

*4 øer i Det sydfynske Øhav.*

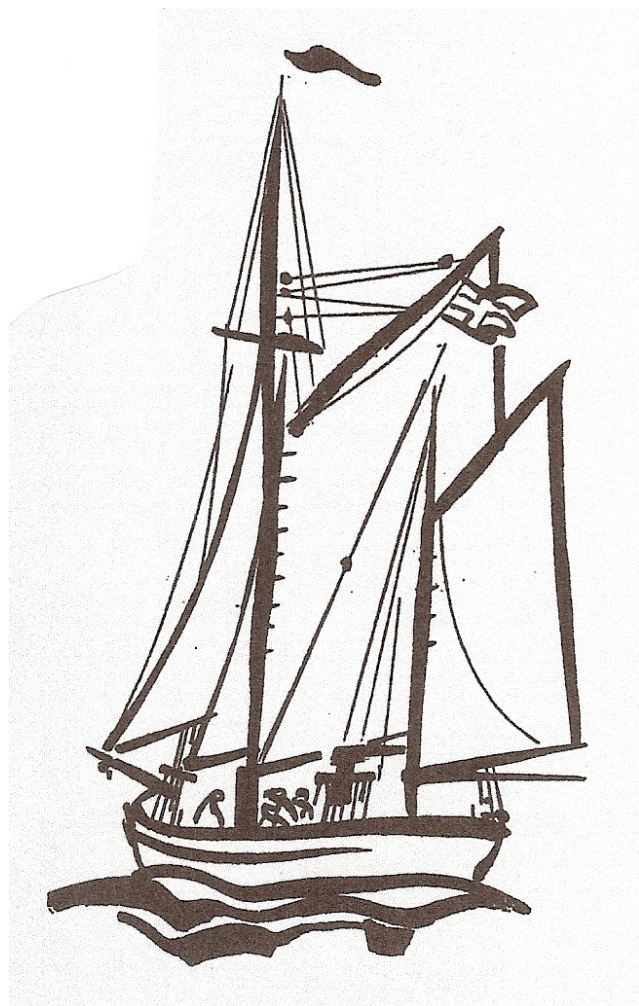
**DREJØ  
SKARØ  
HJORTØ  
BIRKHOLM**



# Havneanlæg og besejling af øerne i Drejø Sogn:

## DREJØ, SKARØ, HJORTØ OG BIRKHOLM

1800 - 2009



Af Else Hjort Nielsen

Udgivet af Drejø Sogns Lokalhistoriske Arkiv.  
2009

## FORORD:

Danmark er et lille land globalt set, men med store sejlertraditioner helt tilbage til Vikingetiden. De mange øer, der adskiller landsdelene, giver meget vand imellem, og har betydet, at færdslen over havet er blevet en væsentlig del af landets historie. Vikingernes skibe kender vi en del til fra andre egne af landet, men de er så vidt vides ikke fundet i Det sydfynske Øhav, hvor de fleste af øerne har været bosat allerede fra slutningen af 1200-tallet. Formodentlig er de første bosættere sejlet til med store smakkejoller, nogenlunde som vi kender dem op gennem 1700-1800-tallet.

Fra starten har øerne været forbundet af større eller mindre smakkejoller. Med tiden er de afløst af dampbåde, motorbåde- og færges. I Det sydfynske Øhav har der siden 1883 været færges. Mange steder i Danmark har broer efterhånden afløst færgerne, men stadig er de fleste øer i Det sydfynske Øhav afhængig af en vandvejsforbindelse.

Historisk set er de 4 øer knyttet tæt sammen, da de siden 1555 har hørt under eet sogn, Drejø Sogn. Under Drejø Sogn hørte: Drejø, Skarø, Hjortø og Birkholm – indtil Kommunesammenlægningen i 1964, hvor øerne kom under Svendborg Kommune - undtagen Birkholm, der kom under Marstal Kommune. Det har derfor heller ikke været nemt, at adskille begivenhederne for hver enkelt ø.

Det er mit håb, at rigtig mange vil få fornøjelse af at læse denne beretning om øboernes færden i og afhængighed af ”det våde element”. Med hjælp fra ældre øboer, som stadig kan huske tilbage til før ”verden var a’lave”, har jeg forsøgt at samle så mange oplysninger som muligt – så tidligere generationers strabadser ikke har været forgæves – men altid vil blive husket.

*Else Hjort Nielsen*

### **Mange tak for gode råd, hjælp og bistand fra hver især:**

Tyge Blum, Drejø.

Ole Vesterby, Spjald.

Astrid og Regner Andersen, Drejø.

Eva og Frede Andersen, Rantzausminde.

Preben Sørensen og Bjarne Madsen, Skarø.

Bent Henningsen og Mogens Rasmussen, Hjortø.

Brødrene Frede og Morten Mortensen, Birkholm.

Edith Pedersen, Skårup, samt hendes datter Hanne-Grethe Lüdix Bache, Thurø.

Desuden tak til alle, som på anden måde har bidraget til, at samle øernes sejlerhistorie.

### **KILDER:**

”A/S Dampskibsselskabet Ærø 1874 – 1974” af Jørgen Svarer

”Lundeborgfærgen” af Leo Kold

”Færgejournalen” af Bernt Skjøtt

”Øhavets færges og broer ” af Finn Johannessen

”Drejø - Øen midt i verden” af Otto Jonassen

”Fartøjer fra Lyø” af Hans Henrik Jørgensen

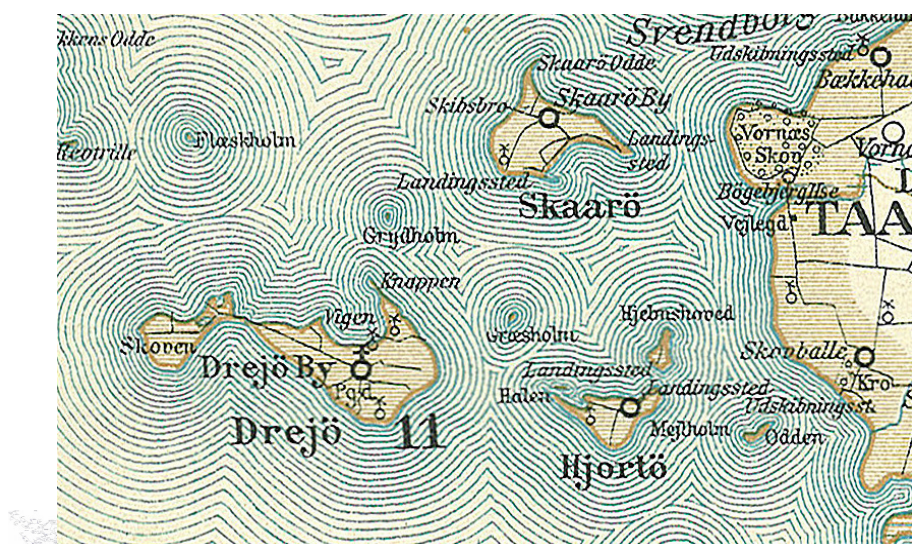
”Kvaser og kvasefart fra Drejø og Svendborg” af T. Markert

”Den sejlede jo bare..” af Kjeld Søberg

”Øhavets historie” af Bjarne Bekker

”Rundt om Selma” af Poul Henrik Herritz

Forsidetegning: Else Hjort Nielsen. Tegninger side 2 af sejlskibe: Peter Blay.



## Indholdsfortegnelse:

<b>Emne:</b>	<b>Side</b>
Forord:.....	3
Øbojollerne:.....	5
Sejlads mellem øerne i Drejød Sogn:.....	6
<b>DREJØ:</b> .....	8
Drejød gammel Havn:.....	9
Den første Drejødampner:.....	9
Kvaseselskabet Drejød:.....	10
Drejød Havnelaug oprettes:.....	12
Interessentskabet Drejød Dampskibsbro:.....	13
Drejød Færgebro får færgelje:.....	14
Samsejling med Skarø begynder:.....	16
NYE TIDER - FÆLLESFÆRGEN ”HØJESTENE”:	17
Fremtiden:.....	18
<b>SKARØ:</b> .....	20
Skarø´s første, kendte landingssteder:.....	21
Kystfartselskabet:.....	21
Skarøpaketten:.....	22
Samsejling med Drejød begynder:.....	23
”Ærøboens” forlis i Skarø Havn:.....	23
Fremtiden:.....	24
<b>HJORTØ:</b> .....	26
Hjortø havn:.....	27
En af Hjortø´s sønner:.....	28
”Posten” og ”Greven” – øens livsnerve:.....	28
<b>BIRKHOLM:</b> .....	30
Birkholm havn:.....	31
Marinemaleren J.E.C.Rasmussen:.....	32
”Selma” og ”Yrsa” fra Birkholm:.....	33
Øernes fremtid:.....	34

## Øbojollerne:

Som øbo kan man næppe bo på en ø uden at kende til det at sejle. Transport til og fra fastlandet og med vand hele vejen rundt, samt gode muligheder for fiskeri, har næsten tvunget øboerne ud på havet. De tidligste tiders småbåde ved vi kun lidt om. Vi skal op i 1800-tallet, før vi får kendskab til bådene fra småøerne. Sandsynligvis har hver gård haft sin egen jolle, idet der til hver gård var tilknyttet en afmærket fiskerettighed (Ålegårdsretten), som på Drejø holdt sig til omkring midt i 1970'erne.

Indtil 1883, hvor Drejø fik den første dampdrevne passager- og fragtbåd, foregik al transport mellem øerne med de store, klinkbyggede øbojoller, som hovedsagelig blev bygget på Drejø. Øbojollerne spillede en stor rolle for de ellers isolerede småøer. De var deres livsnerve til omverdenen. Det var store, sorte joller med et eller oftest to smakkesejl. De blev bygget på øerne, helst på Drejø, som havde haft en professionel bådebygger i hvert fald siden sidst i 1700 – tallet. Drejøjollerne var efterspurgt p.g.a. deres sødygtighed, lasteevne og gode sejlegenskaber. De var klinkbyggede åbne og spidsgattede egetræsjoller, fyldige i forskibet og slanke i agterskibet.

På øerne i Det sydfynske Øhav var gårdene delt op i bådelaug. Op i 1800-tallet havde Lyø's 24 gårde tilsammen 4 bådelaug med hver en øbojolle. De havde navne, og hed "Fruebåden", "Bredebåden", "Jagtbåden" og "Pelikanen" (men da den altid kom til sidst, som bærmens i bunden af en øltønde, blev den omdøbt til "Bærmebåden"). "Jagtbåden" blev bygget på Drejø i 1872, og var utrolig velsejlende. Hvor de andre både blev bygget, ved man ikke. Hvor mange bådelaug Drejøs 27 gårde har haft, vides ikke. På Skarø var de 11 gårdmænd delt i 2 bådelaug med hver en smakkejolle, og husmændene havde 1 laug med en jolle. På Fiskeri og søfartsmuseet i Esbjerg er bevaret en to-smakkejolle fra Hjortø, om den har tilhørt hjortøboernes bådelaug, ved jeg ikke? At Birkholmerne også har brugt smakkejollerne ved vi bl.a. fra J.E.C.Rasmussens malerier fra 1880'erne, hvor han har portrætteret adskillige dalevende birkholmere i store øbojoller, men hvor mange øen har haft, ved man ikke.



Marinemaleren Jens Erik Carl Rasmussen (1841-1893) fra Marstal, har o. 1882 bl.a. malet en serie på 3 malerier af sejlads fra Birkholm til Drejø, som giver et godt indtryk af de store øbojollers udseende og et eminent tidsbillede. Serien kaldes: "*Den første Rejse*" – "*Bryllupsfærd*" og "*Den sidste Rejse*" – alle med dalevende personer fra Birkholm.

Øbojollernes almindeligste rigning var to master med sprydstagesejl, som er et firkantet sejl med en stage fra mastebunden diagonalt over sejlet til hjørnet af sejlet – kaldet et smakkesejl. Det agterste smakkesejl stod på en mast lige foran rorpinden, og var normalt lidt større end forsmakken. På "Jagtbåden" kunne man sætte et smakkesejl mere på, denne var således en tre-smakke. Bådenes længde lå fra 6,4 til 7,7 m svarende til 20,4 til 24,6 fod. Bredden lå fra 2,3 til 2,7 m svarende til 7,3 til 8,7 fod.

I bunden udvendig fik bådene kultjære, ellers trætjære, bortset fra den øverste planke, der var grønmalet. Avernakø- og Drejboernes joller var behandlet på samme måde. I 1880'erne begyndte man at male bådene lysegrå udvendig på Lyø og på Avernakø, medens Drejboerne fortsatte med trætjæren. Fra 1880-erne gik mange af bådene væk fra smakkesejlet og over til én mast med gaffelsejl, fok og klyver på løs klyverbom. På Drej endte to af de sidste øbojoller som tag på fiskerhusene ved Gl. Havn.

”Anders Pedersen fra Lyø, der sejlede med ”Bredebåden”, sagde at denne ikke havde nogen god agterende. Den skulle man passe, for den bar for lidt. Bådene, der var bygget på Drej, var noget bedre på dette punkt. ”Jagtbåden” og ”Løkkens Prøve”, der begge var bygget på Drej, har ikke været så skarpe i agterenden, som de andre. To-smakkejollen fra Hjortø, som opbevares på Fiskeri og søfartsmuseet i Esbjerg er bygget sandsynligvis 1860 – 1870 på Drej af ”Skibbygger” familien? (Drej havde 2 ”Skibbyggerfamilier”) Smakken fra Hjortø er smallere og lidt kortere end ”Lykkens Prøve”, men har den samme stejltstående kølplanke, hvorved bådenes tværsnit bliver S-formet. Det er sandsynligt at to-smakken fra Hjortø og ”Lykkens Prøve” er bygget af samme bådebygger, stævnenes forløb på Hjortøbåden er derfor overført til ”Lykkens Prøve”. Sidstnævnte var postbåd på Lyø. (Hans Henrik Jørgensen, Lyø)

### Sejlads mellem øerne i Drej Sogn:

Fra Drej sejlede man hovedsagelig ud fra den lille havn i Vigen på øens nordside, hvor der siden begyndelsen af 1800-tallet har ligget en lille naturhavn godt i læ for vestenvinden. I 1830'erne, da udflytningen til Drej Skov begyndte, havde godsejeren på Hvedholm, som Drej dengang hørte under, planer om at lave en gennemgående 9 alens vej på Drej fra øst til vest, med 2 nye landingssteder - eet i Skoven mod Faaborg og eet ved Hestemaen mod Svendborg og de øvrige øer. Planerne blev dog opgivet til fordel for en udbedring af den eksisterende naturhavn i Vigen, som i stedet fik anlagt en mole på vestsiden af havnen.

Faaborg var dengang øboernes foretrukne handelsby – øernes ”Hovedstad”. Svendborg lå for langt væk, og turen med de tunge øbojoller ned gennem Svendborgsund indebar mange kryds som besværliggjorde sejladsen. Faaborg lå tættere på, og vindretningen var næsten altid gunstig. Drejbønderne sejlede derfor til Faaborg for at afsætte flæsk og andre hjemmegjorte landbrugsprodukter, samt få kornet malet - *og måske en enkelt dram!*



Fra bøndernes side, var der da heller ikke den helt store begejstring, da Godsejer Bille Brahe på Hvedholm ville skænke øen materialer til et møllebyggeri – *nu gik de jo glip af den ekstra underholdning turene til fastlandet gav!* Møllen blev dog bygget i 1845, og fik navnet ”Hvedholmsgave”. Den blev lagt i Vigen lidt øst for den lille havn, hvor det var nemt for de andre øer at lægge til, når de kom sejlede med deres korn.

Den gamle møller, Rasmus Christophersen, var dog en underholdende mand - og heller ikke karrig med snapsen! Møllen stod til 1920, hvor den brændte. Den blev afløst i 1922 af en ny vindmølle på Husmandsvej.

Øbojollerne blev endvidere brugt til kirkesejladser mellem sognets 3 andre øer, da Drejø siden 1535 var den eneste af de 4 øer med egen Kirke. Skarø fik først sin Kirke år 1900. Fra Hjortø og Birkholm anløb kirkegængerne ved Hestemaen. Fra Skarø sejlede man til Rovelds Bro for enden af Nedre Husmandsvej. Der siges, også at have været et gammelt landingssted i nærheden af Knappen, brugt til Kirkesejlad fra Skarø. Med pastor Mogens Blum i 1922 fik øerne en præst, der forstod øboerne. Han sejlede selv i sin egen båd "TRYG" til og fra småøerne, når han holdt prædiken på de andre øer! Dog kun fra april til november. "TRYG" var en enkeltsmakke, og står i dag i Smakkecentret på Strynø.

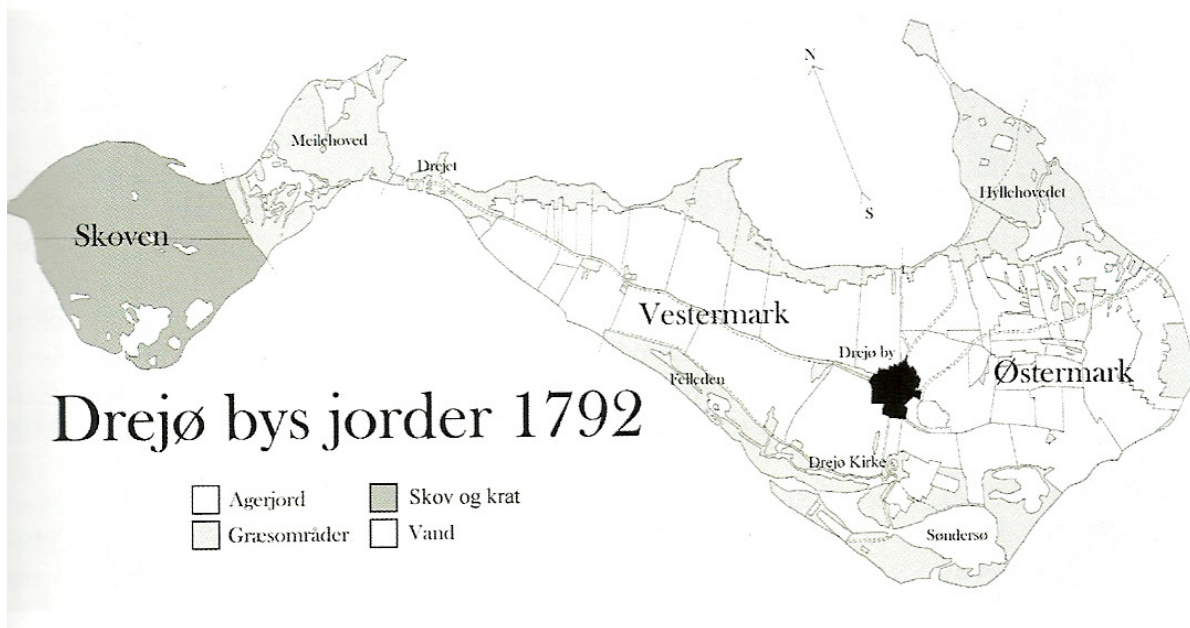
Skarø og Drejø havde i mange år fælles Postsmakke. Skarøpostføren betjente i begyndelsen også Drejø. Det stoppede først, da Ærøfærgerne lagde ind til Drejø i 1905. Derefter fortsatte Skarøposten til Hjortø, indtil 1909, hvor Skarø fik egen båd med forbindelse til Svendborg, og Hjortø fik sin egen postfører, som herefter også tog Birkholm med. Birkholm havde da samtidig fået fast postforbindelse til Marstal.

Drejø har i dag to havne: *Gammel Havn* i Vigen mod nord, og *Ny Havn* med lystbådehavn mod syd. Som det var gårdmændenes fortjeneste, at Drejø fik Gl. Havn, var det fiskernes fortjeneste, at Ny Havn med Færgebroen på øens sydside blev etableret.



*J.E.C. Rasmussen: Postmakken fra Birkholm i kuling.*

# DREJØ:





## Drejø Gammel Havn:



*Else Hjort Nielsen: Gammel Havn med Drejødamperen. 2001*

Den gamle havn er oprindeligt en naturhavn, og har formentlig altid ligget samme sted, hvor den kan spores tilbage til begyndelsen af 1800-tallet. Muligvis har der på et tidligt tidspunkt også gået en sejlrende ind til Møllen. Omkring 1878 fik den lille naturhavn en tiltrængt forbedring med en mole mod øst og en uddybning af sejlrenden. Stenene, molen blev sat med, stammede fra et stengærde som stod mellem skolevejen og præstegården. Sognefoged Hans Larsen Hansen satte sammen med øens gårdmænd den nye mole med stenene, som var tilhugget af en stenhugger - *T. A. Steen!* Den nyrenoverede havn var nu klar til at modtage Drejøs første, dampdrevne fragt- og passagerbåd, som kom 16. okt. 1883.

Den gamle Havn fik en renovering mere i 1898, hvor bl.a. *Baagøe & Riber* fra Svendborg opsatte et pakhus i træ (nu "*Peters Fiskerhus*") til opbevaring af fragtgods. Der var liv og summen af aktiviteter på Den gamle Havn. Indtil 1905, hvor den nye smedje blev bygget ved Mosen, lå smedjen i "*Kalles hus*" ved Gl. Havn. Kvaserne kom og gik – kutterne sejlede ud og ind, fiskerne bødede garn eller tjærede jollerne, og Barkekedlen kogte, når garnene skulle barkses eller tjæres.



*Gammel Havn o.1930'erne.*

Tjæring foregik i store trækar. Der står stadig et tilbage ved "*Hans Jensens fiskehus*". Tjæren man brugte var tyndtflydende, og blev brugt til bundgarn og torskeruser. Åleruser og mindre ruser blev kogt i en væske bestående af planteekstrakt, som kom fra Calicut-området i det SV-lige Indien. Det var et brunt stof, krystaliseret og sikkert af bark, og deraf navnet barkekedel, barkedesejl m.m. (Tyge Blum, Drejø)

Indtil Drejø Fiskeriforening i 1905 byggede den nye færgebros på sydsiden af øen, var Gammel Havn *Stedet*, hvorfra al øens forbindelse til omverdenen foregik.

### Den første Drejødamper:

Siden 1874, hvor Ærø fik sin første damper, blev Drejø betjent af Postføreren fra Skarø, som i åben jolle mødte damperen "*Ærø*" ud for Vornæs, og "slæbte på siden" med op til Drejø, hvor han gik ind til en bro ved Hespen, bar passagererne i land på sin ryg - hvis det

var lavvande - og derefter afleverede posten, således at han var færdig til at returnere med damperen på dens næste tur og tage til Skarø. Da Drejø i 1905 fik den første færgebros med anløb af Ærøfærgen, fik Drejø herigennem posten. Postføreren fra Skarø betjente nu i stedet Hjortø, der først i 1909 fik sin egen postbåd.



*Gammel Havn med Drejø Damperen o. 1890*

Trods det, var det ikke hver dag, der kom rejsende til øerne, og dermed heller ikke daglig post. Lærer Andreas Nissen Koch på Drejø var ikke tilfreds med øens ustabile postordning, og forsøgte at gøre 2 af øens driftige mænd, købmand Joseph Pedersen og skipper Chresten Mortensen, interesseret i at købe en dampdrevne båd - hvilket lykkedes.

Damperen blev hentet og hjembragt fra Göteborg i Sverige den 16. okt. 1883 af Joseph Pedersen og Chresten Mortensen, der sammen havde købt dampbåden.

Med sig havde de en svensk maskinmand Gustav Olson, som hjalp med hjemsejladsen, og siden bosatte sig på Drejø. Nogle år senere solgte Joseph Pedersen sin andel til Chresten Mortensen, som blev kaldt "Øens Matador".

Chresten blev skipper på Drejødamperen, der havde tilholdssted i Den gamle Havn, hvorfra Drejø i starten havde 2 ugentlige afgangene til Faaborg og Svendborg – senere blev det udvidet til 4. Drejø fik med denne ordning også mere regulær post. Damperen anløb i mange år hver torsdag også Skovballe på Tåsinge, til stor glæde for Tøsingerne, nu slap de for den lange tur til Svendborg i hestevogn. Ordningen fungerede små 30 år. Trods beboernes ihærdige forsøg på at stoppe tilsandingen ved Skovballebroen, måtte



*Chresten Mortensen, skipper på Drejø Damperen.*

Drejødamperen o. 1916 indstille sejladsen til Tåsinge.

Damperen "Drejø" lagde op i 1917, da konkurrencen med Ærødamperen blev for stor. Så vidt vides ligger den i dag på bunden af Troense havn, hvor den for mange år siden sank.

### **"Kvaseselskabet Drejø":**



I begyndelsen af 1880'erne tog fiskeriet for alvor fart på øen. Det var især torsk, der blev fanget, og opkøberne strømmede til øen i deres kvaseskibe. Det fik drejøfiskerne til at indse, at den mellemhandel leverance kunne de lige så godt selv håndtere. I 1885 tog en drejøfisker Rasmus Christensen sammen med Peder Larsen fra Strandhuse i Svendborg initiativet til at danne "Kvaseselskabet Drejø", og øen fik sin første kvase "Thor" bygget i Svendborg 1881, med Peter Larsen som skipper.

I 1891 blev der købt endnu en kvase, ”Christine” bygget i Svendborg 1885. Hun blev afløst i 1898 af ”Heimdal” nybygget på Thurø. Disse to førtes af Christian M. Petersen fra Hjortø.

I mange år var Kristiania (Oslo) et vigtigt marked for drejøtorsk. Nordmændene fangede selv store torsk, men Kristianitterne foretrak de mindre kogetorsk, som drejøkvaserne hentede fra Østersøen. I Oslo hed det: ”Spis norsk, men spis danske torsk!”

For at illustrere drejøfiskernes barske vilkår i 1890'erne følger her en kort beretning:

”To kvaser fra Drejø, ”Lykkens Håb” og ”Thor” stod ud af Oslofjorden d. 23. november 1890 efter, at de havde fået afsat deres torsk. ”Lykkens Håb” strandede på Sjællands Rev i storm fra NV og snetykning. Besætningen reddede sig i jollen og måtte rejse hjem over land. Da de kommer til Drejø er ”Thor” ikke kommet, og man anser den for forlist.

På ”Thor” tør de ikke løbe inden om Skagen, men lægger sig underdrejet for 4-rebet stor-sejl og rebet fok. På denne måde driver de igen op mod Norge, hvor de får land i sigte og vender. Nu driver de igen sydover. Den 30. november 1890 kommer de til Hirtshals, vejret er blevet roligere, og de kan runde Skagen. De er forkomne, især deres fødder er medtaget af kulde, men de kommer ind til Hirtsholmene og får købt petroleum, som de mangler til lanterne. D. 5/12 er de hjemme på Drejø”. (T. Markert)



*Nye Thor*

”Gamle Thor” blev i 1900 afløst af ”Nye Thor”, bygget i Frederikshavn, og Peter Larsen blev afløst af en skipper fra Hirtshals, Peter Thomsen, som bosatte sig på øen, blev gift med en gårdmandsdatter fra ”Nyager” og byggede hus matr.19b, ”Hansine Thomsens Hus”. Den gamle Havn var foruden Drejødamperen nu også hjemsted for øens kvaser, så det begyndte at knibe med pladsen i den lille havn. I 1901 søgte Drejø Fiskeriforening derfor Staten om støtte til anlæg af en ny fiskerihavn på sydsiden af øen.

Den strategiske bedre beliggenhed ville desuden give mulighed for, at *Ærødamperen* kunne anløbe øen, hvilket fiskerne så som en mulighed for hurtigere afsætningsmulighed for øens fiskeri. Fra 1913 havde Drejø kun én kvase tilbage. Sidste kvaseskipper blev Thorvald Larsen fra Læsø, som havde ”Nye Thor” indtil kvasefarten ophørte i 1927.

Selve fiskerierhvervet var dog på sit højdepunkt i 1930'erne. Drejø og Skarø havde tilsammen en fiskerflåde på 16 motorskibe, 50 sejl- og robåde og ca. 40 mand beskæftiget med fiskeri som hovederhverv; men op i 50'erne svandt fiskebestanden, og hermed forsvandt kutterne fra Drejø. Den sidste, der holdt stand, var fisker Jens Jensen, der, sammen med sønnen Hans, blev ved til ”Streng Jens”, som han blev kaldt, var langt op i 80'erne. De sidste år lå deres kutter ”Fiona” ved Den nye Færgebro. Snart lå den gamle havn øde hen, kun enkelte fiskere med deres damjoller blev tilbage.



*Fisker: ”Streng Jens” o. 1975*

## Drejø Havnelaug oprettes:



I Den gamle Havn sad her kun få lokale fiskere tilbage på bænken og fik sig en bajer over en hyggesnak. Men som med så meget andet går det til tider op og til andre tider ned. Og med den mere fritid op gennem 1960'erne kom en ny tid med "det sejlene fritidsfolk". Flere og flere fik egen lystbåd, og den lille havn blev et attraktivt udflugtsmål, men kunne til sidst ikke klare presset, noget måtte gøres.

En gårdejer foreslog derfor, at der blev dannet et Havnelaug for Drejøl. Havn, hvilket blev gjort på en stiftende generalforsamling i 1974. I



"Husmanden" bestyrelsen kom pastor Jens Theodor Hansen, maler Povl Jespersen, fisker Jens "Stendys", fotograf Leif Nielsen og gårdejer August Hjort Nielsen. Og hermed fik Gl. Havn sin første bestyrelse, der straks gik i gang med forskellige tiltag for at forbedre havnen. De hjemmehørende kutterne havde hidtil kunne holde sejlbrenden i Vigen fri for tilsanding. Da kutterne forsvandt, begyndte det at sande til, og renden måtte jævnligt renses op. Til det fik Havnelavet fat på havneentreprenør *Skytte* fra Svendborg. Inde i havnen var der ikke længere brug for den store vendeplads til fiskekutterne, bestyrelsen besluttede derfor i 1976 at bygge en gangbro langs østmolen, samt slå pæle derudfra, så sejlbådene kunne ligge fortøjet ud fra broen i stedet for langs med. Det gav plads til flere lystbåde i den lille havn.

Toiletforholdene på havnen var stadig ikke de bedste. Det bestod af et træskur, der hang halvt ud over kanten af molen. Der var ingen spand, man forrettede sin nødtørft direkte ud i havet – uden Miljøgodkendelse! Den ny havnebestyrelse besluttede at opføre en ny bygning med toilet og baderum i gasbeton. Set med nutidens øjne, ikke det smukkeste syn i det flotte, gamle havnemiljø, men datidens mest benyttede materiale til nybygninger, da det var både billigere og nemmere at arbejde med end mursten. Penge var der ikke mange af, arbejde var der nok af – og den var frivillig. Tillige blev der nu også opkrævet havnepenge, så der var lidt at gøre med. Det kostede i starten kr. 200,- /pr. år, at have en fast plads til sin båd. Det var billigere end i Svendborg Havn, hvilket nogle fra Svendborg benyttede sig af! Senere blev det sådan, at man skulle være fastboende for at få en fast plads.



*I baggrunden ses det gamle das.*



*Gl. Havn o. 1975.*

en stor lystbådehavn med plads til endnu 40 både.

Med årene gik det fremad for den lille havn, som på en god sommerdag kunne tælles op mod 40 lystsejlere, hvilket var lige i overkanten af, hvad den kunne klare. De efterhånden noget trange forhold blev dog først løst i 1997, hvor der i forbindelse med renoveringen af

Ny Havn blev anlagt



*Havnelaugets bestyrelsen 2008*

I de forudgående år, har de forskellige bestyrelser for Drejøl Havnelaug gjort et stort arbejde for at vedligeholde og stadig forbedre nok måske Danmarks sidste, oprindelige naturhavn.

O. 2006 blev den noget medtagne stensætning på molerne repareret med nyt cement. Toiletbygningen blev renoveret, fik nyt tag, træ uden på gasbetonvæggene, så det blev tilpasset det gamle miljø på havnen. Bl.a. kom der også betalingsautomat til varmt brusebad. Ejerforholdet, som igennem årene havde været noget uklart, kom på plads. Svendborg Kommune ejer nu havnen og betaler halvdelen af alle udgifter til reparationer, lys og strøm. Drejøl Havnelaug står for vedligeholdelse af havn og havneområdet.

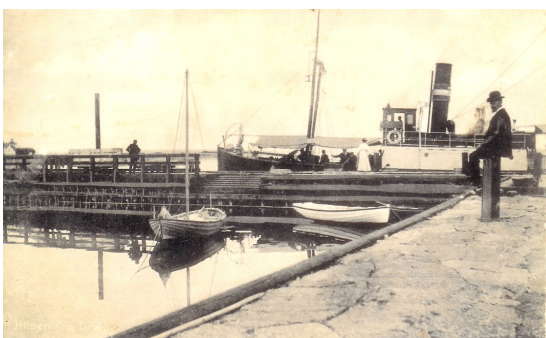


*Den nyrenoverede toiletbygning*

Det sidste tiltag kom i 2009, hvor Havnelauget, stadig på frivillig basis, fik hele det gamle bolværk udskiftet med nyt træ, nye fortøjningspæle og en ny gangbro. I den anledning blev der holdt en stor havnefest, hvor havnen fik opsat en flagstang.

Siden 2003 har Drejøl Menighedsråd hver sommer med stor succes afholdt en friluftsejlergudstjeneste på havnen.

## **”Interessentskabet Drejøl Dampskibsbro”**



Allerede fra de første år havde *Dampskibsselskabet Ærø*, med den første damper ”Ærø” fra 1874, på ruten betjent både Skarø og Drejøl med post- og passagertransport ”a la Hjortøl trinbræt”. Drejøl Fiskeriforening havde imidlertid ansøgt og fået tilsagn fra Den danske Stat om støtte til at bygge en ny fiskerihavn, hvortil Ærøfærgen kunne anløbe. *Interessentskabet Drejøl Dampskibsbro* blev dannet, og i 1905 blev der anlagt en ny

anløbsbro på sydsiden af Drejø. D/S Ærø skrev nu kontrakt med bestyrelsen for *Drejø Dampskibsbro* og Postvæsenet om daglige anløb. Det forlød dengang, at kontrakten var uopsigelig! På billedet ses damperen ”Ærø” anløbe Drejø.

Den første mole var bygget i træ i forlængelse af en lav stendæmning med tipvognsspor. Sporbredden var kun 70 cm.. Inde ved land havde FAF i 1910 bygget et hus til lagerplads for landbrugsvarer til øen.

I starten lagde ”*Dampskibet Ærø*” til for enden af den nybyggede mole. Det var i starten kun som passerdamper, men med indsættelsen i 1925 af ”*Rise*”, som kunne overføre 3 biler, kom den også til at fungere som fragtdamper, hvilket fik stor betydning for afsætningen af fisk og landbrugsvarer fra øen. ”*Rise*” blev minesprængt i Høje Steneløbet den 30. august 1940, hvor 6 passagerer og 3 besætningsmedlemmer omkom.



### Drejø færgebro får et færgeleje:

Den tiltagende biltrafik også på Ærø gjorde, at D/S Ærø flere år forinden havde foreslået en motorfærge med plads til 30 biler og jernbanespor. Og hermed kom den første egentlige motorfærge ”*Ærø*” nybygget på Svendborg Skibsværft i 1931. På Drejø gav det stødet til, at der blev bygget et rigtigt færgeleje. Om aftenen, når det var *Dampertid*, samledes drejøs ungdom ved færgebroen for at ”tage imod og spørge nyt”. En skik, der holdt til langt op i 1960érne.



I 1942 ansatte D/S Ærø en speditør Hans Rasmussen, kaldet Hans ”Ski-bygger”. Han skulle betjene Ærøfærge på alle afgang – hejse broklappen op og ned – og være behjælpelig med passager, fragt- og godskørsel med den lille tipvogn. I 1951 blev stendæmningen udbygget, tipvognssporene blev fjernet, og der blev asfalteret.

I 1955 fik Ærø endnu en færge ”*Ærøskøbing*” bygget på *H.C.Christensens Stålskibsværft*, i Marstal. Den sejlede kun få år, da selskabet i 1959 fik et godt tilbud om salg. Resultatet blev, at ”*Ærøskøbing*” som ellers var en god færge, kun sejlede til Drejø i 5 år, inden den blev afhændet til Italien.



Gamle ”Ærø” anløber Drejø o. 1940



En topmoderne ”Ærø Sund” anløber Drejø i 1960

For godt og vel salgssummen blev der råd til at bygge en større og helt moderne færge, og i 1960 blev ”Ærøsund” sat ind på ruten. Det var rederiets flagskib – og blev i årene efter alles yndling.

I 1961 blev *Interessentskabet Drejødampskibsbro* overdraget til Drejød Kommune, indtil Svendborg Kommune overtog i 1964 med kommunesammenlægningen. Svendborg Kommune overtog samtidig kontrakten med D/S Ærø om fortsat betjening af Drejød og Hjortø. I 1963 kom så ”Ærøboen”, som dog viste sig at være alt for dyr i drift, hvilket gjorde at selskabet var nødt til at afhænde skibet allerede i 1967 tillige med gamle ”Ærø”, som blev solgt til Jugoslavien i 1968.



”Ærøskøbing” 1955 – (før skibstilsynets tid!)

For Drejød’s vedkommende blev de næste år noget ustabile. Der kom efterhånden store problemer bl.a. med tilsanding i færgeløbet. Mange morgenture blev det sidste år aflyst - det gik især ud over skolebørnene. Samtidig var der en hård konkurrencen mellem Ærø’s 3 færgeselskaber om at tilbyde den hurtigste sejltid, hvilket var medvirkende til, at D/S Ærø opsagde kontrakten med Svendborg Kommune, og den 30 juni 1969 ophørte selskabets mangeårige forbindelse med Drejød og Hjortø. Samtidig stoppede speditøren Hans Ski bygger, som i mange år trofast havde stået ved broklappen i al slags vejr. Han blev i 1971 afløst af tidligere elværksbestyrer Erik Ovesen. Det før så stolte skib ”Ærøsund”, blev købt af Tonny Madsen, Svendborg,, men ligger i dag og ruster ved Frederikssøen!

Svendborg Kommune tegnede nu en 10 årig kontrakt med skibsfører Martin Boutrup, som få år forinden havde købt den gamle færge ”Lundeborg”, bygget 1932 på værftet i Nyborg. Færgen blev shinet op og omdøbt til ”Drejød”. Man havde dog nok lidt en fornemmelse af, at det mest var malingen, der holdt sammen på skroget! Færgen havde lige fra starten ikke haft det bedste ry. Allerede året efter den blev bygget, brændte hele maskinrummet, og færgen sank i Lohals havn. Det samme gentog sig 10 år efter, hvor maskinrummet atter brændte, igen med store omkostninger til følge.



Boutrup’s Lundeborgfærge ”Drejød”.

Nyt uheld indtraf i 1950, hvor færgen sank i Lohals havn, da en tung lastbil kom for langt ud i siden. Det var en hårdt prøvet 37 år gammel færge, Svendborg Kommune nu fik indsat på ruten *Drejød-Svendborg*. De sidste år havde både den - og skibsføreren - skibstilsynets bevågenhed, hvilket nok var medvirkende til, at Svendborg Kommune allerede i 1972 opsagde denne kontrakt. Færgen blev solgt til ophugning. Skroget blev sænket ved Rantzausminde, hvor det nu danner brohoved ved en bådebro (-på vestsiden af Vesterrøn havn).

## Samsejling med Skarø begynder:

Svendborg Kommune indgik påny aftale med D/S Ærø om besejling af Drejø. Da skipper Fabricius på *Skarøpaketten* stoppede på samme tid, blev det derfor aftalt, at Drejø midlertidig skulle dele færge med Skarø, som for første gang i øens historie fik bilfærgesforbindelse til Svendborg. Turen med Skarøpaketten tog 1 time til Svendborg – nu kom de ned på 30 min. Drejøboerne var selvsagt ikke helt så begejstrede. De var vandt til en sejltid på 50 min. – nu blev deres tur forlænget til 80 min. - Men sådan blev det !

Kommunen chartrede den gamle Svendborg-Rudkøbing færge "A L B", som var bygget af SFDS på Svendborg Skibsværft i 1932. Den fik navneforandring til "*Ærøboen*" samt en reovering med overbygning af bovporten. Færgelejet på Drejø blev ændret. Den høje galge, som havde haft manuelt hejseværk til broklappen, blev erstattet af en automatisk og ikke så høj hejsefunktion, som ikke ville være i vejen for den nye færge, der nu havde fået en højere bovport.



*A.L.B. i Rudkøbingfærgelejet.*



*"Ærøboen" anløber Drejø o.1978*

"*Ærøboen*" blev indsat på *Skarø-Svendborg-Drejø-ruten* den 1. oktober 1973. Skønt efterhånden stærkt ombygget, var den gamle, hyggelige salon med mahogni, store spejle og messingbeslag bevaret. Den fik overnattingssted på Ærø, da den samtidig blev brugt som postfærge til Ærø på morgen- og aften-turene. I sommeren 1983 medvirkede færgen i optagelserne til en TV-serie for børn: "*Kæresten er i favn om få minutter*", instrueret af Tomas Winding, som boede på Ærø.

Her havde gamle "*Ærøboen*" rollen som færgen mellem øerne "*Digø og Migø*". Optagelserne blev bl.a. taget i Drejø Havn.

På morgenturen den 2.sept. 1993 kæntrede "*Ærøboen*" i Skarø Havn – besætning, samt alle skolebørnene og den eneste passager derudover, nåede lykkeligvis alle at komme sikkert i land – det samme gjorde sognefogedens gris, der spadserede i land på Skarøs kyst, hvor den gik i flere dage inden den blev indfanget og indlogeret hos Axel Møller. "Kun" et par grise omkom! Årsagen til forliset var en skarøtraktor med et læs korn, der kom for langt ud i siden, hvilket gav færgen let slagside.



Kornet begyndte at skride, og hældningen forstærkedes med katastrofale følger – færgen lagde sig på kort tid ned i færgelejet – kunne man også læse hos Politiken på Rådhuspladsen i København – hvor "*Ærøboen*" efter megen polemik endte som husbåd!



Til afløsning fik Svendborg Kommune fat i ”Øen II” – den gamle *Rudkøbing-Strynø-Marstal* færge ”Egeskov” - en smule større, men bygget over samme læst som ”A L B”. Havde i 10 år sejlet på sommerruten Søby-Mommark. Stabil - hyggelig – men havde som 60 årig set sine bedste år! Den endte i øvrigt som Husbåd i Marstal Havn. Under navnet ”Ærø” blev den indsat i 1993 på *Skarø – Drejøl – Ruten*. Den holdt sig dog ”oven vande” til ”Højestene” blev indsat 1. maj 1997.



I 1978 fik Drejøl øernes første, egen sygeplejerske med bopæl på Drejøl. Der blev nu også mulighed for samarbejde med og få et månedlig lægebesøg fra Ærø. Mange benyttede også chancen for at tage en tur til Ærøskøbing og handle.

### NYE TIDER - FÆLLESFÆRGEN ”HØJESTENE”:



Trods flere forsøg fra Ø-Sammenslutningens side på, at forklare det hensigtsmæssige i at bygge ens færger til alle øer fremover, besluttede Svendborg Kommune at blive sin egen reder, og i 1996 bestilte kommunen et nyt, fuldt moderne skib bygget på Thorshavn værft på Færøerne. Det nye skib ”Højestene” blev indsat på ”*Skarø-Drejøl-ruten*” den 1.maj 1997, hvor øboerne endnu engang måtte sige et farvel til både det gamle

ærøskib og *M/F Ærø*. Som tak for godt samarbejde gennem alle årene, afholdt Drejøl Beboerforening en stor afskedsfest i forsamlingshuset, hvortil alle øboere, *M/F Ærø*s direktør Jørgen Svarre samt alle nuværende og tidligere tiders besætningsmedlemmer på færgerne var inviteret. Forsamlingshuset var stuvende fuldt - der kom omkring 110 mennesker. Festen sluttede om natten, hvor alle gik med til Ny Havn for at vinke det sidste farvel, da Ærøboerne sejlede hjem. En lidt vemodig afsked med det gamle – En ny tid var begyndt.



*Goddag til ”Højestene” – Farvel til ”Ærø”.*



Både på Skarø og Drejøl havde begge færgelejer undergået en stor renovering, så de var klar til at tage imod den nye færge. ”Højestene” havde ingen bovport som de gamle færger, men medbragte sin egen broklap, som blev nedsænket og ”greb fat” i broklappen på land. Det skulle betyde, at færgen praktisk talt skulle kunne gå lige ind på en strand, hvilket vist nok endnu ikke har været afprøvet?

*Det tog 3 mdr. at lave det nye færgeleje.*

*Færgen lagde til for enden af molen, hvortil passagerer kom ud af en lang pontonbro af træ.*

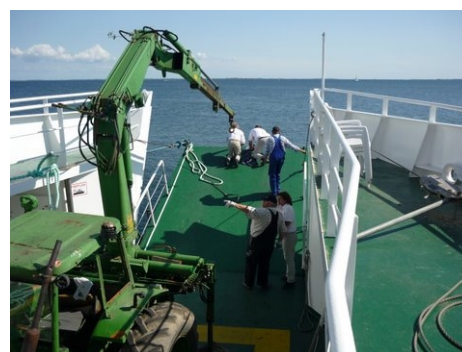
På begge færgelejer blev galgerne fjernet, da det nu var færgens egen klap, der skulle hejses op og ned, og ikke selve broklappen som hidtil. Derfor var der heller ikke mere brug for en bromand, men det passede med, at Erik Ovesen nu kunne gå på pension.



*"Helge" ved Drejø*

Sundbåden "Helge" til at klare betjeningen af øerne. Da de ikke kan lægge til i færgelejerne må de anduve langs molerne. Det er dog ikke uden omkostninger med en uge, hvor der hverken kan overføres biler eller gods til øerne! Men det var ikke det eneste problem! Beboerne i Rantzausminde klagede i flere år over støjen fra *Højestene*, når den sejlede ned gennem Sundet – støjen var ikke mindre for passagererne, men blev dog noget reduceret under en dokning.

Der har gennem årene vist sig utallige problemer med bovklappen, og det bliver nok desværre ikke sidste gang, man hører om det? For at gøre færgen billigere, valgte Svendborg Kommune under bygningen at spare en medsendt skibsinspektør. Havde en sådan været med på Færøerne – havde vi måske i dag undgået de mange efterreparationer?



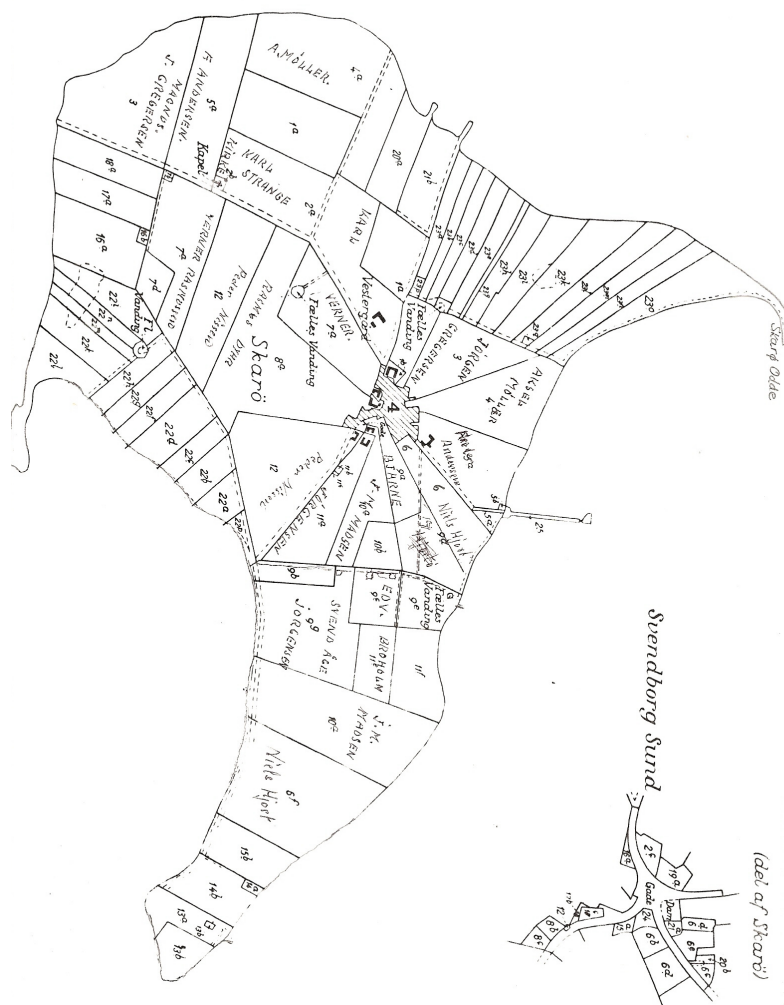
*"Angst og bange" løfter bovklappen op.*

## **Fremtiden:**

Der er dog også fordele ved den nye færge. Med plads til 14 biler, har den en stor lasteevne, og uden de gamle færgers midterkonsol går det i dag betydelig nemmere at køre ombord. En stor tryghed er det også, at færgen ligger på Drejø om natten – og ikke i Svendborg. Sammen med Helikoptertjenesten og Drejø beredskab udgør færgen en stor sikkerhed i sygdomstilfælde, nu da øerne ikke længere har en fastboende sygeplejerske. Færgemandskabet har altid tilkaldt gennem 112. At færgen overnatter på Drejø, kan selvfølgelig være en ulempe for nogle, men for det fastboende mandskab en hjælp. Selv om det ville være oplagt, er det nok utopi at forestille sig, at rederiet fremover blot kan annoncere efter ansættelse "kun med fast bopæl"! Men det var dog endnu en mulighed for at få flere fastboende til øerne.



# SKARØ:



## Skarø's første, kendte landingssteder:

Skarø er lidt speciel, fordi der, trods øens ringe størrelse, er landingssteder mod alle 4 verdenshjørner. Mod vest ved Alhovedet – mod syd ved Sønder Stænge – mod øst ved Østerhoved og mod nord ved Nakken. Fra landingsstederne mod nord og vest sejlede skarøboerne til Fjællebroen og Ballen. Fra Østerhoved til Tåsinge og fra Sønder Stænge til Drejø.

Det ældst, kendte landingssted *Kroyers Bro*, lå ved Skarøs vestligste punkt, mellem Kirken og Kildevej i.flg. gamle kort fra 1700-tallet. Det herfra Skarøboerne sejlede i deres smukkejoller til *Roveltsbro* på Drejø, når der var Kirkegang, og til Drejø Gl. Havn, når der skulle fragtes korn til møllen. Kroyers Bro havde den fordel, at der var kort overfart til Drejø og stor sejldybde tæt på land. Ulempen var, at den lå langt fra byen, set med datidens øjne, og var dårlig beskyttet mod vestenvinden, samt der var mange store sten i området. Overfartsstedet mod Drejø blev senere flyttet nærmere Sønder Stænge, hvor der var færre store sten.

”Der var en overtro tilknyttet Kroyers Bro, der sagde, at: *”Ingen afdød person eller udøbt barn, måtte nogensinde forlade øen, uden over denne bro”*. (Jeg formoder, at der i så fald ville ske de pågældende noget dårligt?). Broen her fungerede frem til 1869, hvorefter man flyttede til et landingssted længere nordpå ved Alhovedet - men stadig på den vestlige side af øen. Der er i dag ingen emner, der indikerer, at der har været en bro, alt er eroderet bort. Der kan dog stadig ses rester af broen ved *Alhovedet*, hvorfra man engang sejlede til Fjællebroen og Ballen”. (Preben Sørensen, Skarø)

Tidligere havde Skarø 3 bådelaug. De 11 gårdmænd var delt i 2 bådelaug med hver en 24 fods øbojolle med smakkesejl, og de o. 14 husmænd havde tilsammen 1 bådelaug med 1 øbojolle. Det vides ikke, hvad bådene hed, eller hvor de var bygget, men formentlig er de bygget på Drejø.

## ”Kystfartsselskabet”:



Da Drejø i 1905 fik daglig forbindelse med Ærøfærgen, købte ”Kystfartsselskabet”, et selskab der var dannet af bønder fra Skarø og Øster Skerninge, en båd i Fjællebroen til forbindelse mellem: Fjællebroen, Ballen, Skarø, Lehnkov, Tåsinge og andre mindre anløbssteder i Svendborgsund. Skarø fik nu en egentlig fast forbindelse til omverdenen. Havnen var endnu ikke bygget; men man sejlede ud med joller fra Skarø Rev på nordsiden af Skarø, hvor der ”altid”

havde ligget et mindre landingssted ved Nakken. Her blev det første, rigtige havneanlæg med en træbro bygget i 1908 - efter der var etableret en egentlig forbindelse til Svendborg med den nye båd ”Skarø”.

Pælebroen blev bygget af skarøboerne, og materialerne blev leveret og betalt af ”Kystfartsselskabet”. Brodæmningen blev 600 fod lang, med 278 nedrammede pæle samt et brohoved, der skulle fyldes med store sten. Den første dæmning lå 50 m længere mod øst, end dæmningen gør i dag. Pælebroen blev taget af isen i 1917/18.

Skarøboerne skulle nu beslutte, hvor en ny anløbsbro skulle placeres. Bølgerne gik højt, da gårdejer Niels "Hjort" foreslog, at den nye dæmning blev flyttet om på sydsiden af øen, og lagt ud til Øster Hoved. Han så det ud fra, at Skarø, ligesom på Drejø, kunne få mulighed for anløb af Ærøfærgen. Den betragtning faldt bestemt ikke i god jord hos de øvrige gårdejere – et synspunkt han derfor stod meget alene med, og som nærmest splittede øen. ("Vittige hoveder" omtalte dengang Skarø som "Jerusalem")! – Var flytningen dengang blevet gennemført, havde meget i dag måske set anderledes ud?

Flertallet bestemte, at den nye stendæmning skulle placeres i Revkrogen, samme sted, men 50 m mod vest for den gamle pælebro. Dæmningen stod færdig i 1920 med hjælp fra Lehnkov Gods. Den havde tipvognspor fra brohovedet og ind til land, hvor FAF's fodderstofhus og et pakhuis lå. Der var dengang en fold til grise, så de kunne komme op i tipvognen. I pakhuset var der endvidere et rum til postsortering. Ved en renovering i 1954 blev tipvognssporene fjernet (til stor ærgrelse for øens børn og unge).



*Den ny bro – her uden tipvognsspor.*

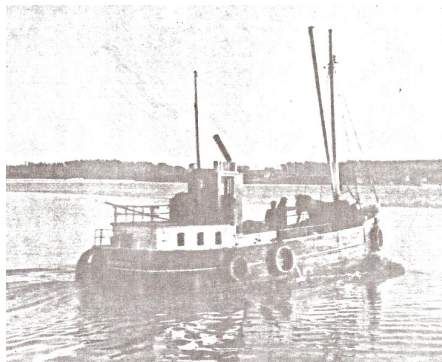
Med samsejlingen af Drejø i 1973 fik havnen et fæргеleje. I 1988 endnu en stor renovering, da den vestlige læmole og turisthavn med plads til 50 både blev indviet. Igen i 1997, hvor broklap og galge blev fjernet, så "Højestene" kunne komme ind.

### **Skarøpaketten:**

Den første egentlige hjemmehørende båd "Skarø" blev bygget hos Ring Andersen i 1908. Den var 65 fod lang, 15 fod bred, og stak 5 fod og udstyret med en Alfa petroleums motor på 24 HK. Kunne sejle en fart af 7½ mil, og brugte 19 pund brændstof pr. time. Pris var 21.000 kr. (- hvad tjente man den gang?) Båden var på 42 ton. På dæk og overbygning kunne den have 150 passager og 60 i kahytten (der havde noget så moderne som et WC!). Skibet blev indviet den 4. september 1908, og sejlede Skarø – Svendborg frem til 1917, hvor den blev solgt til Norge.

I starten lå skibet for svaj ud for Skarø, men i 1914 flyttedes båden til Ballen af praktiske grunde. Båden blev betjent af 2 personer. De første var Lorentz H. Jørgensen og Peter Larsen fra Fjællebroen, som sejlede fra 1908-10. Larsen's Jørgen og Rasmus Lars Markert fra 1910-1916, Thomas Nielsen fra 1916. Han fortsatte i øvrigt på postbåden "Skarø I" (kaldet "Sorteper") der blev bygget i 1921 af Mads Peder Hansen, som havde både båden og postomdelingen til 1923, men måtte stoppe sejlturene på grund af sygdom. Han beholder dog postomdelingen indtil 1948, hvor han får sin afsked og Jens Hansen "Degn" fra Drejø fik derefter både båden og omdelingen, som et årstid besørgeres af Andreas. I 1950 overtog Johannes Banke begge dele til 1960. "Skarø I" blev forlænget i 1950'erne, og sejlede frem til 1962, med skipper Otto Hansen fra Drejø.





”Sorteper”

I 1962 lod Victor Fabricius bygge en kutter, som fik navnet ”Skarø II” (kaldet ”Træskoer”). Fabricius sejlede på ruten Skarø – Svendborg, hvor den lagde til ved ”Hudes pakhus”. Fabricius stoppede i 1973, og ”Skarøpaketten” lagde op. Den blev solgt til fritidsskib, og hedder i dag ”Aphrodite”.



”Træskoer ”

### Samsejling med Drejøl begynder:

I 1973 havde Svendborg Kommune indgået aftale med D/S Ærø om besejling af Drejøl, og ville gerne have Skarø med, da skipper Fabricius på *Skarøpakette*n var stoppet på samme tid. Det blev derfor aftalt, at Drejøl midlertidig skulle dele færge med Skarø, som for første gang i øens historie fik bilfærgesforbindelse til Svendborg. Turen med Skarøpakette

tog 1 time til Svendborg – med den nye forbindelse kom den ned på 30 min. Drejølboerne var selvsagt ikke helt så begejstrede. De var vant til en sejltime på 50 min. – nu blev deres tur forlænget til 80 min.! Men sådan blev det. Kommunen chartrede den gamle Svendborg-Rudkøbing færge ”A L B”, som var bygget af SFDS på Svendborg Skibsværft i 1932. Den fik navneforandring til ”Ærøboen” samt en renovering med overbygning af bovporten. Skarø Havn fik nu en stor ombygning med helt nyt færgeleje. ”Ærøboen” blev indsat på ”Skarø-Svendborg-Drejøl ruten” den 1. oktober 1973.



Ærøboen anløber Skarø

Skønt efterhånden stærkt ombygget, var Ærøboens gamle, hyggelige salon med mahogni, store spejle og messingbeslag bevaret. Færgen havde overnatningssted på Ærø, da den samtidig blev brugt som postfærge til Ærø på morgen- og aftenturene.

Det blev trods alt et stort fremskridt for Skarø – selv om så også Skarø Skole lukkede ved samme lejlighed. Nu kunne der komme både biler og mejetærskere til øen.

### ”Ærøboen” forliste i Skarø havn:



På morgenturen den 2.sept. 1993 kæntrede ”Ærøboen” i Skarø Havn – besætning, samt alle skolebørnene og den eneste passager derudover, nåede lykkeligvis alle at komme sikkert i land – det samme gjorde sognefogedens gris, der spadserede i land på Skarø's kyst, hvorefter den kom i ”pension” hos Axel Møller. ”Kun” et par grise omkom! Årsagen til forliset var en skarøtraktor med et læs korn, der kom for langt ud i siden, hvilket gav færgen let slagside.

Kornet begyndte at skride, og hældningen forstærkedes med katastrofale følger – færgen lagde sig på kort tid ned i færgeljet.

*Dræsinebanden*, som dengang havde sommerhus på Skarø, lavede med stor humor en sang over *Ærøboens* forlis: ”*Ved en ø lidt syd for Svendborg*”.

Til afløsning fik Svendborg Kommune fat i ”*Øen II*” – den gamle Rudkøbing-Strynø- Marstal færge ”*Egeskov*” - et 60 år gammelt ”søsterskib” til ”*A L B*”, men en anelse større, og som i 10 år havde sejlet på sommerruten Søby-Mommark. Stabil - hyggelig – men havde også set sine bedste år! Den endte som Husbåd i Marstal Havn i 1997. (Se side 16)

Under navnet ”*Ærø*” blev den indsat på *Skarø – Drejøl – Ruten* i 1993, hvor den heldigvis ”holdt sig oven vande” de næste 4 år, indtil den blev udskiftet med en helt moderne færge ”*Højestene*”.



## Fremtiden:



I foråret 1997 gennemgik Skarø Havn igen en gennemgribende renovering, i lighed med Drejøl Havn, idet den nye færge medbragte egen bovklap, som gjorde den gamle broklap og galge overflødig. ”*Højestene*” blev indsat den 1. maj 1997.

Den midlertidige aftale fra 1973 blev hermed gjort permanent, med den fortsætter samsejlingen mellem *Skarø, Drejøl og Svendborg* - og vil sandsynligvis gøre det mange år endnu - eller - indtil *Ærøfærgerne* finder på en anden, for dem mere brugbar løsning end Svendborg som anløbshavn. Der hvor *Ærø* kommer hen, kommer småørerne sandsynligvis også?

Den dag bliver Svendborg Havn ”fattigere”! – men måske bliver det til småørernes fordel? Det er som bekendt svært at spå om fremtiden.

*Skarø Havn renoveres.*

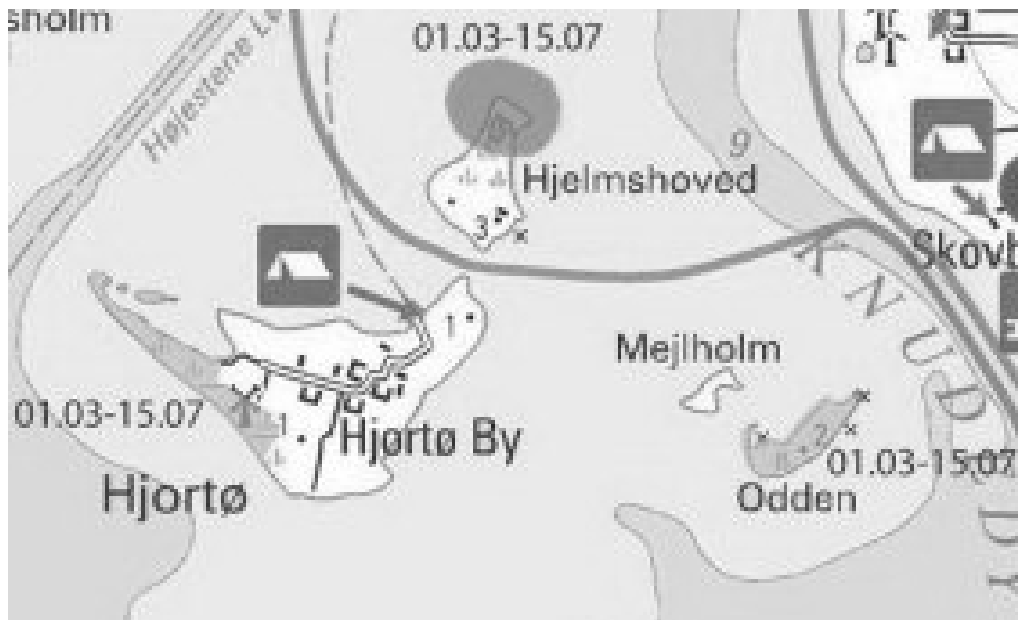


*Hvor anløber ”Højestene” i fremtiden?*





# HJORTØ:



## Hjortø's havn:



*Hjortø's 1. anløbsmole før 1938.*

Hjortøboerne var gårdfæstere, men har formentlig også suppleret med lidt fiskeri. Egentlige fiskekuttere var her ikke, kun lidt fiskeri fra åbne joller, hvortil der ikke var brug for en stor, lukket havn.

Den første rigtige havn blev først anlagt i 1938, og blev lagt i forbindelse med den første stenmole. Havnen blev udvidet i 1979, da den ny postbåd "Hjortøboen" kom til, samt en gang mere i 1985.



*Hjortø Havn o. 1940'erne.*

## Én af Hjortø's sønner:

I 1802 blev Henning Jeppesen født på gård matr. 20, Drejø. Han og Anne Hansdatter fik 4 sønner bl.a. Hans Henningsen, der blev gift med enken Anne Kathrine Christensdatter fra Hjortø, hvor hun havde en gård, hvor Hans flyttede til. De fik 3 sønner.



*H. Henningsens fødegård på Hjortø.*

Han valgte derfor at flytte beskæftigelsen til Rantzausminde på Sydfyn, hvor han med stor succes startede et træskibsværft i 1904 "Henning Henningsens bådeværft".

JEROS lukkede værftet ned 1984-1985, hvor Svendborg fik vokseværk, og allerede bredte sig langt ud i landzonen, hvor begyndende miløjsager var komme "i højsæde"!

Den ene søn, Christen Morten Henningsen overtog fødegården på Hjortø, en anden søn, Hans Rasmus Henningsen flyttede til Drejø, hvor han blev træskomager og byggede Træskomøllen. Den tredje søn, Henning Henningsen (født o. 1870) blev bådebygger på Hjortø. Det gjorde han så godt, at der efter få år måtte udvides. Der var ikke plads nok på Hjortø, som desuden manglede en havn til "udskibning" af hans joller.



*Den nye havn fra 1985.*

## ”Posten” og ”Greven” – Øens livsnerver:

Postuddelingen på Hjortø var de første mange år ikke helt stabil. Da ærøfærgerne startede med de første dampfærger, sejlede postføreren fra Skarø ud til Vornæs, hvor hans båd ”slæbte med” damperen ”Ærø”, indtil han havde fået posten og evt. passagerer ombord. Herefter sejlede han til henholdsvis Drejø og Skarø med fordelingerne. Da Drejø i 1905 fik den ny færgebro på øens sydside med anløb af Ærøfærgeren, skulle Postføren fra Skarø ikke mere betjene Drejø, men betjente nu i stedet Hjortø, der ikke tidligere havde fået regelmæssig post. Først i 1909 fik Hjortø sin egen postfører, Niels Hansen Rasmussen, kaldet ”Posten”. Han sejlede nu ud til Ærødamperen, hvor den gjorde holdt midt i Høje Stene renden, så ”Posten” kunne få pakker, mælkejunger og passagerer med ombord i sin jolle.



*Posten i stagejollen til Hjelmshoved.*

Foruden Hjortø tog han også til Birkholm. Det var dengang Det Kgl. Danske Post- og Telegrafvæsen satte en stor ære i at sikre, at posten kom frem til alle danskere, herunder også dem som var bosat på de mindste øer.



*Niels Post.*

Fra 1909 blev Hjortøs livsnerve til omverdenen sikret af denne lille sejljolle. I de første mange år foregik det med åben jolle. De to landbrugsejendomme på Hjelmshoved fik også dagens post og aviser til døren. Om vinteren brugte »Posten« isjollen, og om sommeren stagejollen. Først i 1921 blev sejlene skiftet ud med en nybygget motorjolle bygget på *Henningsens Bådeværft* i Rantzausminde.

Det var i denne båd, Greves far ”Posten” i 1940 var uhyggelig tæt på at miste livet. Det skete, mens han udvekslede post med færgen »Rise«. Da damperen startede skruen efter mødet i Højsteneløbet, aktiverede den en magnetmine. Færgen sank; 6 passagerer og 3 besætningsmedlemmer ombord på ”Rise”. De blev verdenskrigens første ofre i øhavet. Vraget blev senere hævet og solgt til fragtskib. Men en tragisk skæbne fulgte skibet. Efter endnu en minesprængning og mange uheld, forsvandt det sporeløst i Østersøen i 1950.



*”Rise” minesprængt 30. august 1940.*



Efter 44 år bag roret stoppede ”Posten”, Niels Hansen Rasmussen. Han døde i 1954. Forinden havde han overdraget postføreropgaven til sønnen Jørgen Greve Rasmussen. ”Greve”, som han blev kaldt. Siden konfirmationstiden havde han en drøm om, at blive styrmand – men det passede ikke faderen! *Øboer skulle blive, og passe deres ø* – og det var måske meget godt – for Hjortø! ”Greve” blev dog styrmand på sin egen båd, idet han lod bygget en ny 24,7 fods motorbåd med styrehus og kahyt - igen på *Henningsens Bådeværft* i Rantzausminde - og han betalte af egen lomme kr. 27.288,50,- for den. Han modtog et årligt tilskud fra postvæsenet til postbådens drift, og båden var

bygget til, udover posten, at kunne medbringe 8 passagerer. Båden blev døbt "Hjortø", og blev et stort fremskridt for øen. Nu var post- og passagerforbindelsen sikret i mange år frem. *Hjortø* var udstyret med en 1-cylindret to-takts glødehovedmotor af fabrikatet "Hundested" som ydede 15 HK. Senere, i 1972, blev motoren skiftet ud med en lidt større 21 HK motor – stadig glødehovedmotor.

I 22 år sejlede "Greve" post og passagerer til og fra Hjortø, med omstigning ved "Hjortø trinbræt" til Ærøfærgerne midt i Høje Stene løbet, hvor der blev udvekslet mælkejunger, post og passagerer. Nok Danmarks mest specielle omstigning! Faktisk havde Greve sejlet næsten 70 år, da han startede med at sejle sammen med faderen. Efter 1964 lavede Greve en aftale med baron Carl Iuel-Brockdorf om at låne grevskabets bro ved Vornæs



– mod at betale for broslagning og uddybning. Greve stoppede i 1976, men fortsatte endnu mange år med at sejle privat i sin elskede båd. Hver eneste vinter havde han den oplagt på Ring-Andersens Træskibsværft i Svendborg, så den kunne få den rette overhaling. Daglig kom han på inspektion, så han kunne følge med i, at alt gik, som det skulle.



I 1976 blev en ny og større færge; "Hjortøboen" indsat, og "Hjortø" var dermed ikke længere den faste, sejlede forbindelse til Hjortø. De første par år hjalp "Greve" også som postfører på den ny båd, men gik på pension o. 1979. Jørgen Greve Rasmussen døde i januar 2004. Inden da havde han testamenteret "Hjortø" til sin ven gennem en menneskealder, lærer Tove Zangenberg. Da hun vidste, at det var Greves kæreste eje, og et stykke kulturhistorie, der

ikke måtte gå tabt, testamenterede hun det videre til Svendborg Museum med den forpligtigelse, at "fartøjet skulle bevares i original og sejklklar stand, som et stykke sejlede kulturhistorie, der skal vise eftertiden, hvordan man byggede og brugte fartøjer til transport i Det Sydfynske Øhav." (Kjell Søberg: "Den sejlede jo bare")



"Hjortø" og "Hjortøboen" 1976

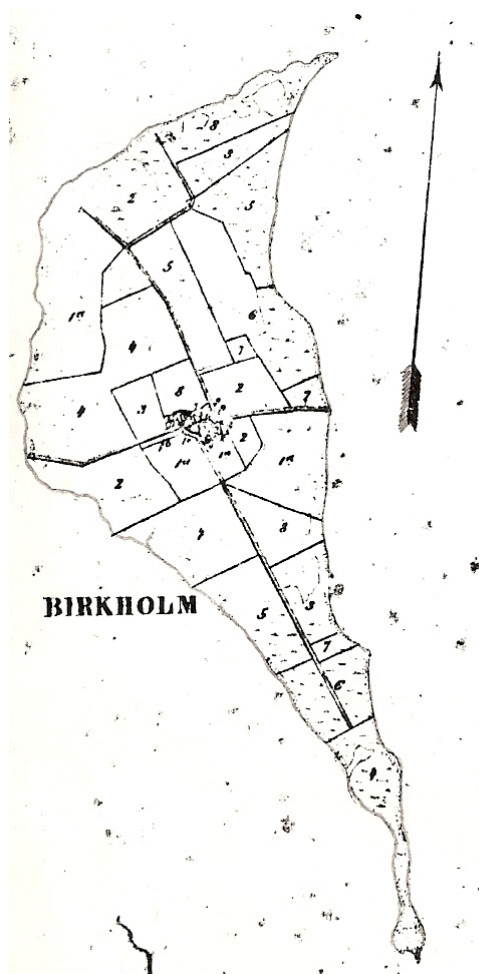
"Greve" blev afløst af en tilflyttende skipper Bent fra Strynø, som dog kun holdt få år, hvorefter 2 brødre fra Hjortø, Mogens og Carsten Rasmussen skulle deles om sejladsen af *Hjortøboen*. De første mange år, hvor Hjortø havde 12 fastboende og heraf 2 skolebørn til Svendborg skole, havde øen 2 daglige dobbeltture. I 2009, da Mogens Rasmussen flyttede med sin familie, var der kun 5 fastboende tilbage. Den daglige forbindelse til fastlandet blev nu reduceret til 1, mest af hensyn til posten. Alle øvrige ture skal herefter bestilles på forhånd.

### Fremtiden:

"Skal der være liv på øerne, skal de mennesker, der bor her, også tjene deres udkomme på øen. Det er der ikke mulighed for i vore dage – og på den måde ender vi i det, der blir' til ingenting"! Sagde en vemodig postbådfører Greve dengang, det var før...(Bjarne Bekker)



# BIRKHOLM:



## Birkholm havn:



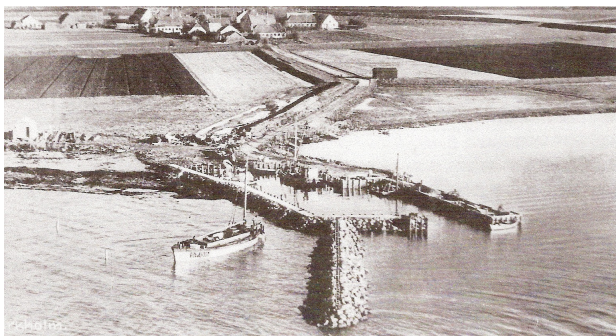
*Birkholm Havn før 1933*

Så langt tilbage vores kilder rækker har der været en havn på Birkholm, samme sted som nu, og med god vanddybde tæt på Mørkedybet. Havnen har altid været øens egen - man har hver især ydet sit. Den lille havn er udvidet flere gange, første gang i 1933, dernæst i 1952 og sidst i 1992. Da havnen blev udvidet i 1952, betalte indtægten fra harefangsten. Så vidt vi ved, har der været 7 postbåde på Birkholm. (Frede og Morten Mortensen, Birkholm).

Fra 1882 startede en fast postforbindelse med udgangspunkt på Birkholm. Den sejlede i starten til Hjortø hver anden dag. Fra 1906 fik Birkholm en postbåd med daglig forbindelse til Marstal. Da Hjortø fik egen postbåd i 1909, sejlede han desuden med post til Birkholm en gang om ugen. Det var så også i samme forbindelse muligt at få familiebesøg fra Hjortø, hvilket ellers ikke var noget, der skete hver dag.



*Birkholm Posten 1910.*



*Birkholms nyrenoverede havn fra 1952.*

I 1933 fik Birkholm en rigtig havn. Arbejdet stod på i lang tid. Stenfiskerfartøjet fra Svendborg fragtede 80 tons ad gangen, og de første mange læs gik til læmolen mod sydvest. På en sommerdag ramte en stor ulykke øen. Det skete under arbejdet med den nye havn. Den 11. juli 1933 skulle arbejdsmændene – som så ofte før – sejle et læs mudder fra havnen ud i Mørkedybet hundrede meter fra kysten.

”Prammen med mudder blev slæbt af en lille motorbåd, og netop som mændene skulle til at skovle det tunge mudder ud på de 11 meter vand, tippede prammen. Den ene gårdmand svømmede i land, en anden redder sig op på motorbåden, men 3 forsvandt i det dårlige vejr. Det var den 40 årige gårdejer Jens Hansen Mortensen, der netop havde overtaget ”Virkelyst”, og to unge tjenestekarle fra henholdsvis ”Kærgården” og ”Lindegården”. Umærkeligt blev der meget stille på øen den dag. Birkholm var i chok. Men livet skulle gå videre, og snart stod havnen færdig.” (Uddrag af Poul Henrik Hartz ”Rundt om Selma”)

I 1952 blev havnen renoveret, og igen i 1992, hvor den tillige blev udvidet med en mole mod syd. I 2006 blev den gamle postbåd udskiftet med en hurtiggående motorbåd ”Birkholmposten”, som har en daglig posttur mellem Birkholm og Marstal.





## J.E.C.Rasmussens malerier:

Marinemaleren (også kaldet Grønlandsmaleren) J.E.C. (Jens Erik Carl) Rasmussen (1841-1893) fra Marstal, kom meget på Birkholm. Han malede i årene 1882 – 86 bl.a. en serie på 3 malerier af smakkesejladser fra Birkholm til Drejø, som giver et godt indtryk af de store øjollers udseende og er et eminent tidsbillede. Serien kaldes: *"Den første Rejse"*, *"Bryllupsfærden"* og *"Den sidste Rejse"*. På alle 3 billeder har maleren brugt dalevende personer fra Birkholm.

(Serien er i øvrigt lavet som postkort, og kan købes på Birkholm).

På det første billede, som er en barnedåbsfærd, er rorsmanden portrætteret efter min tiptipoldefar, Niels Jensen fra *"Lindegård"*, han var bolsmand på Birkholm. På samme billede ses hans kone Karen og deres datter Karen Kirstine, der blev gift med en købmand på Skarø. Barnet, der skulle føres til dåben den lange vej over havet til Kirken på Drejø, hedder Johanne. Hun blev siden gift med Hans Madsen fra Skarø, og flyttede til Drejø Skov. Det var *"Moster og Madsen"*, som de hed i daglig tale. Johannes far, som også er med på billedet, var skibsbygger på Birkholm, men kom oprindeligt fra Drejø.



*"Den første Rejse"*

På billedet af *"Brudefærden"* ser man, hvordan der fra Birkholm mole affyres salutter for at hilse smukkejollen velkommen hjem fra Drejø. Trompetererne i *"Bryllupsfærden"* kvitterer for salutten.



*"Bryllupsfærden"*



*"Den sidste Rejse"*

Hele stemningen i det sidste billede udtrykker stor sorg og nedtrykthed. Med roen på havet, tøjets mørke farver, og hver person som sidder i egne tanker, har J.E.C.Rasmussen formået at fremkalde et stærkt udtryk af eftertænksomhed over *"Livets sidste Rejse"*. Fra fødsel til død var de gamle øboer tæt knyttet til havet.

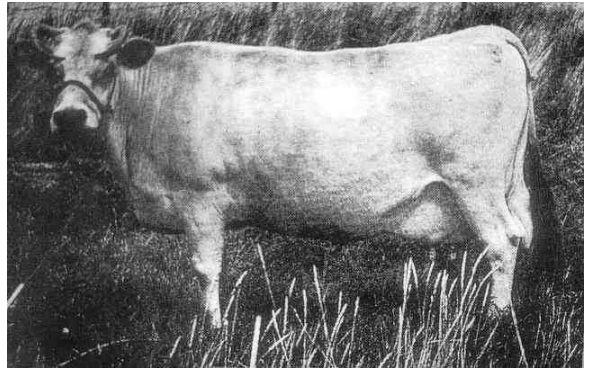
## **”Selma” og ”Yrsa” fra Birkholm:**



*Gunnar fra Birkholm.*

Poul Henrik Harritz skrev i 1996 en lille bog om en malkepige: *”Rundt om Selma”*. Selma kom til Birkholm for at tjene, og blev gift med fisker, Jens Hansen. De fik 5 børn, hvoraf den ældste var Gunnar. Selmas mand døde allerede som 41 årig. Efter en anstrengende fisketur fandt de ham død af udmattelse i sin båd. Gunnar var kun 11 år og savnede sin far – Det har ikke været nemt for en enlig mor med 5 børn på den tid. Den mindste blev døbt ved faderens begravelse. Selma kunne ikke blive boende i huset, der var svigerindens, og måtte flytte fra øen med børnene, der siden kom i pleje. Gunnar og en bror kom tilbage til Birkholm hos Selmas svoger og svigerinde.

Gunnar overtog senere deres hus *”Hjemly”*, hvor han boede til sin død. O. 1970 købte han en 6 års jerseykvie *”Yrsa”*, fra en nedlagt besætning på Strynø. Gunnar var en mand af få ord, men trofast og hjælpsom. Han var ugift, men den ko blev *”hele hans verden”*. *”Yrsa”* blev kendt ud over det ganske land gennem en TV-udsendelse, da den som 24 årig stadig gav 8 - 9 L mælk daglig - skønt den ikke havde kælvet de sidste 17 år. Da Gunnar døde i 1995, måtte Birkholm nødtvungent sige farvel til *Yrsa*. *Yrsa* blev - under stor medieinteresse - sejlet med *”Hjortøboen”*, og i ladvogn kørt til Den fynske Landsby. Her skulle den have haft sit otium - men en smuk, solrig dag i 1995, efter kun 18 dage, faldt den død om - 28 år gammel - mæt af dage - eller måske savnede den bare Gunnar – og Birkholms friske græsmarker?



*Jerseykoen ”Yrsa”.*

## **Til minde om Birkholm´s ”Yrsa”:**

*Yrsa*’s minde lever videre på Birkholm - som i hele Øhavet. Ikke mindst når folk i festligt tøj og godt humør samles i Birkholms lille forsamlingshus. Her er endevæggen prydet med to billeder af HKH Dronning Margrethe og HKH Prins Henrik - Men i midten hænger et



*Ko-færgen ”Yrsa” på Birkholm´s strand.*

større og mere markant billede: *”YRSA”*! Selv den livligste fest markere ofte *YRSA* med en stille tanke, som nok går tilbage til dengang... - i dette smukke lokale, hvor prinsen også er den evige tre'er!

Da Amtet i 2002 fik bevilget penge fra artikel 33-midlerne (udvikling i landdistrikterne) til en ko-færgе, forlød det, at den skulle hedde *”Kvien”*. Ko-færgen skulle bl.a. bruges til at sejle køer ud på småøerne. Det afstedkom et stormangreb af mails til Amtsborgmester Jan Boye. Ko-færgen skulle opkaldes efter Gunnars *”Yrsa”* på Birkholm. Og det blev den. Her er én af begrundelserne for, hvorfor:

”Begrundelse: Jerseykøen Yrsa var medvirkende til, at digerne på øen Birkholm blev renoveret. - Hvor der er vilje, er der vej.

Historien: Ved indvielsen i 1992 af den renoverede og udvidede havn på Birkholm lavede jeg røgst til den efterfølgende frokost, hvor ca. 200 mennesker deltog. Mælken til røgstenen kom fra Yrsa. Osten blev så vellykket, så jeg blev opfordret af sejlerne til at fremstille den, når de kom i weekenden. Det blev faktisk en succes. Søfartsmuseet i Marstal fremstillede nogle smukke postkort, forfattere skrev bøger, der omhandler øens historie. Hele overskuddet i forretningen gik til digekontoen i foreningen, og inden jeg p.g.a. sygdom desværre måtte ophøre med forretningen og måtte sælge mit hus, havde jeg den glæde at se, at digerne rundt om øen alle var renoveret.

Når jeg nu er i gang, vil jeg gerne have lov at indsparke en fodnote om, at det ikke er sagen kun at arbejde for, at beboerne på øerne absolut skal være fastboende. Man er nu engang nødt til at tjene pengene på fastlandet for at kunne yde en indsats på øerne. Det gælder ikke mindst for Birkholms vedkommende. Det sydfynske øhav er så unikt et område, så det bør bevares, uden dog at gøre det til en "naturpark" med evt. flere restriktioner end de allerede pålagte.

Da jeg i sin tid søgte om digerne, havde jeg en samtale med en toppolitiker i Amtet, han mente, at når der ikke var flere fastboende, kunne den ø såmænd godt blive oversvømmet. Det gjorde mig faktisk så rasende, så jeg kæmpede yderligere for at få digerne op at stå, og heldigvis er der mange, der har hjulpet mig med det, det er jeg taknemlig for.

Med denne lille historie fra Birkholm vil De forstå, at jeg selvfølgelig også mener, at kreaturtransportbåden bør hedde **Yrsa**”. (Grete Randrup, tidligere Birkholm)

### Øernes fremtid?



”Fiskerbrødrene, Frede og Morten Mortensen er de eneste tilbage på Birkholm af ”den ægte vare”, - og de har ingen efterkommere! Man kan derfor hurtigt lægge to og to sammen og få et resultat! Der vil om føje år ikke længere være Birkholmere tilbage på øen, og der vil nok heller ikke længere være nogen med erhverv på øen. Af generationers barske liv med at fiske i det omliggende øhav, med at pløje, harve, så og høste jorden, som flere

gange har været havets bytte, når de lave diger ikke ku' stå for bølgenes pres, bliver der ikke andet tilbage end det, som står i historiebøgerne. Husene bliver, og sommer efter sommer vil de villigt tage imod de mange turister. Og så bliver der måske nogle få fastboende, som har valgt en tilværelse som øboere, med arbejde uden for Birkholm. De får en flot og barsk natur at nyde sammen med fuglene. Gad vide, om Peter "Post" til den tid fortsat kommer to gange dagligt til Birkholm året rundt - bortset fra om søndagen?" (Uddrag fra Niels Damsgaard's artikel i *Jerseybladet* 1993)

Ja. Livet på øerne har til tider været barskt – og fremtidsudsigterne ikke mindre – men øboerne har nu altid forstået at overleve – De er gjort af sejere stof end som så!