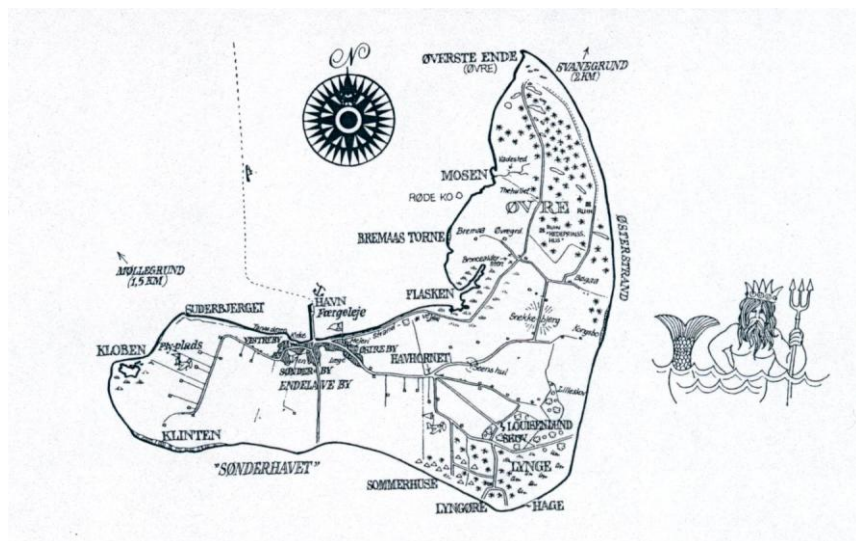


”SLÆDEPOST”

Postvæsnets Nødpostbefordring i de hårde isvintre.
Til og fra øen Endelave, der er beliggende ud for Horsens fjord.

Finn Skriver Laursen.



Kort over Endelave

Endelave hører til Vejle amt, Haderslev stift, Nim herred og under Horsens kommune. Øen er 1318 ha eller 2295 tdr. land stor. Ca. en tredjedel af øen er beplantet hede og overdrev, resten er opdyrket. Især den vestlige del af øen har god muldet agerjord.

Navnet Endelave – hvoraf kommer dette særprægede

navn? Er det den lave ø eller Odins søn Ennelaugur, som har givet navnet? I Valdemar Atterdags jordebog fra 1200-tallet hedder øen Øndælghæ. I 1667 nævnes øen som Endelauge land. Acton Friis, som først i tyverne skrev en meget smuk skildring om Endelave i sit værk ”De danskes øer”, forbinder ”øens runde jomfruer” med navnet og hævder, at ”de endog



„Wolle Post“'s tangtækte hus, omkring 1920

”Wolle post” var øens brevsamler i 20erne

ligner den frodige klang i ordet Endelave”. Øen har i øvrigt de sidste 6000 år været beboet

Postbesørgelsen.

Blev først regelmæssig fra 1870'erne og forgik en á to gange om ugen. Før den tid foregik den ved, at en eller anden bådskipper gik ind på postkontoret i Horsens og spurgte, om der var noget post, der skulle med over. Senere besørgedes al post til og fra øen af Hans Carl Schou, indtil dampskibet kom i 1905. Men

allerede fra 1893 var der dampskibsforbindelse en gang ugentlig. Det var et stort fremskridt. Før i tiden havde det været sådan, at når vinteren nærmede sig, ja så slæbte man bådene på land, og beboerne skulle så inden da have forsynet sig med forråd til vinteren. Der kunne ikke regnes med sikre forbindelser til fastlandet vinteren igennem.

Mange er historierne om episoder under isvinterne. – Da postbåden gik fra Endelave den 22 februar 1889, vendte den ikke tilbage før den 9 april. Den havde sat sig fast i isen ved indsejlingen til fjorden. To

dage efter den havde sat sig fast i isen, kunne postføreren gå hjem til Endelave over den selv samme is.

I 1897 fik beboerne, da isen brød op, post og aviser for en hel vinter, så der var læsning til lange tider. I 1910 måtte man bede marineministeriet om hjælp, da øens forråd begyndte at slippe op. Ministeriet sendte inspektionsskibet "Grove", som det lykkedes at nærme sig øen fra den søndre side og losse det tiltrængte.

Men så snart isen kunne bære til fastlandet, blev der ret hurtigt en livlig trafik. Ikke mindst brugte øens jægere denne nye og hurtige mulighed for at komme ud med slæder og båd til Møllegrund og Svanegrund, hvor der dengang som i dag er masser af fuglevildt. Havnefoged Søren Schou (1879-1971) var den kendteste mand på istogterne helt fra 1893, til han lagde op efter ivinterens tur i 1947.



Forsiden af kortet fra 1947.

Der er igennem mange år, indtil flyvningen kom ind i billedet i 1950'erne, fragtet umådelige mængder af gods på menneske- og hestetrukne slæder over isen fra Snaptun. Smør, æg og svin den ene vej og kolonialvarer, foderstoffer og den tids uundværlige petroleum den anden vej. Og ikke mindst blev der fragtet post begge veje. En dag kom jeg i besiddelse af et par postkort, hvor billedsiden viste nogle mænd,

der trak og skubbede en tung læsset slæde over isen. Påskriften på kortet var: SLÆDEPOST ENDELAVE-SNAPTUN. Der var desuden påtrykt et navn på ophavsmanden til kortene nemlig en frimærkehandler fra Horsens, straks tænkte jeg, at det var et eksempel på noget til lejligheden fabrikeret. Men en lokal filatelist påstod hårdnakket, at det virkelig fandt sted dengang!



Bagsiden af kortet, der viser postvæsnets klare medvirken!

Tryksagsporten er korrekt

Mit spørgsmål til mig selv var så, kunne jeg verificere påstande, og havde det lokale postvæsen været blandet ind i foretagendet og derved bidraget med et spændende afsnit til den lokale posthistorie.

Jeg spekulerede længe på, hvordan jeg skulle afklare de to spørgsmål, svaret kom på en sjov og lidt tilfældig måde.

I forbindelse med postvæsnets udgivelse af de fire Ø frimærker, blev jeg bedt om ikke jeg for det lokale postvæsen ville lave en mindre udstilling omhandlende postvæsnets gennem tiden på øen Endelave, der jo er afbilledet på 9.50 kr. mærket fra serien i 1995.

Denne ”udstilling”, blev opsat på øens posthus og medførte flere henvendelser fra de lokale, og ikke mindst den kontakt jeg fik med Ejvind Zederkoff, var jeg meget glad for, af ham fik jeg svar på begge mine spørgsmål, om postvæsnets havde været indblandet officielt, og om transporterne virkelig fandt

sted, begge dele bekræftede han klart.

Det havde selvfølgelig været rart med en officiel skriftlig bekræftelse fra de postale annaler, men hverken lokalt eller andet sted har det været muligt.

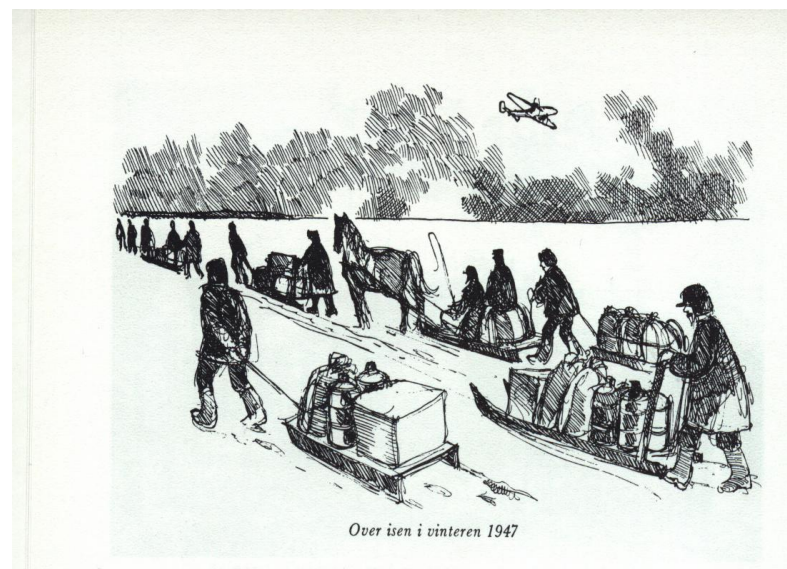
Ejvind Zederkoff, som var fast post på Endelave i 40 år (1940-1980), kunne fortælle, at postvæsnets ansatte 3 mand til at trække slæderne over isen: Havnefoged Søren Schou og to fiskere brødrene Kristian Matiasen og Viggo Matiasen. De var alle tre løst ansat fra gang til gang i de hårde isvintre og ansat på timeløn.

Turen gik fra Endelaves sydspids over Møllegrunden til Snaptun tidlig morgen og tilbage igen samme vej, det er oplyst, at de var tilbage samme dag ved middagstid, turen var på 17 km. Og slæderne var til tider meget tunge. Ejvind Zederkoff, der selv deltog et par gange, oplyser, at de var meget trætte efter sådan en tur.

De tre løstansatte tog turen hver anden dag. Havnefoged Søren Schou (1879-1971), havde deltaget i istogterne helt tilbage fra 1893 og deltog til han gik på pension sidst i 1940'erne.

og andre forsyninger nødvendige til livets opretholdelse på øen.

Ispostflyvninger.



Han var selvsagt en erfaren mand udi de dele og har været med til at fragte store mængder forsyninger og post til Endelave.

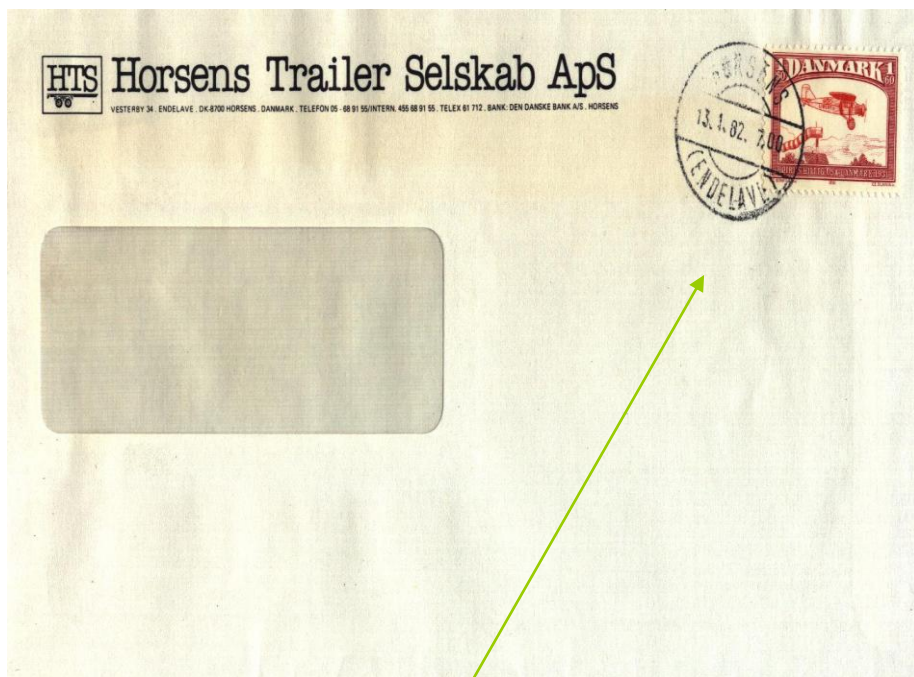
Landmændene på øen havde nogle større hestetrukne slæder, som de fragtede svin til slagteriet på, hjemad var slæderne læsset med proviant

En pendant til slædepost er ispostflyvninger. Både før og efter anden verdenskrig. blev der transporteret post og forsyninger til øen ved hjælp af små private fly til og fra Endelave. Rårup var den flyveplads postvæsnets brugte på fast-landssiden.. Det er påstået, at også andre flyvepladser har været

brugt, men som oftest var det Rårup flyveplads, man brugte både til og fra Endelave, årsagen er den enkle, at Endelave dengang som nu hører under Horsens Postkontor.

Her nedenfor ses en "moderne" nødpostforsendelse fra 1982. Den eneste måde, det kan konstateres på, er ved en sammenligning mellem dato stemplet og postvæsnets logbog, hvori det fremgår, at der den dag har været

Billede Snaptun Hjarnø her



Brevet er afstemplet den 13 januar, men den dato var der ingen postforbindelse, således må brevet være afgået den 14 med fly til Rårup.

nødpostbefordring med fly.

Øvrige datoer i 1982, hvor der har været nødbefordringer:
Den 11 januar indstilles færgefarten på grund af is.
Post til og fra Endelave med assistance af havneisbryder.
12 og 13 januar
Ingen postforbindelse.
14, 15 og 16 januar.
Til og afpostning med fly.
17 – 25 januar .Ingen forbindelse, idet flyvning ikke var mulig på grund af tåge.
26 januar Post fra Endelave med ordinært skib
27 januar. Post til Endelave med ordinært skib. Derudover til og afpostning pr. fly om eftermiddagen.

28 januar. Til og afpostning pr. fly.
29 januar. Fra denne dato normal færgesejlsads
**Jeg kan desuden med nogenlunde sikkerhed sige, at der har været en eller anden form for nødbefordring af post mellem fastlandet og Endelave på følgende årstal:
1893, 1929, 1937, 1940, 1941, 1942, 1947, 1956, og 1963.**

Der har desuden her i området på lignende måde som til Endelave været slædepost til Hjarnø og.. til Tunø. Jeg har lignende forsendelser til disse to øer.

I officielle Meddelelser fra den 24 januar 1940 er der den 22 d. m. til postkontorerne udsendt cirkulære-skrivelse vedrørende post til befordring med flyvemaskine under eventuel postflyvning i anledning af issituationen. Cirkulære nr. 667.

I cirkulære nr. 716 af 22 januar 1941 står der bl.a. Ved istranport til mindre øer må ikke befordres værdiforsendelser over 500 kr. Hvis en forsendelse med højere værdi er bestemt til en ø, hvortil det vides eller kan formodes, at befordringen er uregelmæssig, skal afsenderens opmærksomhed henledes på, at forsendelsen kan blive udsat for forsinkelse.

Ved befordring med flyvemaskine til mindre øer må der regnes med, at flyveren ikke kan lande under alle forhold, og at der derfor kan blive tale om at nedkaste posten. Afsenderens opmærksomhed henledes herpå, og pakker må kun medtages på afsenders risiko.

Posthusene må i almindelighed føre et vist tilsyn med forsendelsen af letfordærlige varer, således at afsenderens opmærksomhed i givet fald henledes på muligheden af pakkernes senere fremkomst end under normale forhold. Eventuelt må sådanne pakker modtages på afsenders risiko.

Kilder :
Bogen Endelave af Mogens Schou Christiansen 1976.
Postbud Ejvind Zederkoff. Endelave Horsens Postkontor.
P. Fabricius Jensen
Officielle meddelelser 1940/41