

Dyvig Havn.

Erik Manthei Nielsen har skrevet Peter H. Kolmos erindringer.

Transport af gods til Nordborg foregik en stor del over Dyvig.

I midten af 1700-tallet blev der rettet henvendelse til amtmanden for Nordborg, Johan Wilhelm Teufel v. Pirkensee, om koncession til et interessantskab, der skulle etablere og drive et havneanlæg på stedet. Den 6 februar 1758 og igen den 17 november 1760 fik interessantskabet en koncession af Frederik V. Af koncessionsdokumentet fremgår det, at selskabet fik arbejdet, såfremt der samtidig blev etableret et lignende anlæg i Stevning Nor.

Selskabets første repræsentanter 1758 bl.a. Wrang og Seifert 1760 bl.a. Samuel Brandt og Paul Lorentzen.

Broen i Dyvig blev anlagt på sydsiden af bugten og blev udvidet flere gange. Omkring 1850 blev anlægsbroen flyttet over på nordsiden. Anlægget stod klar 1852. Indløbet var den gang otte fod dybt ved daglig vande og ved broen 10 fod, det betød havnen kunne klare skibe, der stak 3,8 m.

Dyvig havde omkring år 1800 en betydelig skibsfart. 16 hjemmehørende skibe i Dyvig, de ni største på mellem 36 og 75 kommercelæster. Der blev sejlet til Island og Vestindien. Der blev hentet træ i Sverige og der blev sejlet på byer ved Østersøen.

Dyvig havn led store tab under krigen med England, 1808 og 1809 opbragte englænderne fire skibe. 1835 havde Dyvig havn kun syv hjemmehørende jagter tilbage. Det nye havneanlæg bragte dog nyt liv til havnen. I 1862 havde Dyvig på indenrigsfarten 288 indgående skibe med 574 $\frac{3}{4}$ kommercelæster, og 285 udgående skibe med en samlet last på 618 $\frac{3}{4}$ kommercelæster. derimod var det begrænset med trafik på udenrigsfarten.

Kroen menes at være bygget 1854, på broen var en træbygning, hvor toldbetjenten holdt til.

Der blev losset træ over på hestevogn og kørt til Laur. Clausens savskæreri eller købmand P.H. Schmidt i Nordborg.

En losning Af Edv. Thomsens jagt med stykgods fra Flensborg.

I Bunden lå det tunge gods, bl.a. sirup i tønner á ca 250- 300 pund og tønner med brændevin i hele og halve tønner. så kom kolonialvarerne i sække af mange arter: Ris fra Rangpon, Sago den ægte Tapioka, Sagomel, Ærter gule og grønne hovesagelig uafskallede, også en del Skt. Croix-sukker kom til. Der kunne være lettere stykgods f.eks. tørrede frugter der blev importeret fra Hamborg, fra 1860 og frem til første verdenskrig var købmand P.H. Schmidt Storegade i Nordborg storaftager af de indkomne varer.

Større skibe blev forhalet ved Stegsgaf ved hjælp af > Duc. Albe <

Nord for kroen var der en kalkovn der tilhørte Frantz Thomsen, kalkbrænderiet passedes af Ott. Brændingen ophørte omkring 1900.

Ved lastningen af korn var der travlhed på havnen, da kunne der være lang kø af køretøjer.

Der var også en betydelig kulimport over havnen.

Der omkring 1900 blev der også eksporteret mange æbler over havnen.

I de år var Jørgen Kolmos Holm en fast mand på broen, han kunne så tilkalde hjælp ved ekstra travlhed.

Men med amtsbanens oprettelse fik havnen mindre betydning, udenbys firmaer lagde filialer ved stationerne.

Efter krigen 1914-18 var der ikke meget tilbage af sejlads på havnen.

En overgang sejlede dampskibet > Helene < fra Flensborg til Abenrå, det lagde til i Dyvig, det fik svin med til Abenrå.

Efter 1920 påbegyndtes udbygningen af landevejen og lastbiltrafiken kom igang, dette sammen med jernbanen gjorde, at varerne nu kom over Sønderborg.

Så lå Dyvig mere eller mindre upågtet hen indtil lystbådene indtog den.

Tilføjelse.

I I følge Jollmands papirer er der ved skøde af 29 november 1852 overdraget et ikke boniteret landstykke ved Dyvig til brointeressentskabet.