

Dampskibsruten, Horsens - Alrø - Hjarnø, Snaptun og Endelave, 1893-1950.

Lidt om postbehandlingen på ruten og de besværligheder, der var forbundet med denne opgave for postvæsnet.

Af Finn Skriver
La



uten for Dampbaaden Horsens – Alrø – Snaptun – Endelave og modsat rækkefølge hjemover.

R

Fra 1893 var Horsens Dampbaadsselskab A/S, der blev stiftet i 1892, med anløb af Endelave 1 gang om ugen. Men ved slutningen af 1. Verdenskrig likvideredes selskabet, og samtidig danner man Horsens Dampskibsselskab A/S i 1918, selskabet bliver likvideret i 1950. Selskabet havde en del skibe under flag s/s Activ fra 1880 bygget hos Eriksberg Mek. Verksted i Gøteborg, s/s Agda fra 1896 bygget hos Howaldtswerkw i Kiel, s/s Horsens fra 1910 bygget hos Weft Hubertina i Haarlem. På grund af minesprængningen af s/s Agda i januar 1944 blev motorbåden Hjarnø midlertidig indsat på ruten. Postbesørgelsen til øerne 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 Horsens og øerne i Horsens fjord og Endelave af skipper Hans Carl Schou, Endelave, hvor han samtidig var brevsamler. Landpost Anders Olsen besørgede brevene omdelt på øen

Alrø.

Postbesørgelsen til Alrø starter ligeledes ca. 1877. Søren Christensen antages som landpost og brevsamler, og i lighed med Hjarnø sejler også Søren Christensen over til Snaptun og henter posten, der er kommet med den kørende landpost fra Horsens, sejler tilbage til Alrø og omdeler posten, han er stadig landpost, da Horsens Dampbaadsselskab i 1905 officielt og efter kontraktlig aftale med Horsens postkontor bliver postførende og må føre splitflag nu fast anløb af Snaptun, Alrø, Hjarnø og Endelave.



(Fig.1.) Adressebrev sendt fra jordemoderen på Alrø, brevet er gået med Dampskib til Horsens for derefter at blive sendt til Odder.

Horsens Folkeblad skriver den 26.3.1940, at Dampskibsbroen på Alrø er ødelagt af pakisen. Dette forhold medførte problemer for postbesørgelsen til Alrø. Dampskibsselskabet værgede sig ved fortsat at anløbe Alrø, efter at isen havde ødelagt broen.



Fig.2.) Postmester Stokholm og sognerådsformanden på Alrø besigtiger skaderne den 24.3.1940. Her ses selve brohovedet.

Ved et møde samme dag med Alrø Sogneråds Broudvalg, hvor også postmester Jens Stokholm var til stede. Hvis broen skal repareres total, vil det koste mellem 7-8000 kr., men på mødet blev det besluttet, at man ville fjerne den mest beskadigede del af brohovedet og reparere den inderste del, hvilket antagelig ville koste 3000 kr., og når det var lavet, ville postvæsenet igen være i stand til at besørge postforbindelsen til Alrø.

Takket være Dampskibsforbindelsen har Alrø hidtil haft postforbindelse to gange daglig, om morgenen med skib fra Snaptun og om eftermiddagen med fjorddamperen.

Allerede den 24. 3,1940 er postmester Stokholm klar til væsentlige ændringer i postbesørgelsen til Alrø. Han meddeler landpostbud Nielsen på Alrø: ”at så længe De ekstraordinære forhold varer vil det være mest hensigtsmæssig, at De ordner posten på Falling station om morgenen, og at De begynder omdelingen på øens østlige ende, alle tre postkasser skal tømmes, inden De kører til stationen om morgenen og breve, som De har indsamlet på ruten i løbet af dagen skal nedlægges i brevkassen på rutebilen kl. 18.15 Jeg kommer til Alrø tirsdag eftermiddag for at få vished for om, kommunen vil lade broen repareres, i modsat

fald må tilvejebringes en fast ordning med posttransport over land. Ved samme lejlighed kan vi så drøfte, hvilken betaling De skal have for indtil videre at udgå fra Falling.”

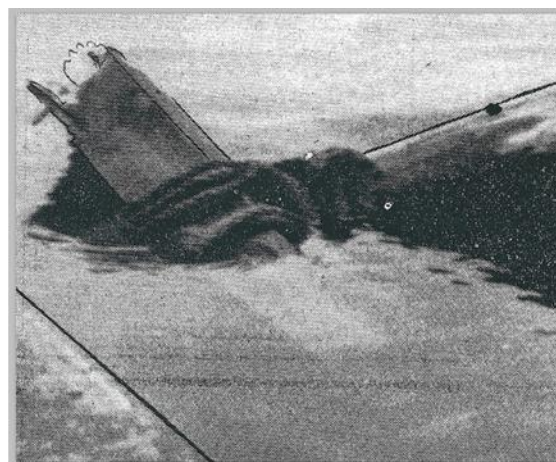


Fig. 3.) En af de svære pæle der er knækket af isen

Det bliver dog hurtigt klart, at postbesørgelsen fremover skal gå over land, Alrø er det, man kalder en landfast ø, idet der i 1931 blev lavet en landtange fra fastlandet til Alrø, det er den postmester Stokholm hentyder til.

Allerede den 1. april 1940 skriver Horsens Folkeblad, at der sker væsentlige ændringer på den lille ø. En anden kamp blev udkæmpet ikke med naturen men på det mere verdslige plan, nemlig hvem fik koncessionen på rutebilforbindelse til Gylling og Alrø Horsens – Odderbanen tabte, hvorfor det blev nødvendigt at oprette en postekspedition på øen, posten til Alrø går derefter via Aarhus Odder, og den fremtidige postadresse bliver fremtidig kun **Alrø**. Efter megen snak frem og tilbage sker det endelig den 1.4.1950, bliver der oprettet en postekspedition på Alrø underlagt Odder, hvor den hidindtil var underlagt Horsens som en landpostrute.

Postekspeditionen bliver nedlagt den 25.5.1970. Alrø har aldrig haft et stempel.



Fig.4.) Her ses den meddelelse, der blev udsendt til samtlige husstande på Alrø.

Der blev i forbindelse med snakken om en anden måde at dække Alrøs postbesørgelse lavet en Stykliste (se Fig.5.) for perioden 22.2.1940 – 28.2.1940, angiveligt for at kunne afdække det postale behov til og fra øen.

Isvinteren i 1940 var hård med temperatur ned til minus 27 grader. Man skulle helt hen til juli før der er + grader hele døgnet, hvilket kun varede august med, så i 10 måneder udviste termometeret minus grader i løbet døgnet.

Dato	Ant. Ankomne breve	Ant. Afgående breve
24/2 1 post	43	3
" 2 "	2	10
25 1 post	98	7
" 2 "	9	11
24/1 post	38	22
" 2 "	18	13
25/1 post	56	9
" 2 "	15	10
27 1 post	56	6
2 post	-	-
28/1 post	25	43
" 2 "	48	30
	401	164

Fig.5.) Ankomne breve 401 stk., afgående breve 164 stk.

Hjarnø

Fra 1877 foregik postbesørgelsen til Hjarnø på den måde, at bådfører og brevsamler Jørgen Jørgensen (Født 30.6.1849 død 19.3.1935), sejlede de ca. 800 meter fra Hjarnø til Snaptun og hentede posten, som enten var kommet med den kørende landpost fra Horsens eller fra ca. 1905 bragt med et af Dampbaadsselskabets skibe også fra Horsens. Jørgen Jørgensen sejlede derefter tilbage til Hjarnø, hvor han omdelte posten og indsamlede post til afsendelse fra øen. Herefter var der tid til at passe sin anden beskæftigelse, han var gårdejer ved siden af sin gerning som landpost og brevsamler. Fra 1905 var det landpostbud og brevsamler Søren Christensen. Der har aldrig været et decideret brevsamlingssted på Hjarnø.

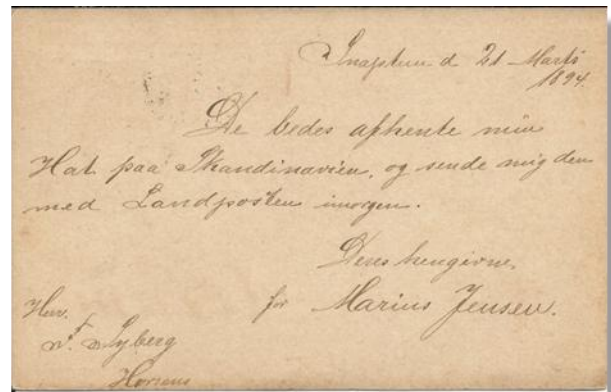


(Fig.6.) Brev sendt fra Hjarnø. Brevet er forsynet med det specielle stempel, der er den eneste måde man kan se, at det er fra Hjarnø. Stemplet er brugt på øen eller på Dampskibet i perioden 1950 – 1959.

Snaptun

Snaptun Købmandsgård var fra ca. 1877 brevsamlingssted med Jens Rasmussen som landpost, hvilket han stadig var i 1905. Snaptun blev grundlagt i 1856-57 som et landingssted for landbrugsprodukter fra Hjarnø og Endelave. Købmand Laurits Vilhelm Lauritsen opførte kystpakhuset i 2 etager af kampesten ved indsejlingen til Horsens Fjord, hvor Horsens Dampskibsselskab fra 1905 drev person- og godstransport fra Horsens til øerne ved fjorden. Horsens Fjord var svær at besejle uden lokalt kendskab, og især Hjarnøs beboere ydede lodshjælp. I 1858 blev lodseriet på Hjarnø og Horsens slået sammen.

Købstaden Horsens havde ret og pligt til at kræve afgifter i form af told på varer, der blev ført ind eller ud af købstaden. I Snaptun opkøbte toldvæsenet i 1884 et tidligere fiskerhus og oprettede en kongelig toldkontrol.



(Fig.7.) Postkort fra Snaptun 1894. Brevsamlingsstedet får først stempel i 1915. Dette postkort kan sagtens være bragt til Horsens med dampbaaden, hvis det har været hurtigt.

Endelave

Endelave fik et brevsamlingssted den 1.12.1877 og indtil dampskibet kom i 1905, var det Hans Carl Schou, der sørgede for postbesørgelsen til øerne. 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.



(Fig.8.) Wolle post var brevsamler på Endelave i 20'erne, her ses han yderst til højre.

Mange er historierne om episoder under isvintrene. – 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. Inden da havde nogle gæve fiskere forsøgt at bringe posten fra Endelave til Bogense, men det mislykkedes, og de måtte sejle tilbage til Endelave.



(Fig.9.)Brev til Endelave sendt fra Australien i 1917

Skibsbrevkasse på Dampbaaden!

I 1913 skriver Horsens Avis og henstiller på publikums vegne, at postvæsnet ophænger en postbrevkasse på den dampbaad, der besørger posten mellem Horsens og øerne. Den lokale postmester er henholdende og anfører i sit svar til Generaldirektoratet, at der godt nok afleveres en del breve på selve dampbaaden. Men da det som regel er skibsføreren selv, og han vel nærmest i dette tilfælde er at betragte som ”baadpostfører”, der modtager brevene og afgiver dem sammen med den øvrige post

til brevsamler eller landpostbudene ved de forskellige anløbssteder, lignende ordninger findes andre steder, hvorfor postkontoret ikke mener, at ophængning af en postbrevkasse på dampbaadene er påtrængende nødvendig. Men hvis Generalpostdirektoratet mener, at henstillingen bør imødekommes, ønsker postkontoret følgende: **1.** At brevkassen bliver af mindre størrelse. **2.** At tømningen af brevkassen foretages af landpostbudene ved Alrø og Hjarnø og af brevsamlerne ved Snaptun og Endelave, samt at transporten af posten heri Horsens mellem postkontoret og postdampbaadene påhviler A/S Horsens Dampbaadsselskab, og at brevkassen altid følger sammen med den øvrige post til og fra kontoret, hvorved opnås, at brevkassen altid anbringes på den dampbaad, der skal være postførende. Jeg har ikke kunnet bekræfte om opfordringen blev fulgt, men ifølge postlovens § 14. stk. 2. var det vel et krav, som ikke kunne afslås.



(Fig. 10.)s/s Agda sejlede foruden passagerer og fragt også grise fra bl.a. Endelave og Hjørnø til Horsens.

Kilder: Horsens Folkeblad. 1940
Horsens Avis. 1913
Horsens leksikon
Landsarkivet i Viborg.
Danmarks Posthuse.
Dansk Vejr i 100 år.