang. Den var 120 fod lang og havde en 300 HK maskine. (Svendborg Værft A/S).

Skibsværft allerede udarbejdet planer og tegninger til en ny færge. Selvom prisen var 1,2 mill. kr., blev det vedtaget at lade den bygge, de lange bilkøer in mente. Færgeren var bygget af stål og fem biler større end forgængerens. Den fik navnet »Holmen« og blev den sidste færge bygget til det gamle Vindeby-Svendborg færgeri. Da broen over sundet åbnede i 1966, sejlede færgerne og to motorbåde ørkesløse til hvilepladserne for at vente på at blive solgt.

Overblik

Denne skitse af Vindeby-Svendborg færgeriets historie har vist, at den kan inddeles i følgende faser:

Selve materiellets historie: Fra »begyndelsen« og til 1873 har man en sejl- og robådsfase. Derpå kommer fra 1873-1926 en dampfase og fra 1926-1966 motordrevet færgeri.

Samtidig kan man tale om *den administrative færgerihistorie:* Færgeriet var indtil 1926 privilegeret privateje med fæstere. Fra 1926-1940 en fælleskommunal styring med fæstere. Fra 1940-1966 kommunal styring uden fæstere.

I dag står broen der, og man har vænnet sig til den. Den blev bygget for at imødekomme biltrafikken, og det afspejler sig i dens indretning. Derom sagde færgernes driftsleder, skibsfører V. Lund i 1962: » – og hvor vil det blive modbydeligt koldt for alle de trafikanter, der ikke er i bil, tænk, hvis broen bliver på 36-37 meter i højden. I en stærk blæst kan det næsten være umuligt for den ikke bilkørende at færdes på broen...« Og V. Lund mente, at en tunnel ville være en bedre løsning. Det havde han måske ret i.

Om kilderne:

Til artiklen er udelukkende anvendt arkivmateriale fra lokalhistorisk arkiv i Landet, samt Svendborg og Omegns Museums søfartsarkiv. Den af »I/S Vindeby-Svendborg Færgesart« i 1966 udgivne lille bog af Ivan Dich (red.) er i nogle tilfælde anvendt som kildemateriale, da en del af oplysningerne deri ikke umiddelbart har kunnet opspores andre steder; det gælder især for færgeriets »Forhandlingsprotokoller«.

Hovedkilderne bliver således diverse avisartikler samt 2 offentlige reglementer: »Anordning om færgesarten mellem Svendborg på Fyen og Vindeby på Thorseng, Generalpostdirectionen 1811« og »Reglement for Svendborg-Vindeby færgesteder, Indenrigsministeriet 1873«. C. G. Høgstrøm har enkelte oplysninger i »Taasinge på Niels Juels tid« (Nyborg 1916), og i J. Begtrupps »Svendborg Kjøbstad« (Odense 1823) står lidt mere om færgeriet. Generelt er kildernes art og mængde, for både ældre og yngre færgesteder, ikke særlig komplette. Et mere komplet billede af færgemænd og episoder, der belyser færgeriet, kan måske tilvejebringes ved »Tingbøger for Taasinge Birketing«, skifteretsprotokoller, kirkebøger, folketællingslister m.m.

De officielle kilder som Generalpostdirektionens interne dokumenter vedrørende alle færges i Danmark indtil 1870, og Indenrigsministeriets tilsvarende efter 1870, kan sikkert også bringe nyt frem. Dette omfattende arbejde har ressourcerne ikke gjort muligt i denne omgang.

Valdemars Slots godsregnskaber (fæsteregnskaber), fæstekontrakter m.v. indeholder sikkert også oplysninger om færgeriet indtil 1926. For tiden derefter kunne de kommunale »færgeudvalg – mødeprotokoller«, om de kan findes, kaste lys over tiden op til 1966. Det samme gælder for

papirerne for »I/S V.H.F. Lund, Vindeby«, der drev færgefarten indtil 1966.

Der er således nok at tage fat på for den interesserede lokalhistoriker iblandt de skriftlige kilder.

For færgeriets materielhistorie kan kilderne udvides med »Danmarks officielle skibsliste« (Flagbogen), der er anvendt her, og med »Bureau Veritas« lister, idet alle færgerne, undtaget de ældste, er bygget efter deres reglementer. For dampfærgens vedkommende eksisterer ingen tegning, men en del fotos, samt på B&W-museet i København, det ene skovlhjul samt den ca.

2 x 2 x 3 meter store dampmaskine, medens dens »Maskinbog 1904-47« findes på Arkivet i Landet. Det ene rat og fem andre mindre effekter vedrørende færgeriet findes på Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling. For de tre træfærgers vedkommende findes sandsynligvis tegninger m.m. på Ring Andersens værft. For stålfærgen, bygget i Husum, findes vistnok ingen tegning e.l., medens stålfærgen, bygget på Svendborg Skibsværft, er belyst både ved samtlige konstruktionstegninger og to modeller på Svendborg Skibsværft.



Motorbåden »Kaia« fra 1926 er her fotograferet i 1991. Hun og søsterskibet »Ellen« var færgeriets første mindre motorbåde. De indsattes som nye i 1926 – samtidig med den første motorfærge »Tåsinge«. De tjente som afløser for denne samt som natfærger. »Kaia« ejes nu af Svendborg Havn og har sit oprindelige udseende fra færgeriets dage, medens »Ellen« er ombygget og privatejet. Begge var bygget af den kendte bådebygger Dyhr i Lundby. Under krigen sejlede »Ellen« mellem Svendborg og Vindebyøre.

Færgeriet havde en ældre motorbåd »Hertha«, der var afløser for dampfærgen. Også den er bevaret, men udrustet som stenfiskerfartøj.

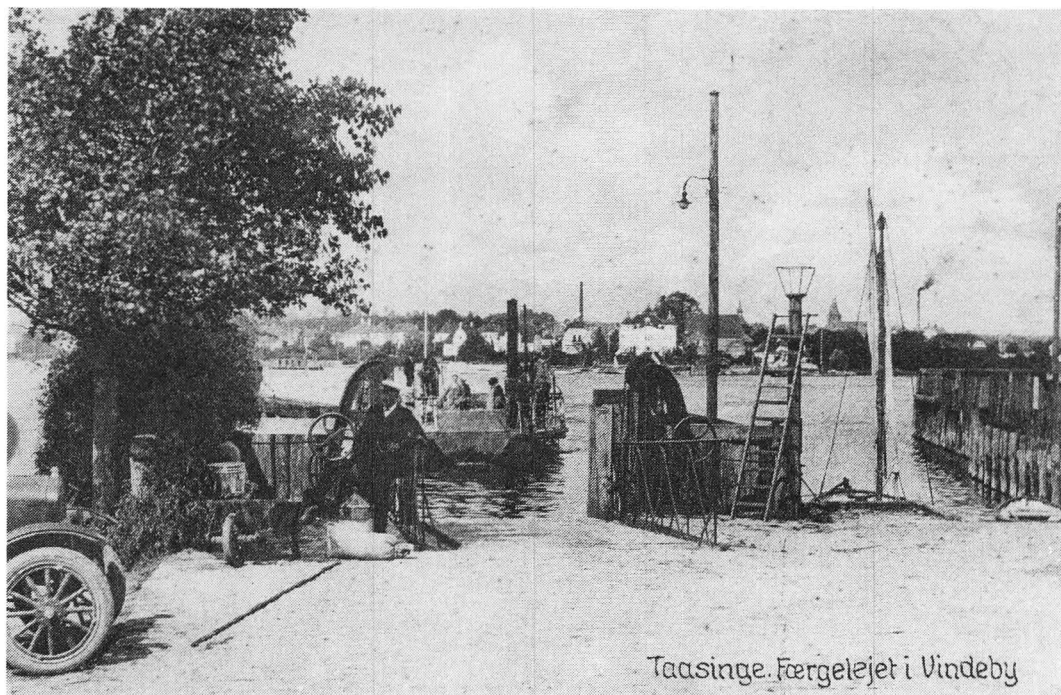
Fra en svunden tid

Det gamle Vindeby og færgestedet i billeder

Arkivet vil være meget interesseret i billeder og beretninger vedrørende færgefarten igennem årene. Specielt findes der meget få billeder, der kan dokumentere jolle- og motorbådssejladsen.



Fra den gamle fæргеård i Vindeby, som nedbrændte omkring 1928.



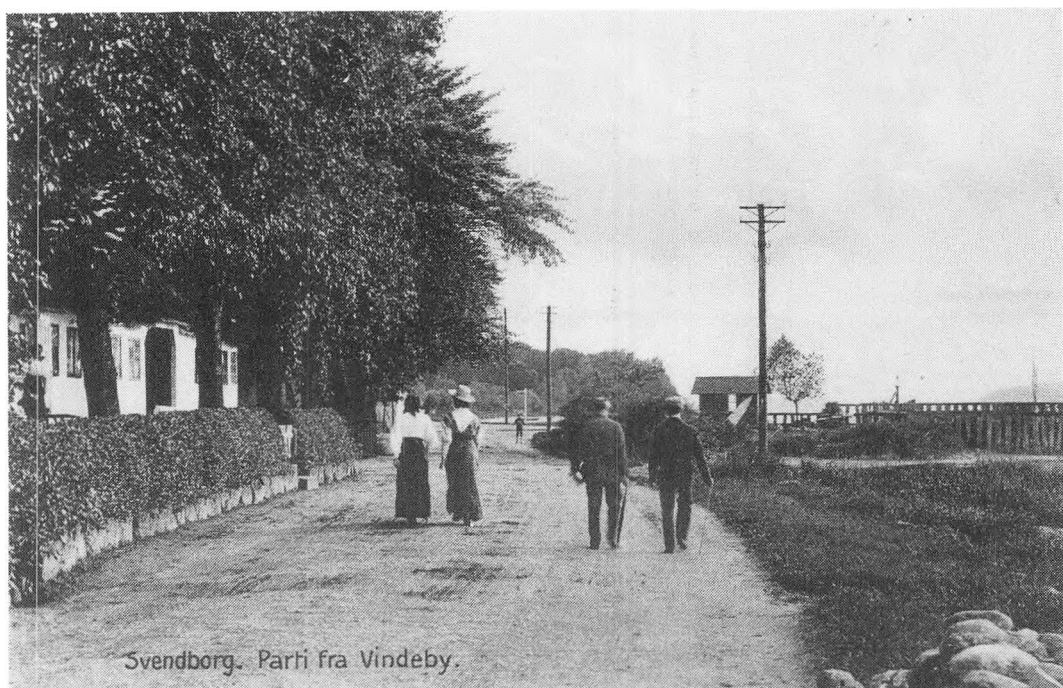
Ved det gamle færgeleje for dampfærgen »Fritz Juul«.



Færgebroen og den gamle Vindeby kro.



Det gamle tinghus i Vindeby, som også blev øens første posthus.



Svendborg. Parti fra Vindeby.

Udsigt fra vejen ved den gamle færgegård. Ved færgelejet ses den første ventesal, bygget af træ. (Torben Larsen).



Færgerne har også kunnet klare store og tunge transporter. Her ses en sådan ventende foran den nyere Vindeby kro.



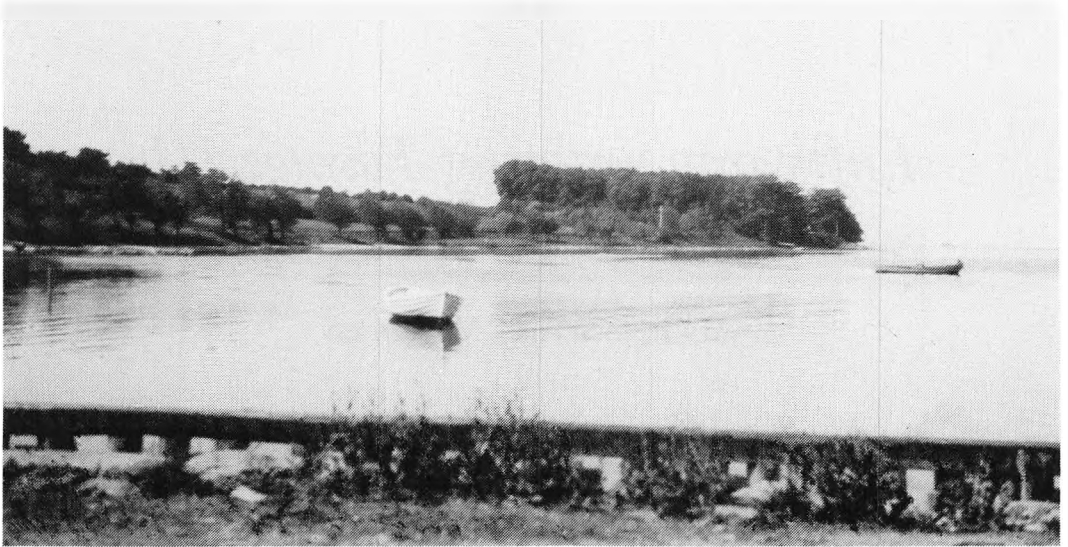
Også kongelige personer er blevet færget over. Her kong Christian d. 10. ombord på dampfærgeren »Fritz Juel«.



Færgeløbet på Svendborg-siden. Fotograferet før året 1916, hvor huset, der senere kom til at huse restaurant »Borgen«, blev opført.



Fra det gamle Vindeby. Huset til højre er nuværende Troensevej 6 b. Her havde Carla Madsen sin købmandsforretning. (Foto: Søren Lolk).



Udsigt fra Vindeby mod Braten. Der er endnu ubebygget, hvor Kystvej senere blev anlagt. (Foto angivet med år 1925).



Færgefartens sejl- og robåde i Vindeby færgehavn. (Torben Larsen).

Luftkamp omkring Tåsinge III

Nedskudte allierede fly ved Tåsinge 1940-1945

Af Gunnar Kjær Mortensen



Besætningen foran Lancaster ND 365, som blev skudt ned ved Vornæs 15.2.1944. Kendingsbogstaverne MG-L kan anes mellem de to personer til venstre. Personerne er fra venstre: pilot Peter Williams (overlevede); bombeskytte George Staniforth (overlevede); navigatør James Alexander (begravet på Skarø); agterskytte Frank Ansty (ikke med på togtet); agterskytte Louis Glaus (begravet i Landet); mekaniker Norman Sefton (begravet i Svendborg) samt telegrafist Walter Hawkins (begravet på Skarø). To besætningsmedlemmer fra togtet er ikke med på billedet: 2. pilot A.J. Sayer (begravet i Landet) og tårnskytte Raymond Ballantyne (begravet i Svendborg). (Foto stillet til rådighed af George Staniforth, Hull, England).

Artiklen i 1989- og 1990-årbøgerne er blevet fulgt op med mange positive reaktioner fra interesserede læsere. Derved er fremkommet en del nye oplysninger, der afrunder beretningen om de dramatiske begivenheder omkring Tåsinge under krigen.

Vornæs Skov

Resumé:

Under overflyvning til et bombeangreb på Berlin blev en engelsk bombemaskine, Lancaster ND 365, den 15.2.1944 skudt ned over Vornæs skov af en tysk natjager, hvorved seks blev dræbt, mens to overlevede. To er begravet på Landet kirkegård, Tåsinge, to på Skarø og to i Svendborg. De to overlevende blev taget til fange.

Af de to tidligere artikler fremgår, at en af de overlevende fra dette fly landede med faldskærm på en pløjemark på Skarø, hvor han blev fundet af gdr. Edvard Broholm og naboens søn, Rasmus Andersen. Flyveren havde brækket det ene ben og var indsolet i jord og blod i ansigtet, men efter afvaskning af dette viste det sig kun at være overfladiske skrammer, da han af faldskærmen blev slæbt et stykke hen over jorden. Denne flyver var flyversergent George Staniforth, som var flyets bombeskytte. Takket være et detektivarbejde af Gordon Gowers, en af de veteraner fra Royal Observer Corps, som besøgte bl.a. flyvergravene i Svendborg og Landet i april 1990, er det lykkedes at finde frem til George Staniforth, som i dag nyder sin pensionisttilværelse i en landsby i nærheden af havnebyen Hull på Englands østkyst. Han blev yderst overrasket over at blive sat i forbindelse med nogen, som interesserer sig for hans oplevelser i forbindelse med disse begivenheder. I vores efterfølgende korrespondance har han beredvilligt fortalt om sin baggrund og alt,

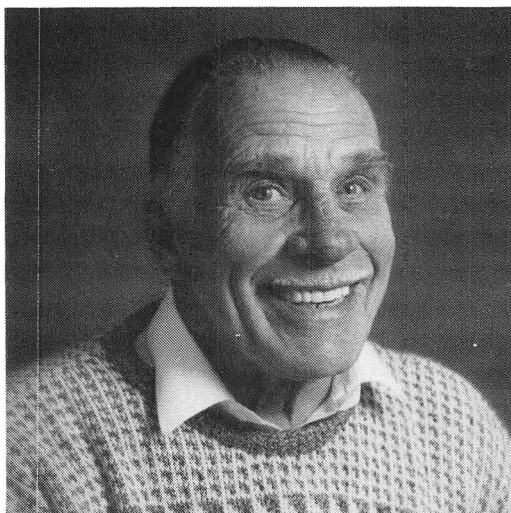
hvad han kan huske om dette skæbnesvangre togt mod Berlin, som fik en brat afslutning over det vestlige hjørne af Tåsinge. Han har sendt kopi af hele logbogen, hvoraf fremgår detaljerede oplysninger om alle de træningsflyvninger og togter mod fjenden, han deltog i.

George Staniforth fortæller: »Jeg er født i Hull den 25.11.1921. Min mormor, som stammede fra Norge, slog sig ned i Hull, – så jeg har skandinavisk blod i årerne! Jeg fik en lillesøster, som ville have været 10 år yngre end mig, men hun døde, da hun var seks måneder. Min mor døde ung, 37 år gammel, så da min far blev indkaldt til Royal Air Force, kom jeg til at bo hos min farmor. Min far døde for seks år siden, 85 år gammel. Han gjorde tjeneste i hæren 1914-18 (selv om han egentlig var for ung), og i sidste krig gjorde han tjeneste i Royal Air Force, først ved spærreballonerne, men senere ved en transportafdeling. Han gjorde tjeneste i Italien, da jeg blev skudt ned. Efter endt skolegang i The Boulevard Secondary School i Hull blev jeg ansat i firmaet Reckitt & Colman i 1938, i bogholderiet, men efter seks måneder kom jeg til shippingafdelingen, hvorfra jeg blev pensioneret i 1982 efter 44 års ansættelse, kun afbrudt af de fire års militærtjeneste under krigen. Min far gjorde tjeneste i RAF, og min mor var død, så jeg boede hos min farmor (min norske mormor var også død). Under et tysk luftangreb så jeg en mine dale ned i faldskærm, og den ramte ned ovenpå beskyttelsesrummet. Jeg råbte advarende til min farmor og ventede en stor eksplosion. Dette skete, og alle vinduer i huset blev blæst ud. Jeg meldte mig som frivillig til Royal Air Force i oktober 1941. Efter at have fået udleveret mundering i London, fik jeg grunduddannelsen ved Eastbourne. Efter et tysk luftangreb, hvorunder en lotte blev dræbt, blev ud-



Bombeskytte George Staniforth umiddelbart efter hjemkomsten til England efter tysk krigsfangenskab.

(Foto stillet til rådighed af George Staniforth, Hull, England).



Fhv. bombeskytte George Staniforth, Hull, England, anno 1991.

dannelsen afsluttet i Brighton. Den videre uddannelse skulle vi have i Sydafrika. Vi sejlede i siksak ned gennem Atlanten og legede kispus med de tyske ubåde. Vi ankom uskadt til Durban og rejste derpå to døgn med tog til Johannesburg til en gennemgangslejr, inden vi kunne komme på flyverskolen. Jeg blev først uddannet til observatør, og derefter skulle vi vælge, om vi ville uddannes til navigatører eller bombeskytter, men da løn og rang var den samme, valgte jeg at blive bombeskytte. I december 1942 skulle vi afgå til England fra Capetown. Da vi sejlede til Sydafrika, var det med en gammel ombygget kødbåd, men på tilbageturen var det med en stor hollandsk passagerliner, og vi sejlede ikke i konvoj, idet den sejlede med så stor fart, at vi kunne løbe fra ubådene. Ankomsten til England blev jeg stationeret ved en operationel træningsenhed mellem Nottingham og Leicester. Her blev vi sammensat i besætninger. Med canadieren O'hara begyndte en intensiv flyvetræning, som til tider kunne være ret dramatisk. Således måtte vi den 27.5.1943 mavelande på de åbne bombelemme, fordi understellet med landingshjul ikke kunne slås ned. Allerede tre dage senere var vi på vort første togt over fjendeland, idet vi kastede flyveblade, beregnet for tyskerne, ned over det besatte Paris. På dette tidspunkt fløj vi Wellington-maskiner. Vi blev nu forflyttet til Blyton, hvor vi fik det syvende besætningsmedlem, flymekaniker Norman Sefton, som også var fra Hull, – for vi skulle nu flyve 4-motors bombemaskiner, først Halifax, men ellers mest Lancaster. Til slut blev vi stationeret ved vores blivende base, Oakington ved Cambridge, som var hjemsted for 7. Squadron. Vi ankom lige i begyndelsen af august 1943, men kort tid efter mistede vi desværre vores pilot. For at få kamptræning skulle han med som andenpilot i et angreb på Milano, men blev

dræbt. Ved en grum skæbne skulle det samme ske med flyverløjtnant A.J. Sayer, som var med over Tåsinge som overskydende besætningsmedlem. Vi fik herefter flyverløjtnant Williams som fast pilot, og ellers var vi den samme besætning, bortset fra vores australske agterskytte, som nægtede at flyve mere efter togtet den 23.11.1943. Dette togt gik også til Berlin, men over målområdet fik vi en direkte træffer af flakskyts, og mekanikeren, som kravlede bagud i maskinen for at tage skaden i øjesyn, kunne berette, at der var et gabende stort hul i siden af flyets skrog, og maskinen ville kun med stor møje lystre roret. Williams fik maskinen listet ud af målområdet og ned i lavere højde. Vi kom over Kanalen og nærmede os basen, svært beskadiget, og kun i den halve højde, så der kunne ikke blive tale om at forsøge at lande, så Williams beordrede alle vi øvrige til at springe ud med faldskærm, og da maskinen havde kurs ud over kysten ved bugten The Wash, forlod piloten som den sidste maskinen«.

For denne bedrift blev pilot Williams dekoreret med DFC (Distinguished Flying Cross).

Derefter fulgte en række krævende togter langt ind over Tyskland, og togtet mod Berlin den 15.2.1944 var deres 19. togt, – så de var ikke mere de rene amatører. Blandt andet havde de været seks gange over Berlin, og ellers over Frankfurt, Kassel, Stettin m.fl., og under to togter var de i luftkamp med en tysk natjager. På det næstsidste togt (mod Berlin) fik de en kompasfejl, som bevirkede, at de for vild, men ved et mirakel fik de radiokontakt med en lille jagerbase, hvor de fik lov at gå ned. De havde da fløjet i over otte timer og havde kun 40 gallons brændstof tilbage (ca. 180 liter)!

Om selve togtet den 15.2.1944 beretter

George Staniforth videre: »Vi lettede kl. 17.00 fra Oakington på vores 7. togt mod Berlin, men for at vildlede fjenden fløj vi denne gang over Danmark. Under overflyvningen fik agterskytten (Louis G. Glaus) øje på en tysk natjager, som hurtigt nærmede sig. Piloten forsøgte omgående at undvige angrebet, men det var allerede for sent, og vi hørte jagerens beskydning og så overalt projektilerne hamre ind i flyets krop, og snart brød flyet i brand. Det interne samtaleanlæg blev helt dødt, men enhver vidste, at det nu var på høje tid at forlade maskinen. Jeg spændte faldskærmen og kravlede hen til en nødluge. De følgende sekunder husker jeg intet fra, – ikke før jeg fandt mig selv liggende på jorden. Da jeg kom til mig selv, havde jeg i hvert fald djævelsk ondt i benet. Tøjet i venstre side var flænset, og nogle af tænderne var brækket. Jeg blev løftet op og båret hen til en gård, og senere blev jeg kørt på hestevogn ned til kysten til en båd, og efter nogen tid blev jeg bragt til et tysk hovedkvarter. Der kom en tysk officer, som ville undersøge, om mit ben nu også virkelig var brækket, så han begyndte at rykke i det! Kort tid efter indbragte de piloten (Williams), og jeg blev forbavset over at se, at han var iført lang marineblå overfrakke og blød hat. Vi talte ikke sammen, for ikke at røbe over for tyskerne, at vi var fra samme fly, men vi nåede, uset af tyskerne, at gøre tegn til hinanden. Efter en kort afhøring blev jeg bragt i ambulance til et militærhospital i Jylland (Fredericia). På et tidspunkt gav benet imidlertid anledning til stigende problemer, og på hospitalet oplyste man, at der var tale om koldbrand, og at det ville være nødvendigt at amputere benet. Takket være den tyske læges dygtighed lykkedes det at beholde knæet, hvorved jeg beholdt en stor del af min førlighed. Jeg var der i tre måneder, og lægen og den øvrige stab gav mig den bed-

ste behandling og overbeviste mig om, at ikke alle tyskere var uhyrer. Jeg blev derpå bragt til en gennemgangslejr i Annaburg mellem Leipzig og Berlin. Forholdene var ikke allerværst, – vi fik en halv Røde Kors-pakke hver uge. I forbindelse med en fangeudveksling gennem Røde Kors blev jeg sendt via Schweiz og Marseille til England, hvortil jeg ankom den 6. februar 1945«.

Mit heldige fund af George Staniforth blev omtalt i Fyns Amts Avis 22.5.1991, og nogle få dage senere blev jeg ringet op af Axel H. Nielsen, Fåborg. Hvad han kunne fortælle om væsentlige dele af hændelsesforløbet vedr. Skarø, lød så interessant, at jeg besøgte ham og nedskrev hans beretning.

Axel H. Nielsen kunne berette: »Under krigen var jeg lods i Tankefuld ved Svendborg. Min kone og jeg boede til leje i et hus tæt ved vandet, og lige nedenfor lå lods-båden ved siden af en træbro. Der var ikke så dybt, men når jeg jævnligt brugte skruen, hvirvlede sandet så meget op, at jeg kunne holde en rende fri, som båden kunne flyde

ind ad. Den 15. februar 1944 havde der været en del flyverstøj, men det var efterhånden blevet dagligdags, så vi gik roligt i seng. Jeg ved ikke, hvad klokken har været, men pludselig blev der dundret på døren, og da jeg fik lukket op, stod der en tysk løjtnant og syv menige udenfor. De ønskede at blive sejlet til Skarø straks! Det var temmelig roligt vejr med lidt tåge over vandet. De menige begyndte straks at læsse maskingeværer, ammunitions-kasser og andet isenkram ned i båden, – indtil den stod urokkelig fast på bunden! Så kunne de jo godt se, at hvis jeg skulle sejle dem nogen steder, så måtte de først læsse alt deres kram op igen og lade båden flyde ud til enden af broen, inden de gik om bord i båden. Imidlertid kunne båden ikke rumme alle, så to menige måtte efterlades, hvilket min kone ikke var særlig stolt af. Turen til Skarø forløb uden episoder, og da vi var kommet i land på Skarø, fik vi oplysning om, hvor englænderne opholdt sig, men der var usikkerhed om antallet. Da vi nærmede os det hus, hvor en englænder angiveligt skulle opholde sig, omringede de huset og lagde sig i stilling med deres maskingeværer afsikrede. Løjtnanten spurgte, om jeg talte engelsk, hvilket jeg bekræftede, og han beordrede mig så til at gå ind i huset, der tilhørte husmand og fisker Marius Erichsen, og meddele englænderen, at huset var omringet af tyske soldater, og at de ville skyde, hvis han forsøgte at sætte sig til modværge eller flygte. Jeg gik så ind i stuen, hvor Erichsen og hans kone var, og spurgte dem, hvor englænderen var, og om han var bevæbnet. Dertil svarede de: »Han ligger inde i vores seng uden en trevl på kroppen, for han er bjerget i vandet. Da vi fik ham ind her, sørgede vi for at få tøjet af ham, gav ham noget varmt at drikke og hang hans tøj til tørre over komfuret«. Han sov trygt, da vi gik ind til ham for at vække ham. Jeg satte



Lods i Tankefuld under besættelsen, Axel H. Nielsen.

(Fotoet, som er optaget ca. 1937, er stillet til rådighed af kaptajn Axel H. Nielsen).

ham hurtigt ind i situationen, og han kom ind i stuen, hvor han blev klædt på med noget af Erichsens undertøj og bagefter hans uniform, der i mellemtiden var blevet nogenlunde tør. Han bad mig om at give ham hans uniformsjakke, fra hvilken han tog noget, der nærmest lignede noget plastic-agtigt materiale, som han puttede i munden, netop som den tyske løjtnant kom ind ad døren. Tyskeren forsøgte at få ham til at spytte det ud, men englænderen nåede at sluge det. Jeg vil gætte på, at det har drejet sig om oplysninger af militær art. Løjtnanten overgav ham derefter til tre soldater, der skulle sørge for, at han kom ned til bådebroen.

Derefter gik løjtnanten, to menige, Erichsen og jeg over til den gård, hvor den anden englænder var bragt ind. Han var hårdt medtaget, idet han havde brækket benet ved faldet mod den frosne mark, og han havde stærke smerter. Han bad om at få noget at ryge, og konen i huset gav ham sin sidste cigaret. I øvrigt bad han mig om at sige beboerne hjertelig tak for deres venlighed og hjælpsomhed mod ham.

Den sårede lå på en slags divan, og da der kort efter blev fremskaffet en hestevogn, blev hele divanen med den sårede løftet derop og kørt ned til skibsbroen. Med to mand mere kunne vi ikke være i min båd, så der blev rekvireret én mere. Jeg fik den sårede på divanen og en tysk menig med, og så kunne resten være i den anden båd. Da vi var kommet om bord, lagde jeg fra og ville til at sejle mod Svendborg med den sårede, men det passede åbenbart ikke løjtnanten, – han har måske troet, at vi ville stikke af, for han skød i hvert fald et par varselsskud op i luften med sin pistol. Efter lidt diskussion fik jeg lov til at sejle af sted med den sårede, og da jeg havde lidt større maskine og samtidig færre personer med, kom jeg en halv times tid tidligere til Svendborg. Vi anløb Svendborg ved Hu-

des pakhus, hvor tyskerne havde en vagtstue. Jeg kunne se, at englænderen havde frygtelig ondt i benet, så jeg bad tyskerne bringe ham op på sygehuset med det samme. Det kunne der ikke være tale om; han skulle tilses af den tyske læge. Selv om jeg fik sendt bud op til sygehuset og modtog tilbagemelding om, at de var parat til at modtage ham, så var tyskerne ubøjelige, og derved blev det! Derefter bad de mig om at forsvinde.

Den følgende dag fik jeg meddelelse om, at man havde fundet to ilanddrevne døde flyvere iført svømmeveste på kysten af Skarø. Jeg fik besked på at sejle ind til Hudes pakhus og tage den tyske løjtnant og tre menige med, samt to tomme kister. Vi ankom til Skarø tidligt på eftermiddagen og blev ført til Marius Erichsens lade, hvor de to englændere lå på ryggen på noget halm og med hver et dannebrogslag bredt ud over sig. De tyske menige var i mellemtiden gået op til kirkegården, hvor de gik i gang med at få hugget sig igennem den frosne jord, men da kirkegården ligger ret åbent, og da det var hård vinter, blev det langt ud på natten, inden de to grave var anvendelige. Hele øens befolkning havde klædt sig i pænt tøj og regnede med at følge de to til det sidste hvilested, men det blev kategorisk nægtet af tyskerne. Da man omsider var parat, og hestevognen med de to kister kørte op mod kirkegården, var hele vejen derop dækket af fint-skårent gran og blomster. Som dansk lods var jeg den eneste, der fik lov til at komme med ind på kirkegården, da de skulle begraves. Jeg foreslog, at de to englændere blev begravet under fuld militær honnør, men det ville løjtnanten ikke høre det mindste tale om, for der var jo tale om »Terrorfliegerne« (»terrorflyvere«), og derfor blev de begravet uden nogen form for ceremoni. Da tyskerne var færdige, blev de sejlet tilbage til Svendborg.

For øvrigt havde den tyske løjtnant kun én fod. Den anden havde han mistet i kampene ved Stalingrad, men han var i stand til at gøre tjeneste i Danmark«.

De to, som blev begravet på Skarø, var navigatør James Alexander og telegrafist Walter Hawkins.

Vemmenæs

Resumé:

Under overflyvning på vej til mineudlægning i Kieler Bugt blev en engelsk bombemaskine, Stirling MK III nr. EF 137, den 23. april 1944 skudt ned ved Vemmenæs af en tysk natjager. Alle syv besætningsmedlemmer blev dræbt og er begravet i Åbenrå.

Allerførst må jeg fremkomme med en tilståelse! I 1989-artiklen er flyveruten for Vemmenæsflyet anført langs Siøs nordøstkyst og derpå i en bue over den inderste Lunkebugt mod nedstyrtningsstedet på østkysten af Vemmenæs. Dette byggede jeg på et par forskellige øjenvidneberetninger. Senere har et stort antal mennesker næsten turdet sværge på, at flyet kom fra nordvest mod sydøst. Der er også andre ting, som peger på, at dette må være rigtigt. Ved nedstyrtningen var der miner om bord, og så har maskinen formentlig ikke været på hjemvejen fra Kieler Bugt. Det mest håndfaste bevis er imidlertid optegnelserne fra Statens Civile Luftværns Kommandocentral i Rudkøbing, hvor enhver observation eller melding blev noteret straks ved modtagelsen. For aftenen den 23. april 1944 er anført:



6 ud af 7 besætningsmedlemmer på Vemmenæsflyet (Stirling MK III nr. EF 137). (Bombeskytte Robert Bailey mangler).

Fra venstre: 1) agterskytte Ivar Larson Kalvenes. 2) pilot Manson Lammas. 3) mekaniker Edvin Henry Thomas eller tårnskytte Patrick Frederick Butler. 4) navigatør Douglas William Vaughan. 5) mekaniker Edvin Henry Thomas eller tårnskytte Patrick Frederick Butler. 6) telegrafist William Frederick Harrison.

(Foto stillet til rådighed af Rose Paget, Auckland, New Zealand).

»Kl. 22.56. F.D.K. (Fynske Distrikts Kommando) melder: Orientering: En del engelske maskiner under indflyvning mod Fyn, kurs øst.

Kl. 22.58. F.D.K. melder: Flyvervarsel for hele fynske luftværnsdistrikt.

Kl. 23.00. Obsp. (observationspost, Rudkøbing by) melder: Fly nord for byen, kurs syd.

Kl. 23.05. F.D.K. melder: Orientering: Forvarsel for midtjyske distrikt. Indflyvning ved Vestkysten, kurs øst. Forvarsel for sydjyske distrikt. Fly over Slesvig-Holsten og Tønder.

Kl. 23.18. Obsp. melder: Flere fly vest for byen, kurs syd.

Kl. 23.23. Obsp. melder: Store flyformationer over byen, kurs syd. Brændende maskine styrtet ned på Tåsinge.

Kl. 23.24. Obsp. melder: Konstant overflyvning over byen i alle retninger, lavtgående kredsende fly sydøst for byen.

Kl. 23.27. Obsp. melder: Den brændende maskine er i nordnordvest styrtet til jorden. Brandskæret var så kraftigt, at husene ved havnen var oplyst«.

Det må antages, at meldingerne kl. 22.56 – 23.23 (bortset fra 23.05) omhandler den formation, som Vemmenæsflyet har tilhørt, og det må derfor anses for overvejende sandsynligt, at flyveretningen har været i sydlig/sydøstlig retning.

Efter avisomtalen af Vemmenæsflyet blev jeg kontaktet af Maria Kristiansen, Solrød Strand. Hun har rejst i New Zealand og tilbød sin hjælp til at finde frem til pårørende til de to øvrige newzealandske besætningsmedlemmer: piloten Manson Lammas og bombeskytten Robert Bailey. Jeg forkortede beretningen om Vemmenæsflyet, og Maria Kristiansen oversatte det hele til engelsk og sendte det til lokalavisen »Suburban Newspaper« i Auckland, New Zealand, idet der specielt blev efterlyst pårørende til de to besætningsmed-

lemmer. Resultatet var over al forventning! Det første brev, jeg modtog, var fra Rose Paget, enke efter Manson Lammas, piloten. Hun sendte senere fotokopier af vielsesattest og en kondolanceskrivelse m.m. fra New Zealands britiske guvernør. Det næste brev var fra historielærer Robert Bailey, som er bosat nær Auckland, og han oplyste, at han faktisk er opkaldt efter sin fætter, som mistede livet på Tåsinge. Jeg fik senere sendt nogle fotokopier af breve, som Robert Bailey havde sendt hjem til familien, da han var i træningslejr i Canada. Desuden modtog jeg breve fra to andre slægtninge til Manson Lammas, bl.a. fra en nevø, Mark Lammas, som er overbetjent i det newzealandske politi. Han har senere fremskaffet alle foreliggende dokumenter i kopi fra det newzealandske forsvarsministeriums arkiver. På baggrund af disse oplysninger er det muligt at berette følgende om de to øvrige newzealænderes baggrund:

Pilot officer Manson Lammas (pilot); No. 421728:

Født 17.2.1914 i Dannevirke (by med oprindelig stor dansk indvandring). Efter endt skolegang kom han i lære indenfor post- og telegrafvæsenet, men afbrød videreuddannelsen i 1931 for at tage hjem og hjælpe sine forældre på deres gård. Han havde i øvrigt et fantastisk tag på dyr. Han meldte sig frivilligt til luftvåbenet 18.3.1941 og afsluttede sin grunduddannelse et år senere. Han ankom til England 1.4.1943 og avancerede til sergent i september 1943 og blev pilot officer 17.3.1944.

Han gennemførte et intensivt træningsprogram og var herunder pilot på en Wellington, men i marts 1944 skiftede de til Stirling. Da uddannelsen den 20.3.1944 var afsluttet, skulle han i aktiv tjeneste i 75. Squadron, som havde base i Mepal v. Ely i



Piloten på Vemmenæsflyet, pilot officer Manson Lammas (17.2.1914 - 23.4.1944), Royal New Zealand Air Force. Begravet på Åbenrå kirkegård (række 4 nr. 4).

(Foto stillet til rådighed af Dawn Walker, Nelson, New Zealand).

Cambridgeshire. Allerede den 26.3. kom de i ilden med et natangreb på Courtrai i det vestlige Belgien, og den 5.4. fulgte en minelægningsoperation i Biscayabugten. I midten af måneden fulgte nogle afsluttende træningsflyvninger med Lancaster, fordi det var planlagt, at enheden kort efter skulle bytte Stirlingmaskinen ud med Lancasteren, som havde langt bedre flyveegenskaber. Så kom den skæbnesvangre dag, den 23.4.1944, hvor de skulle på en minelægningsoperation til Kieler Bugt, og maskinen lettede for sidste gang fra Mepalbasen kl. 20.42 med kurs mod Danmark.

Et tragisk aspekt er, at forældrene først fik meddelelsen »savnet, formentlig dræbt«, og først efter lang tid fik de efterretning om, at han var nedskudt ved Østersøen, men af tyskerne begravet i Jylland. De mente, at dette lød mærkeligt, og blev

aldrig helt overbevist om, at han virkelig var fundet og begravet. Dette måske i et spinkelt håb om, at han en dag kunne dukke op igen. Imidlertid er det med fuld sikkerhed, at han er identificeret, bl.a. ved, at han som det eneste besætningsmedlem bar en guldring på højre hånd med de indgraverede initialer ML. Blandt andet gdr. Bernahr Nielsen, Vemmenæs, så ham dagen efter nedstyrtningen (se 1989-årbogen).

Flyversergent Robert Bailey (bombskytte); No. 429072:

Født 11.9.1923 i Auckland. Efter endt skolegang kom han i lære som litograf, og i fritiden dyrkede han svømning og cykelsport. Han meldte sig som frivillig til et let luftværnsbatteri, men i oktober 1941 meldte han sig til luftvåbenet og afsluttede sin uddannelse som observatør i oktober 1942.



Bombeskytten på Vemmenæsflyet, flyversergent Robert Bailey (11.9.1923 - 23.4.1944), Royal New Zealand Air Force. Begravet på Åbenrå kirkegård (række 4 nr. 6).

(Foto stillet til rådighed af A. Robert Bailey, Auckland, New Zealand).

10. januar afsejlede han til Canada, hvor han gennemgik sin flyveruddannelse, først i Manitoba og senere ved Ontario, hvor han afsluttede sin uddannelse som bombeskytte og fik rang af sergent 11.6.1943. Straks efter kom han til England, og den 21.9.1943 kom han sammen med den øvrige besætning, og de skulle nu gennemgå en intensiv kamptræning. 20.3.1944 var uddannelsen afsluttet, og han blev placeret sammen med den øvrige besætning på basen Mepal v. Ely i Cambridgeshire.

Gennem pårørende til navigatør Douglas William Vaughan har jeg endvidere fået kontakt med en svigerinde til telegrafisten, og om ham kan det oplyses:

Sergent William Frederick Harrison (telegrafist); No. 1396448:

Født 6.8.1912 og søn af en glassliber i Lon-



Telegrafisten på Vemmenæsflyet, sergent William Frederick Harrison (6.8.1912 - 23.4.1944), Royal Air Force. Begravet på Åbenrå kirkegård (række 4 nr. 5). (Foto stillet til rådighed af Doris Harrison, Northampton, England).

don. Efter endt skolegang fik han arbejde ved jernbanerne, men kom derefter over i tekstilbranchen. Han meldte sig som frivillig, men det varede nogen tid, inden han kom ind. Under sit uddannelsesforløb var han kun i England og kom derfor ofte hjem på orlov. I sin fritid havde han stor interesse for biler og motorcykler. Han havde en søster og tre brødre, og af disse var de to ligeledes i RAF. En af dem blev under et bombetogt skudt ned og ligger begravet i det tidligere Østtyskland. Forældrene har efter krigen besøgt sønnens grav i Åbenrå.

De to sidste besætningsmedlemmer har det desværre (endnu) ikke været muligt at opspore, men det kan måske lykkes en dag.

Kilder

George Staniforth, England: logbog, avisartikler, fotos samt skriftlige oplysninger.

Axel H. Nielsen, Fåborg: mundtlig beretning samt fotos.

Edvard Broholm, Skarø: mundtlige oplysninger.

Statens Civile Luftværn, kommandocentralen i Rudkøbing: journal nr. 8 (Rudkøbing Byhistoriske Arkiv).

Rose Paget, Auckland, New Zealand: foto, dokumenter og skriftlige oplysninger om pilot Manson Lammas.

Ruth M. Taylor, Christchurch, New Zealand: logbog m.m. vedr. navigatør Douglas William Vaughan.

A. Robert Bailey, Auckland, New Zealand: fotos, kopier af breve m.m. vedr. bombeskytte Robert Bailey.

Dawn Walker, Nelson, New Zealand: foto og oplysninger om pilot Manson Lammas.

Doris Harrison, Northampton, England: foto og oplysninger vedr. telegrafist William Frederick Harrison.

Radioterne

Glimt fra radioens barndom på Tåsinge

Af Valdemar Jensen

Af alle de skelsættende opdagelser og opfindelser, der i tidens løb er sket, indtager radioen, eller som man oprindeligt sagde, radiofonien, en særstilling. Ingen anden opfindelse har i den grad haft menigmands interesse og appelleret til hans nysgerrighed og virkelyst. Dampkraften og dermed togdrift var f.eks. også en skelsættende opfindelse, men der gik mange år, før den fik den store betydning for den enkelte, der jo heller ikke direkte selv kunne deltage i udviklingen.

Helt anderledes gik det, da radiobølgerne, selv om de hverken kunne ses eller mærkes, så at sige bankede på hvermands dør i oktober måned 1922, da den første danske radiofoniudsendelse fandt sted. Nu kunne alle med simple midler bygge sig en radiomodtager og dermed direkte tage del i en udvikling, som første verdenskrig havde givet et godt skub fremad, og som senere skulle blive ret så fantastisk.

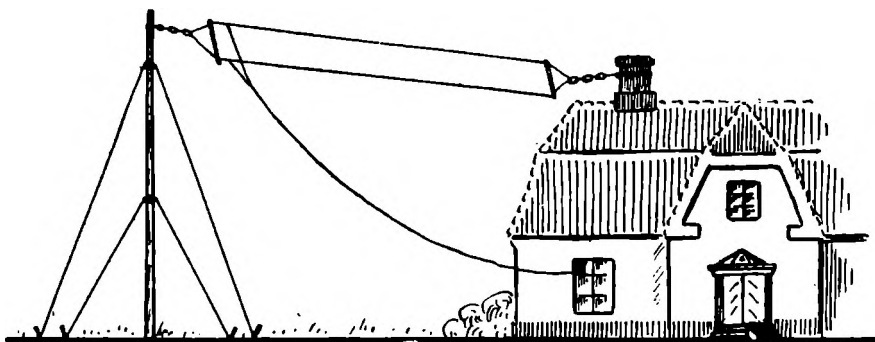
Allerede i nogle år havde man kunnet høre tyske radioudsendelser i Danmark, bl.a. fra den store sendestation Königswusterhausen nær Berlin, men først i 1923 kunne man høre radio fra England, og det blev dengang af mange betragtet som en vigtig milepæl i udviklingen.

Under første verdenskrig var al radiomodtagning og -sending forbudt i Danmark, både telegrafi og telefoni, men på navigationsskolen i Svendborg havde man begge dele til undervisningsbrug, og derfor passede man på, at det ikke blev misbrugt,

f.eks. til militære formål. Jeg husker tydeligt, hvordan vi måbende børn fra Tåsinge, når vi kom til Svendborg, betragtede de kæmpemæssige antennemaster bag ved skolen, og især de bevæbnede soldater, der gik vagt på gaden udenfor.

Forbudet mod radiomodtagning, der byggede på en lov fra 1907, gjaldt faktisk lige til maj 1923, så alle interesserede, der allerede dengang byggede sig radiomodtagere, overtrådte loven og risikerede en bøde på 400 kr. samt konfiskation af apparaterne! I et cirkulære fra ministeriet for offentlige arbejder hed det: »I henhold til lov af 1. maj 1923 om trådløse telefoner må trådløse modtagerstationer kun oprettes efter særlig tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder. Alle og enhver, der er i besiddelse af en trådløs modtagerstation, som ikke er fjernet inden udgangen af juni måned, må derfor inden 1. juli indgive en anmeldelse til politiet«.

Det var der dog ikke mange, der gjorde. Allerede inden 1923 var den ene antenne skudt op efter den anden, og i 1924 var der skønsmæssigt 7.000 modtagere i hele landet. Dengang krævede enhver radiomodtager en stor udendørs antenne, og derfor kunne man altid se, hvem der havde radio, men myndighederne så efterhånden gennem fingre med ulovlighederne, og i 1925 tog staten hånd i hanke med det hele. Indtil da var de få udsendelser forestået af radioklubberne, og når man betænker, hvor lidt der i grunden var at lytte efter i



I 1920'erne kunne det ikke skjules, hvem der eksperimenterede med radio. De svage signaler gjorde det nødvendigt med en meget iøjnefaldende udendørs antenne, der endda i mange tilfælde var dobbelt.

forhold til nu, undres man over den ildhu og begejstring, den nye opfindelse blev modtaget med.

Det var dog svært for mange at forstå, at det i det hele taget kunne lade sig gøre, det grænsede til det mystiske og overnaturlige. At sende tale og musik gennem en tråd kunne til nøds forstås, men trådløst! Mange troede da heller ikke på det straks, men betragtede det som fup og bedrag, indtil deres nysgerrighed overmandede dem og gjorde dem til ivrige lyttere.

Den nye opfindelse blev efterhånden noget af en omvæltning for mange mennesker. Her fik man så at sige kulturen lige ind ad vinduet. Litteraturens og tonernes verden, der hidtil havde været lukket land for mange, blev nu pludselig gennem dette medie tilgængelig for enhver, og at dette betød et rigere liv med en udvidet horisont, stod klart for alle, der oplevede denne skelsættende epoke.

Da jeg som 14-årig dreng første gang hørte og læste om radioen, var jeg en af dem, der straks faldt for denne vidunderlige opfindelse. Den både appellerede til min nysgerrighed og udfordrede min baggrunds stærke hang til mekanik og fysik, så inden længe var jeg som en af de første på Tåsinge i fuld gang med at bygge mig en radiomodtager.

Lidt om baggrunden

Trods en barndom præget af sen udvikling og isolation fra jævnaldrende fik jeg tidligt lyst til mekanik. Det første, jeg husker, og som imponerede mig voldsomt, var noget så sjældent som en fonograf, grammo-fonens forgænger, som vor nabo på en eller anden måde var kommet i besiddelse af, og som han stolt fremviste for vi undrende børn. Den havde flere valser med riller i, og når den blev sat i gang, frembragte den, foruden en del skratteri, noget, der skulle forestille musik. Det var meget spændende, og måske var denne oplevelse kimen til min senere overvældende interesse for radio.

I stedet for at lege med de andre børn opholdt jeg mig næsten altid i smedeværkstedet hos min far. Der havde jeg frit slag og lærte at bruge værktøj, ja, faktisk kom jeg i lære i 8 års alderen. Mit yndlingsarbejde var, husker jeg, at lave miniatureudgaver af plove og harver og andre redskaber, som jeg jo havde for øje hver dag. Blikplader og jerntråd klippede og loddede jeg sammen til mere og mere veltillende modeller til stor fornøjelse for såvel lærling som mester.

Min interesse for mekanik og fysik havde min far tidligt bemærket, og på et tidspunkt forærede han mig en gammel lærebog om disse ting, hvis indhold og især

afsnittet om »elektricitetslære« jeg begærligt slugte. Omtrent samtidig blev jeg gode venner med formanden for nogle telefonarbejdere, der arbejdede i nærheden, og som tit kom i værkstedet. Ham snakkede jeg meget med, og en skønne dag forærede han mig et stort batteri fra et telefonapparat. Det var lige, hvad jeg manglede, og nu kom der gang i at lave elektriske apparater. Han skaffede mig også noget isoleret kobbertråd, og så gik det slag i slag, først elektromagneter, siden ringeapparater, elektromotorer og andet, der var beskrevet i bogen. Nu kom det mig til gode, alt hvad jeg havde set og lært i værkstedet.

I mellemtiden var jeg kommet i hovedskolen, hos lærer Nielsen, som var meget interesseret i elektriske apparater, men ikke havde haft det som fag på seminarieret. Han fik nu nys om mine aktiviteter og gav mig lov til at demonstrere mine apparater i skolen. Det lod jeg mig ikke sige to gange, og det blev nu en fast bestanddel af vor fysikundervisning. Til brug for denne undervisning lavede jeg også et apparat, der ved hjælp af en viser på en skala og et stearinlys kunne vise, hvor forskelligt metaller udvidede sig ved opvarmning.

Det kunne ikke undgås, at disse aktiviteter skaffede mig en høj stjerne hos »Mester«, som vi kaldte læreren, men også blandt drengene figurerede jeg – uden at prale – rimeligt højt på rangstigen, nærmest kun overgået af Felix, en flink fyr, men tillige et »stort brød«, der i kraft af sine mange kræfter absolut var på toppen af rangstigen. Indtil en dag i frikvarteret...

Vi, min broder og jeg, havde holdt sommerferie hos vor onkel og tante i Sorø, hvor de havde en marskandiserforretning. Mellem de mange mærkelige ting i butikken var også et såkaldt induktionsapparat med ledninger og metalhåndtag, beregnet til at give elektriske stød af indstillelig styrke. Dette apparat blev jeg selvfølgelig

meget forelsket i, og det endte med, at tante forærede mig det, skønt onkel protesterede. Hjemme blev det nu dagligt afprøvet, og en dag ville bageren, der kom med brød, også have tilfredsstillet sin nysgerrighed. Der blev sat ekstra spænding på, hvorefter bageren gav et ordentligt brøl og smed håndtagene fra sig til stor morskab for vi børn.

Selvfølgelig skulle det også demonstreres i skolen, og i frikvarteret skulle alle prøve. Da turen kom til Felix, fór der en djævel i mig. Jeg satte fuldt drøn på apparatet, hvorefter Felix faldt sammen som en klud og drattede om på gulvet. Han kom dog ikke noget til, men alle havde nu set, at jeg havde nedlagt klassens stærkeste dreng, og det fik en vis virkning i rangstogens top!

Senere kom jeg dog pludselig ned fra toppen, for på grund af travlhed i værkstedet blev der ikke tid til lektierne, og en dag vidste jeg ikke engang, hvad vi havde for, da læreren tilfældigt spurgte mig. Det kostede den gang en lussing, og det var ydmygende, selv om det måske gjorde lige så ondt på Mester.

Som et plaster på såret kom lærerens døtre kort efter på besøg i værkstedet. De læste til lærerinder, og nu ville de gerne se alle mine apparater. Det var jeg meget bæret og stolt af.

De første »Radioter«

I skolen var der dog også andre, der havde »mekaniske« interesser. En skolekammerat, der var meget snild på fingrene og derfor fik det meget betegnende navn Ejner Patent, var omtrent lige så angrebet, men jeg havde nok de bedste muligheder. Da vi senere begge kom rigtigt i lære og blev grebet af den nye opfindelse, opstod et vist samarbejde, men også en kappestrid om at komme først. Min broder, der altid drillede lidt, kaldte os de første »radioter« på Tåsinge.

Da min læreplads var i Svendborg (hos L. Lange & Co.), havde jeg et vist forspring, for selv om den første danske radio-udsendelse netop kom i 1922, det år jeg kom i lære, kunne man allerede dengang købe forskellige komponenter for selvbyggere.

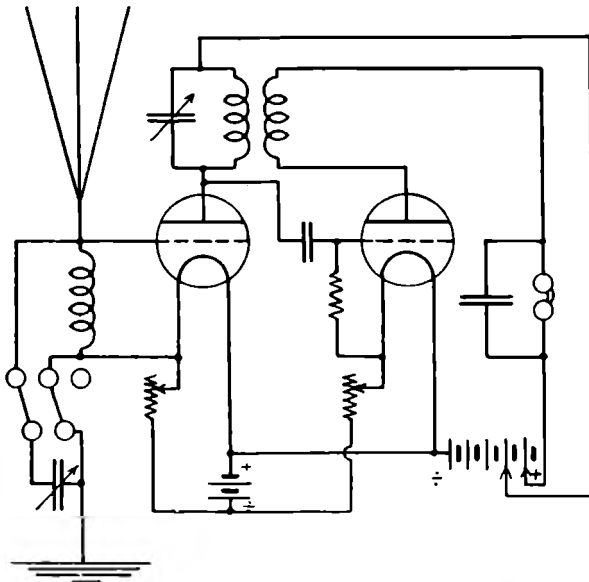
Min ugeløn på 8 kr. tillod dog ikke større indkøb, men tingene blev ivrigt studeret i butikkerne og så efterlignet derhjemme. Krystalmodtageren var den simpleste at bygge, men den sprang jeg over i første omgang, for i aviser og radioblade, der allerede var dukket op, havde jeg set beskrivelser af forskellige »lampemodtagere«. Deriblandt var D.N. 11. Et navn, der simpelthen bare betød Dagens Nyheder nummer elleve. Den blev efterhånden meget populær blandt amatører, især når den blev udstyret med forstærker og blev til en »tolampers« eller »trelampers«.

Ved at bruge alle mine sparepenge til indkøb af nødvendige dele og lave resten hjemme eller som »fusk« på min læreplads, lykkedes det mig endelig i 1923 at lave en

brugbar radiomodtager. Stor var spændingen og forventningen, da den skulle afprøves, og stor var glæden over at høre de første svage stemmer og toner i hovedtelefonen.

Hvem af de første »radioter«, der egentlig kom først med en radio, der virkede, min skolekammerat eller jeg, husker jeg ikke, for da jeg kom i lære, kom vi lidt bort fra hinanden, men på en måde kom han dog længst, da han senere blev rigtig radiomekaniker med forretning i Svendborg.

Det var en uforglemmelig oplevelse at høre radio første gang, især da det var et resultat af egne anstrengelser, men kort tid derefter, da jeg havde forbedret min modtager yderligere, deltog jeg i en endnu større begivenhed: At høre radio fra England. At høre fra nærliggende stationer havde man længe kunnet, men først engang i 1923 blev det muligt på grund af kraftigere sendere og forbedrede modtagere at høre radio tværs over Nordsøen. Det var noget af en sensation og tillige en betydningsfuld milepæl i radioens udvikling,



At kunne aflæse en sådan skematisk fremstilling og tyde de forskellige symboler var noget af det første, radioterne skulle lære. Her diagrammet for den populære D.N. 11 modtager.

som da også blev meget omtalt i aviser og blade.

Når jeg havde arbejdet med min kære hobby til langt ud på aftenen, var jeg som regel ikke til at få vækket om morgenen, når jeg skulle på arbejde, fortalte min mor senere, men om morgenen efter »England« var jeg lysvågen og havde ikke lukket et øje hele natten!

I den følgende tid lyttede jeg meget intenst til udenlandske stationer og morede mig tit med at efterligne speakernes stemmer, når de annoncerede udsendelserne. F.eks. engang da jeg forrettede min nødtørft på et af fabrikkens dasser og troede mig ubemærket. Da fremsagde jeg højt hele remsen: »Achtung, achtung, hier ist Königswusterhausen«, »London and Daventry stations calling«, »Aberdeen calling«, til stor morskab for to lærekommerater, der sad i tilstødende rum, uden at jeg vidste det, og senere drillede mig ubarmhertigt.

De næste

Det var i det hele taget en meget spændende tid, der fulgte efter de nævnte skelsættende begivenheder. Radioerne blev efterhånden yderligere forbedret, og faktisk levede og åndede jeg i de næste mange år kun for min store hobby. Hjemme hørte vi nu radio hver aften og slugte med begærlighed alt, hvad der sendtes, også fra udlandet. Især var de tyske udsendelser populære, for de sluttede altid med »den sidste«, som vi kaldte den smukke tyske nationalmelodi, og fra England lyttede vi tit til moderne dansemusik fra Savoy Hotel i London.

Hos vor nabo lå en uhelbredelig syg ung pige, der ved hjælp af en lang ledning og en ekstra hovedtelefon også fik glæde af den nye opfindelse.

De danske udsendelser var dengang endnu uden faste tider og ikke rigtigt organi-

seret. Først da staten i 1925 overtog den danske radiofoni, kom der styr på det hele og dermed også regelmæssige udsendelser.

»Det trådløse vidunder« fascinerede mange og pirrede folks nysgerrighed, så i den første tid kom der mange og lyttede, blot for at konstatere, om det nu også kunne være rigtigt. En musiker, der boede i nærheden, kom dog af en anden grund. Han tvivlede ikke på rigtigheden, men nød musikken i en sådan grad, at han hver aften i lang tid lagde beslag på en af mine sparsomme hovedtelefoner, til den sidste tone havde lydt. Indtil hans kone forbød det, hun ville godt se ham engang imellem!

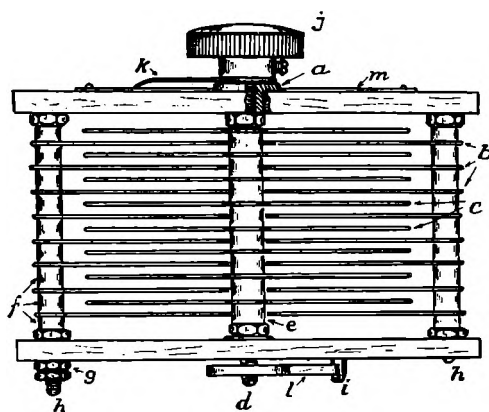
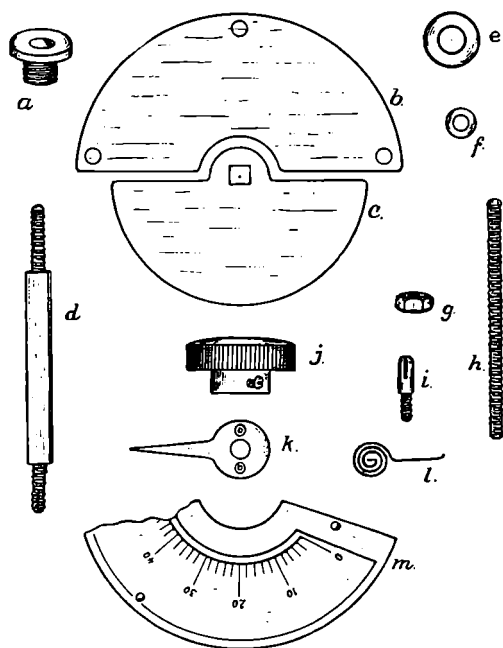
En anden mand i nærheden, der af natur var meget videbegærlig, havde kun læst om det nye, men han havde bemærket den høje dobbelte antenne med tværstivere, som vi havde spændt ud mellem skorstenen og en mast i haven. Det var nu hans opfattelse, at man skulle placeres lige netop under antennen for at høre radio, og han blev derfor glædelig overrasket, da han erfarede, at man kunne sidde inde i stuen i ro og mag og lytte. Han blev en af de første i nærheden, der fik radio.

Dansk Radioklub, der stod for de første danske udsendelser, var startet af »radioamatører«, som det hed, i København i 1922, og engang i 1923 ville man oprette en afdeling i Svendborg. Der blev indkaldt til et stiftende møde, og da jeg mente, at det lige var noget for mig, mødte jeg op på rette tid og sted. Jeg havde nu glædet mig til og ventet af træffe mange unge mennesker med samme interesse og i min situation. Det var derfor noget af et chok, at der kun kom nogle få ældre herrer fra en hel anden samfundsklasse. Kontrasten var næsten overvældende: En lille, lidt undseelig smeddreng fra Tåsinge kontra fornemme folk som navigationssskoleforstander Tuxen, en postpakmester og andre lignende, som jeg naturligvis ikke kendte.

Jeg havde den største lyst til at stikke af straks, men blev dog siddende og overværede, at man vedtog at holde et senere møde. Jeg havde imidlertid fået nok, så jeg blev aldrig medlem af Svendborg Radioklub, selv om jeg på en måde var med til at stifte den. Senere blev jeg dog medlem af Arbejdernes Radioklub, der mere var en klub for selvbyggende amatører som jeg selv.

Efterhånden kom jeg nu også ind på at bygge radioer for andre. Dels fordi nogen bad mig om det, dels for at få råd til mine egne eksperimenter, for selv om lønnen nu var steget til 10 kr. om ugen, og min far gav mig lov til at disponere over hele beløbet, så var det begrænset, hvor mange af de dyre komponenter jeg kunne købe. Heldigvis var der nu mulighed for at lave en del af det selv, dels hjemme, selv om det var lidt besværligt med udelukkende håndkraft, dels på min læreplads i Svendborg. Der lavede jeg både glødemodstande, lampesokler og spoleholdere, ja, endda drejekondensatorer, der var dyre at købe. Trækasserne, kabinetterne til radioerne turde jeg dog ikke binde an med, men så traf jeg aftale med en af modelsnedkerne. Han lavede kasserne, lige fra de små til krystalmodtagere og senere til både 3- og 4-»lampsers«.

Lidt efter lidt opnåede jeg noget af en særstilling på min læreplads, for nok var jeg ude fra landet, men jeg havde nu fået et vist kendskab til radio, og det var der ikke så mange om dengang. Desuden byggede jeg nu efterhånden apparater til adskillige folk på fabrikken, også funktionærer og mestre, som derfor tit så igennem fingre med, hvad jeg gik og lavede. For eksempel havde jeg fri adgang til alle fabrikkens afdelinger, og især fornikleriet besøgte jeg tit. Fornikleren var en flink mand, der uden at spørge lod mange af mine radiodele smutte med i nikkelbadet.



En hjemmelavet drejekondensator, som mange radioamatører forsøgte sig med i tyverne.

Min yndlingsmester, Hans Jørgen Hansen i modelværkstedet, hævdede endda, at jeg lærte mere ved mit fusk end ved det sædvanlige arbejde. Han var en meget dygtig kunsthåndværker, og ham havde jeg et særligt forhold til, idet jeg tit kom med ind i hans lille atelier eller tegnestue, der ellers var tabu for lærlinge, og der havde vi lange, lærerige samtaler.

Naturligvis skulle jeg også bygge en radiomodtager til ham, og det foregik meget fornøjeligt i hans hjem, hvor hans kone straks udnævnte mig til mester og ham til lærling. Kabinettet havde han selv tegnet og fremstillet, så det blev en meget flot radio.

Det var stadig svært for mange at forstå dette vidunder, og en af arbejderne, der ellers blev regnet for lidt klogere end de andre og bl.a. gav sig af med at forfatte dilettantkomedier, troede simpelthen ikke på det. Det stred mod alt, hvad han havde lært, og han havde ellers gået på højskole i sin ungdom.

Også driftslederen, den senere direktør for fabrikken, var blandt mine »kunder«, men han fik kun råd til et lille krystalapparat, og det undrede mig lidt. Den største udfordring var dog, da jeg skulle bygge en modtager til fabrikkens konstruktør. Det blev da også et helt moderne 3-lampers apparat med indbyggede lamper, og som et særligt raffinement var det forsynet med et voltmeter på forpladen, så man til enhver tid kunne aflæse spændingen på akkumulatoren. Da måtte jeg rigtig strænge mig an, for han havde jo forstand på konstruktioner, men det lykkedes, og det gav ekstra vind i sejlene.

Den store fiasko

Det var dog ikke alt, der lykkedes. Når jeg skulle ud at demonstrere en radio, og det gik mange af mine søndage med, var det en besværlig sag, da transporten jo foregik på

cykel. Ikke alene selve apparatet og antennemateriale, men hvis det var en lampemodtager, så også den tunge akkumulator og anodebatteriet, der var omtrent lige så tungt. Engang havde jeg slæbt det hele med til Vemmenæs, hvor en sømand var gået i land og havde fået lyst til en radio. Han var da også meget interesseret, omend han havde nogle betænkeligheder, og midt i forestillingen gik han ind i en anden stue, åbenbart for at høre sin indre stemme, og denne talte da også ganske højt: »Nej, du skal ikke gøre det, nej«. Så var sagen afgjort. Den indre stemme kunne jeg ikke hamle op med, så der blev ingen bukser af det skind.

Det værste var dog den store fiasko, som jeg endnu næsten skammer mig over at fortælle om. De første radioer, både krystal- og lampemodtagere, var beregnet til hovedtelefoner, da de modtagne signaler endnu var ret svage, men på et tidspunkt blev såvel sendere som modtagere så kraftige, at højttalere kunne anvendes. Det var noget af et vendepunkt. Nu kunne en større forsamling høre radio samtidig, og da der endnu var mange på Tåsinge, der aldrig havde hørt radio, besluttede vi, min far og jeg, at holde en offentlig »højttalerdemonstration« i Landet forsamlingshus. Hvem der fik ideen, husker jeg ikke, men en ung og ganske uerfaren dreng og en mand med en helt overdreven optimisme var i hvert fald en dårlig kombination, og fiaskoen var vi fælles om.

Vi fastsatte så en dag og averterede flot demonstrationen i avisen uden at være sikker på, at vor radiomodtager kunne trække en højttaler. Det kan vi sagtens nå at prøve, mente far, der var jo mange dage til. Nu viste det sig desværre, at der var nogen leveringstid på højttaleren, som vi havde bestilt i Svendborg, men forretningen mente dog nok, det kunne nå sig.

Dagen for demonstrationen oprandt, og

om formiddagen var den stadig ikke kommet. Nu begyndte der at komme nerver på, men forretningen lovede, at den ville komme om eftermiddagen. Så var Tåsinge-fragtmanden imidlertid forlængst kørt hjem, og chancen for at få prøvet anlægget inden forestillingen var også røget, for dengang var der ikke udsendelse hele dagen, og dagens udsendelse skulle netop begynde samtidig med vor demonstration.

I mellemtiden havde forestillingen vakt betydelig interesse på øen, og en halv time før tiden begyndte folk at strømme til og betalte en krone pr. næse for at komme ind. Omtrent samtidig var højttaleren endelig kommet, men vi måtte jo pænt vente med at prøve den, til udsendelsen begyndte.

Da tiden var inde, var forsamlingshuset fyldt med et forventningsfuldt publikum og spændingen hos os steget til ulidelige højder. Radioen blev startet, og den vir-

kede normalt med hovedtelefoner. Så kom det store øjeblik, hvor højttaleren blev slået til. Ikke en lyd. Vi prøvede igen og igen, men nej. Den kolde sved kom frem på panden. Publikum sad musestille for at kunne opfange den mindste lyd. Vi gav den mere spænding, mindre spænding, mere forstærkning og gjorde alle tænkelige forsøg, men forgæves. Kun hvis man stak hovedet helt ind i højttalerens tragt, kunne man høre en svag skratten!

Den store uafvendelige fiasko begyndte at tegne sig. Vi lod nogle af tilhørerne lytte i hovedtelefonerne, men det var jo ikke lige det, de var kommet for, og far traf så den tunge, men nødvendige beslutning at give folk deres penge tilbage. Der var dog enkelte, der ikke ville have dem.

For min far blev det en slem økonomisk bét. Forsamlingshuset skulle jo betales, og heller ikke den lokale landbetjent, der var mødt op for at opkræve forlystelsesafgif-



Tragthøjttaleren, der forårsagede den store fiasko, men ellers var god nok, da den blev rensset for træuld, sammen med det øvrige radioanlæg, der var forsynet med 4 indbyggede lamper og tilbagekobling med finindstilling.

ten, lod sig snakke fra det, selv om han havde stor forståelse for situationen.

Fiaskoen var total, og for næsten at føje spot til skade viste det sig senere, at det var noget så usselte som en smule træuld fra emballagen, der havde blokeret højtalerens membran og forårsaget hele miseren.

De næste fjorten dage var svære. Skuffelse og skam er ikke let at slippe af med, men livet skulle jo gå videre. Vi havde begge fået en alvorlig lærestreg, men til gengæld ligesom fået begge ben til jorden, så helt forgæves havde oplevelsen ikke været.

De sidste »Radioter«

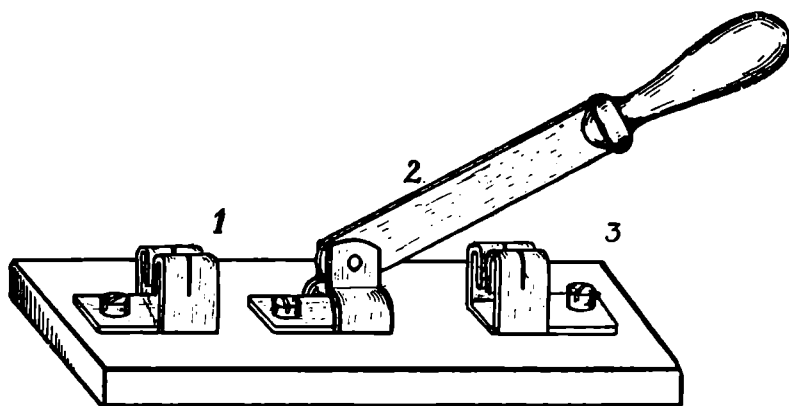
I radioens barndom med de svage signaler skulle man have en høj og lang antenne, og den blev derfor meget iøjnefaldende, man kunne altid se, hvem der havde radio. Antennen var som regel dobbelt, med tværstænger på ca. 1 meter, (af bambus, når det skulle være ekstra fint) og udspændt mellem skorstenen og en mast i haven.

Det kunne være et hårdt job i dårligt vejr at montere en sådan antenne, som engang hen imod jul, da en mand viste

interesse for en krystalmodtager, som jeg havde lavet, og som han i så fald skulle have stillet op inden jul. Han kunne imidlertid ikke beslutte sig, tiden gik, men endelig juleaftens dag om eftermiddagen traf han afgørelsen, og han insisterede stadig på at kunne høre radio juleaften. I mellemtiden var det blevet snestorm, men alligevel måtte vi op på taget for at gøre antennen fast. Det var så koldt, at vi med jævne mellemrum måtte ned for at varme op. Det lykkedes imidlertid, og manden fik hørt sin juleudsendelse.

Dengang som nu gjaldt det om at have jordforbindelsen i orden, dengang bogstaveligt, og noget af det bedste var en jernpumpe i en dyb brønd, men en nedgravet metalplade, helst kobber, var også godt. Da man dengang mente, at en højt og frit hængende antenne ligefrem indbød til lynnedslag, var det obligatorisk med en omskifter, en slags knivafbryder, så antennen kunne jordforbindes. På et tidspunkt kunne man dog formedelst 10 kr. købe en overspændingssikring i form af et gnistgab i en lukket klokke, der automatisk havde samme funktion.

Trådløs billedoverførsel, fjernsynets for-



Omskifteren, der i tilfælde af tordenvejr kunne forbinde antennen direkte med jord, fandtes på enhver vindueskarm, hvor antennen førtes ind.

gænger, var en spændende sag, og da et af radioblade sidst i 1920'erne foretog et eksperiment med overførsel af billeder pr. kortbølge til amatører, deltog jeg ivrigt og fik også lavet en modtagervalse med synkronisering, trukket af et grammofonværk. Den kortbølgemodtager, der skulle bruges til eksperimentet, nåede jeg desværre ikke at få færdig, så jeg fik det aldrig afprøvet.

Mere heldig var jeg, da Arbejdernes Radioklub i Svendborg senere afholdt en præmiekonkurrence for selvbyggende amatører, hvor jeg deltog som eneste tøsing. I et engelsk radioblad havde jeg bemærket nogle nye afskærmede spoler (screened coils), som skulle give visse fordele, og som netop var kommet på markedet. Min far kunne lidt engelsk, og ved hans hjælp rekvirerede jeg et sådant sæt, indbyggede dem i en modtager og opnåede derved at imponere radioklubbens ingeniør. Desuden gav det en flot 2. præmie.

De første radioer, bortset fra krystalmodtagere, var batteridrevne og krævede strøm til to formål, dels til at opvarme lampernes glødetråd og dertil brugtes akkumulatorer, dels til at frembringe den såkaldte anodespænding, hvortil man brugte tørbatterier. Akkumulatorer var tunge at

transportere til og fra opladning, og anodebatterier havde en meget begrænset levetid, så det var både besværligt og dyrt, men omkring 1930 indtraf et nyt vendepunkt i radioens historie. Da begyndte man at bruge lysnetmodtagere, der på forbavsende kort tid blev helt enerådende og på en måde dannede afslutningen på amatørernes virksomhed, for nu kom stærkstrømsreglementet med sine begrænsninger ind i billedet, og de fabriksfremstillede radioer var nu både effektive og billige.

En kort mellemtid skulle dog overstås. Modtagere, der ellers var beregnet til batteridrift, kunne en overgang forsynes med strøm fra lysnettet via en såkaldt ensretter, men dels kunne denne iflg. loven ikke laves af amatører, dels virkede kombinationen ikke særlig godt, så det blev kun et kort overgangsfænomen.

Radiofoniens amatørstadium eller batteritiden om man vil, var nu i det store og hele slut og dermed også radioens barndom, men »radioterne«, også dem på Tåsinge, kunne glæde sig over at have deltaget i en særdeles spændende udvikling af dette medium, der skulle få stor betydning for eftertiden, for derefter skete der jo et og andet...

Nyt fra arkivet

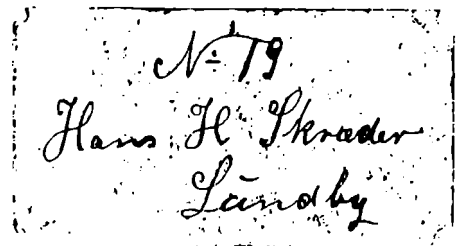
Under oprydning på lofter og andre steder kan der dukke yderst interessante og uventede ting frem af mørket og glemselen, og her har vi tidligere kunnet fortælle om eksempler derpå. Dette år skal heller ikke være nogen undtagelse. Blandt en del papirer fra loftet i det tidligere alderdomshjem på Tinghavevej i Landet fandtes et skjoldet, brunt og sammensyet læg med påskriften: »Bilag til Udgiftsposterne for Thorseng Forsamlingshus 1887«, det år huset blev bygget. Lægget indeholder ialt 74 nummererede regninger med kvitteringer for byggematerialer og udførte arbejder af forskellig art, til et samlet beløb af 3.445,17 kr. Om dette er den helt nøjagtige, totale pris for husets opførelse, er nok lidt dristigt at sige uden anden dokumentation, men mon ikke?

Som Svend Højte fortæller om i sin artikel: »Blade af Lundby Mølles historie«, her i årbogen, så blev grundstykket, hvor forsamlingshuset blev bygget, udlejet af møller Hans Andersen (Omand) til en pris af 400,- kr. for 50 år. Kvitteringen for dette beløb er den første, som findes i det gamle læg!

At enkelte håndværkere ved byggeriet også blev aktionærer i det nyopførte hus, bekræfter en regning fra snedker Hans Clemmensen i Lundby på 15,25 kr., der til slut er fratrukket 10,- kr. for køb af en aktie. Et andet eksempel af en sådan, forsynet med navn og bopæl, er indlånt til arkivet og gengives her i naturlig størrelse.



(Forside).



(Bagside).

Det kan ikke siges at være et stort og prangende dokument, men det var nok, og man var vant til at spare på papiret.

Som de tidligere fremkomne arkivalier fra loftet i Landet sogns gamle præstegård har været en hjælp i Svend Højtes arbejde omkring Lundby mølles historie, så kan lægget fra et andet loft, nogle hundrede meter derfra, nu – efter 104 års forløb – bevise, at pengene for jordlejen er betalt!

Arbejdet med den kommende TV-film om tåsingebonden Søren Lolk har i høj grad berørt arkivet, hvori der er gjort flittige og grundige studier af det skriftlige og fotografiske materiale til brug i planlæg-

ningen. Det færdige resultat imødeses med forventning.

Der må også her fortælles om den gode hjælp og information, vi har fået fra venlige og interesserede mennesker i Øster Hæsing- og Skårup-områderne vedrørende kopier af Søren Lolks fotografier fra disse egne. De fleste af de ialt 50 motiver er genkendt og placeret med matr.nr. samt vejnavne og nr. Et meget fint resultat, til stor gavn for arkivets Søren Lolk-samling. Selv om de medvirkende fortæller, at de

sjældent har haft så gode timer og rigtig fik snakket »gamle dage« under gennemgangen af billederne, så er vi dem megen tak skyldig. De ældste kunne godt huske, at Søren Lolk var i byen og fotograferede. Andre af Søren Lolks billeder, fra Sallinge-egnen og Pårup ved Odense, arbejdes der med begge steder i øjeblikket.

Dette må vist kunne betegnes som arkiv-samarbejde henover sogne- og herredsgrenser! Det er vi meget glade for!

Nyt fra museet

Den righoldige og værdifulde folkemindsamling og det homogene 1800-tals skippermiljø, som optager museets to bygninger, bereder de besøgende en atmosfærefyldt og særegen oplevelse. Det gælder såvel kyndige fagfolk som almene turister. En væsentlig årsag hertil er uden tvivl, at udstillingerne i det væsentlige fremstår, som da de blev arrangeret af museets grundlægger. De afspejler i deres mangfoldighed og detaljerighed de forestillinger, Poul Fredholm gjorde sig om folkemindsamling og kulturformidling. Det giver den særlige atmosfære, som skal bevares, og som kun kan fastholdes ved, at der udvises den største forsigtighed og forståelse for denne sammenhæng ved enhver ændring i de nuværende udstillinger. Da vi i øvrigt lider af pladmangel, betyder dette samtidig, at der hidtil har været sat meget snævre grænser for vore muligheder for at planlægge og realisere de nye museumsaktiviteter, som et levende museum har brug for.

Men ny lysner det! Nu bygger vi nyt og realiserer dermed planer, der snart har

været tre årtier undervejs. Kort efter museets grundlæggelse i 1958 udkastede Poul Fredholm de første planer om opførelse af en tredje museumsbygning. Med dette for øje blev der erhvervet mere jord. Men først efter hans død blev der taget de første spadestik. Med frivillig arbejdskraft blev kælderen til den planlagte bygning opført i 1978. Den har siden fungeret som en hårdt tiltrængt udvidelse af udstillingsarealet, men at der skulle gå endnu 13 år, inden selve huset kunne rejses, var der næppe nogen, der tænkte dengang.

Nu har imidlertid nød og tvang sat skub i tingene. Enten skulle vi anvende et større beløb på at udbedre kælderen tag, eller også skulle vi bygge nu. Vi valgte det sidste, og med hjælp fra Svendborg Kommunes Beskæftigelsessekretariat og frivillige museumsvenner er opførelsen af et råhus oven på kælderen påbegyndt i sommer. Dermed åbner der sig nye perspektiver for museet. Selvom der utvivlsomt vil hengå nogen tid, inden huset kan benyttes til sit formål, har byggeriet givet næring til tanker om indretning og udnyttelse. Med et

nyt hus vil der blive plads til at gøre museet langt mere aktivt, levende og udadvendt. Museet vil i højere grad kunne indtage og udfylde sin naturlige plads som formidler af vor lokale kultur.

Selvom pladsen var trang, greb vi dog lejligheden til at mindes 25-året for færgefartens ophør mellem Vindeby og Svendborg med en lille særudstilling i kælderen. Vore snævre pladsforhold forhindrede dog en udstilling om Tåsinges oldtid i at blive realiseret. Den og mange aktiviteter har vi til gode, når forholdene tillader dem.

Vi lider ikke blot af pladsproblemer. Også klimaet i vore bygninger er problematisk. Svendborg og Omegns Museum har gennemført målinger, der viser alt for høje fugtighedstal især i vinterperioden. Det skal udbedres. Som første skridt har vi fået bevilget en termohydrograf, så vi selv kan følge udviklingen i bygningerne. På baggrund af en klimarapport fra amtets konservator har vi ansøgt Statens Museumsnavn om bevilling af penge til forsatsvinduer i de to eksisterende bygninger. Og igangsættelsen af nybyggeriet vil sikre, at kælderen, som heller ikke er i forsvarlig stand, i det mindste kan benyttes til magasin fremover.

Som følge af vores samarbejdsaftale med Svendborg og Omegns Museum har vore samlinger gennem et par år været under nyregistrering. Den er nu ved at være afsluttet. For fremtiden vil vore samlinger være registreret efter moderne og standardiserede museale principper til gavn for overskuelighed og anvendelighed.

Svendborg Kommune har bevilget penge til en nødvendig nytækning af rebslagerhusets vestside. Derudover har Kommunen som de to foregående år stillet en langtidsledig til rådighed for museet. Det har vi haft stor nytte af. Alle, der er kommet forbi, har kunnet glæde sig over, hvor smukt museumshaven har været holdt.

Som noget nyt bekendtgjorde vi i Tåsinge Årbog 1990 datoen for museums-laugets udflugt i 1991. Om det skyldes denne omstændighed eller frasagn om sidste års vellykkede udflugt til Ærø, skal vi lade være usagt, men i hvert fald blev resultatet, at hele 49 tog med til Tønder. Og det kom de ikke til at fortryde. Det blev nemlig – trods omskifteligt vejr – en virkelig fin tur. Vores guide i Tønder, Olav Madsen, var simpelthen fremragende. Hans store engagement og imponerende viden i forbindelse med en sikker sans for både sammenhæng og livgivende detaljer gjorde et stærkt indtryk på alle.

4. juli var der traditionen tro fest i Bregninge Bakker på museets stiftelsesdag. Vejret var flot, og op mod 400 mennesker havde fundet vejen herop. Formanden for Svendborg og Omegns Museum, Julius Paulsen, talte om det kulturhistoriske arbejdes betydning, Tåsinge Folkedansere gav opvisning, Tåsinge-koret sang en række Tåsinge- og sommersange. Bagefter var der dans til Thranes orkester. Det blev en aften, der føjede sig smukt ind i rækken af folkefester i bakkerne.

Også i år deltog Tåsinge Museums-laug med en stand på Svendborg Torvedag den 1. august. Men vort åbent-hus arrangement i efterårsferien har vi måttet aflyse. Så længe byggeriet står på, har vi ikke plads til hverken udendørs- eller indendørs aktiviteter af et blot nogenlunde rimeligt omfang.

Som det fremgår af ovenstående, har vi udsigt til, at vore pladsforhold vil blive en del bedre i fremtiden til gavn for både udstillinger og andre aktiviteter. Men aktiv hjælp fra en trofast og interesseret kreds af frivillige vil fortsat være nødvendig, hvis vi skal bevare og udbygge museet som en levende del af vort lokale samfund. Det fortjener både beboerne på Tåsinge og museets samlinger.

Hvordan får du kontakt til Tåsinge Museumslaug?

Drejer det sig om museet, arkivet, medlemskab, spørgsmål om eller forslag til: Foreningsarbejdet, udflugt m.m. – kontakt da en af nedenstående!

Bestyrelsen

| | |
|---|---|
| <i>Knud Helles,</i> Grønnegade 24 a, 5700 Svendborg, (formand) tlf. 62 22 58 27 | <i>Frits B. Jørgensen,</i> Vievænget 25, 5700 Svendborg tlf. 62 22 54 69 |
| <i>Hans Marquardsen,</i> Skovballevej 122, 5700 Svendborg, (næstformand og kasserer) tlf. 62 54 11 24 | <i>Kurt Simonsen,</i> Skovballevej 40, 5700 Svendborg tlf. 62 54 21 66 |
| <i>Edith Brenneche,</i> Vindeby Bakkevej 4, 5700 Svendborg tlf. 62 22 54 02 | <i>Jørgen Henningsen,</i> Bjernemarksvej 41, 5700 Svendborg tlf. 62 22 54 17 |
| <i>Anne Lise Fredholm,</i> Eskærvej 4, 5700 Svendborg tlf. 62 22 61 73 | <i>Jens Højte Jensen,</i> Bjerrebyvej 21, 5700 Svendborg tlf. 62 54 15 78 |
| <i>Bent Hansen,</i> Færggårdsvej 43, 5700 Svendborg tlf. 62 22 59 58 | Regnskabsfører: <i>Gitte Rasmussen,</i> Wandallsparken 31, 5700 Svendborg tlf. 62 20 16 75 |

Arkivet

| | |
|---|---|
| <i>Erik Hansen</i> Bellisvej 9, 5700 Svendborg, (arkivleder) tlf. 62 22 50 02 | <i>Kis og John Frikke,</i> Stjoulvej 20, 5700 Svendborg tlf. 62 54 19 75 |
| <i>Valdemar Jensen,</i> Vornæsvej 70, 5700 Svendborg tlf. 62 54 10 41 | <i>Hans Eriksen,</i> Skovballevej 31, 5700 Svendborg tlf. 62 54 10 19 |

Smør madpakken og tag med museumslauget på udflugt søndag den 13. september 1992

Målet er endnu ukendt, men reservér dagen allerede nu.

Vi opfordrer alle interesserede til at melde sig til bestyrelsen i god tid. Vi har haft mange gode og indholdsrige ture, og med jeres hjælp bliver denne sikkert også en af dem.

Tag gode venner og bekendte med – alle er velkomne!

Praktiske oplysninger:

TÅSINGE SKIPPERHJEM OG FOLKEMINDESAMLING

Kirkebakken 1, Bregninge, 5700 Svendborg
Tlf. 62 22 71 44

Åbent:

15. maj - 19. juni:

Mandag-fredag kl. 10 - 15.30 - lørdag & søndag kl. 10 - 17

20. juni - 15. august:

Alle dage kl. 10 - 18

16. august - 31. august:

Mandag-fredag kl. 10 - 16 - lørdag & søndag kl. 10 - 17

TÅSINGE LOKALHISTORISKE ARKIV

Biblioteksvej 1, Landet, 5700 Svendborg

Åbent:

Tirsdag kl. 19 - 21, eller efter aftale.
(I jule- og sommerferien kun efter aftale).

Leder:

Erik Hansen, Bellisvej 9, 5700 Svendborg
Tlf. 62 22 50 02

Følgende publikationer haves til salg:

Valdemar Jensen:

Tåsinge Rundt - 128,- kr.

Søren Lolk - den mærkelige tåsingebonde, 1985. - 190,- kr.

og

Min læretid 1922-1926 hos »Langes« i Svendborg, 1988. - 30,- kr.

Tåsinge Årbog 1987, 80,- kr.

Tåsinge Årbog 1988, 85,- kr.

Tåsinge Årbog 1989, 85,- kr.

Tåsinge Årbog 1990, 90,- kr.

Gl. Tåsinge-kort 1822, 15,- kr.

Museer i Fyns Amt, 10,- kr.

*Elvira Madigan - Sixten Sparre 1889-1989,
plakat af kunstneren Verner Brems, 1985. - 85,- kr.*

