

DYVIG HAVN

Transport af gods ad vandvejen har altid været den billigste, og tidligt erkendte fremsynede mænd i Nordborg det nødvendige i at få etableret en bro for lastning og losning af skibe. Der blev således rettet henvendelse til amtmænd Teufel v. Pirkensee om opnåelse af koncession til en sådan for et påtænkt interessentskab. Denne henvendelse sker 1758, og 1760 foreligger koncessionen underskrevet af Chr. V og tegnet af Grev Bernstorff. På koncessionsdokumentet er nævnt som repræsentanter for interessentskabet: Wrang og Seifert.

Broen blev anlagt, hvor nu lystsejlerne har deres område. Til kørslen til broen skete ad den nu asfalterede vej til den stejle bakke. På gavlen af kroen står 1854, og meget taler for, at den nye bro er anlagt på dette tidspunkt, især da interessentskabet også ejede kroen. Udover en træbygning midt på broen, hvor toldbetjenten residerede, var der ingen bygninger på broen.



Der herskede stor travlhed med lastning og losning af de mange sejlskibe. Hjemmehørende i Dyvig var ved århundredskiftet: 1 galease og 8 jagter. En overvejende del af godset var teglværksprodukter - mursten, drænrør og tagpander. Men endvidere kom der kul, foderstoffer (majs), guano, kunstgødning, cement og ugentlig stykgods fra de store flensborgske handelshuse. Fra Sverrig kom der skibe med trælast. Jeg har engang overværet, hvordan bjælker blev trukket ud af agterstavnen med jernkroge og straks kørt med hestevogn til henholdsvis Laur. Clausens savskæreri eller P. H.

Schmidt. Det mest interessante var dog at overvære losningen af E. dv. Thomsens jagt med stykgods fra Flensborg. I bunden lå det tunge gods, bl.a. sirup i tønder ca. 250-300 kg, og tønder med brændevin - i hele og halve tønder. Så kom kolonialvarerne i sække af mange arter: Ris, dengang kun »Patna« fra Rangoon, Sago, vel at mærke den ægte Tapioka, - Sagomel, som for mange husmødre blev et savn ved tilberedelse af rødgrød, da det udeblev. Ærter, hovedsagelig uafskallede, gule og grønne. Også St. Croix-sukker tilførtes. Mine tænder løber i vand ved tanken om en skål tykmælk med St. Croix-sukker på. - Lettere stykgods kunne f.eks. være tørrede frugter i kasser - eller svesker, som blev importeret fra Hamborg i sække. Californiske Sante Clare var på det tidspunkt ikke fremme. Det samme var tilfældet med californiske rosiner (Sun Maid). Det var udelukkende de gule stenfri rosiner. Fra Spanien kom derimod Muskateller rosiner, som var uundværlige i søsterkage og kærnemælkssuppe. Stenfri blommer var jugoslaviske. Svanemærketer stadig garanti for topkvalitet.

I syltetiden var der oven i lasten store mængder topsukker à 5-10 kg. Som senere kolonialmand er det forbavsende at konstatere den store forandring af sortiment og kvalitet i den forholdsvis korte tid, der er gået.

Også losningen af teglværksprodukter, mursten, drænrør og pander, med kast fra hånd til hånd var interessant at overvære. Foderkager, den- gang i plader, bomuldsfrø-, hørfrø-, palme- og solsikkekager blev fra skibet transporteret til lager på kroens loft. Efter besøg af repræsentant Balle fra det kendte firma: Bucka og Nissen, i porcelæn, glas og galanterivarer o.s.v. fyldte de solidt emballerede varer i de store tremmekasser godt i lasten. Indenfor isenkram kom repræsentant Hansen (kaldet Jørgen Pigtråd) fra det kendte firma: Bøhm. Her udgjorde pigtråd, glat tråd i alle dimensioner og hegnstråd en væsentlig del af lasten.

Fra 1860 og frem til 1. verdenskrig var firmaet P. H. Schmidt en betydelig aftager af in i det firmaet forhandlede alt indenfor nævnte brancher. Også skonnerter lagde til ved broen. Større skibe blev forhalet ved Stegsgab ved hjælp af »Duc. Albe«. I en årrække lagde dampskibe fra Flensborg til Åbenrå (tur-retur) til i Dyvig. Helene I og II sejlede med svin til Assens og Åbenrå. Kul og briketter blev kørt til de to åbne lagre på højre side af vejen eller til det overdækkede på venstre side. Nord for kroen var der for os drenge den mystiske kalkovn. De mørke, lave, rundbuede gange øvede stor tiltrækning. Kalkbrænderiet blev passet af Ott Ovnen tilhørte Fr. Thomsen. Brændingen ophørte omkring 1900.

Ved lastning af kom var der hektiske dage i havnen. Det var mest hvede, og da kunne der holde køretøjer helt op til hjørnet af bakken. En medhjælper fra afsenderen kontrollerede kvanta og hollandsk vægt. Før 1900 kom

der skibe fra Hamborg efter æbler: Gravenstener, nonnetitter og flaskeæbler, som landboerne leverede ved skibet. I 1800-tallet skal der også være blevet eksporteret æbler til Norge og Rusland.

Fast mand på broen var Jørgen Kolmos, Holm. Det påhvilede ham at tilkalde hjælp ved travlhed. rende position. Såvel på havnen som i byen oprettede udenbys firmaer lagre. Efter udbygningen af landevejen og med den stigende lastbil- trafik gjorde landforretningerne sig mere og mere gældende. Nedgangen medførte, at selv de bedste ejendomme blev solgt til under ejendomsskyld og ofte til udenbys købere. Nordborg havde før 1900 i alt væsentlig sit opland i det område, der svarer til den nuværende Nordborg Kommune. Indbyg- gertallet var i 1920 reduceret fra ca. 1200 til 900. Først med Danfoss- udviklingen er forretnings- livet igen blomstret op. I kornbranchen er der atter en selvstændig virksomhed ved Perregaard. Men flere brancher er filialer af udenbys firmaer, og det kan måske være en betinget fordel for et bysamfund.



Forud for oprettelsen af amtsbanen var der delte meninger om banens betydning. En overgang var der tale om at gennemføre den til Dyvig, hvilket heldigvis ikke skete. Banens fordel blev da også betinget, idet udenbys firmaer lagde filialer ved flere stationer. Dyvig kunne dog i kraft af vandvejen i det væsentlige beholde sin position. Efter krigen 1914-18 og den derpå følgende markferringelse, men også på grund af tabet af mange unge i krigen, berøvedes bestående for- retninger evne og incitament til at genopbygge Nordborgs og dermed også Dyvigs forhenværende trafikken på Dyvig havn var et spejlbillede af op- og nedgangstider for Nordborgs forretnings- liv, især hvad angår grovvarerne.

Interessentskabet bestod i 1888 af følgende: Konsul With, Nordborg

Kapt. L. G. Drescher, Nordborg Kapt. L. Johnsen, Nordborg Kapt. C. F. Brorsen, Nordborg

Købmand P. H. Schmidt, Nordborg Gdr. Chr. Bladt, Nordborg

Gdr. K. Knudsen, Lysholm Kapt. Th. Thomsen, Dyvig Kapt. Fr. Thomsen, Dyvig Kapt.

Edv. Thomsen, Dyvig

Ved opløsning af interessentskabet i 1962 nævnes følgende interessenter og arvinger:

Sv. Perregård (med Stilhoffs andel)

J. Christiansen (Klyhns andel) T h. Thomsen, Dybbøl

P. Thomsen, Sønderborg

L. Hansen, Pøl

Marie Kolmos, Nordborg Th. Thomsen, Dyvig Thoma Thomsen, Dyvig Chr. Bladt,

Nordborg

Dyvig har fået en renaissance i nyere tid. Havnen gæstes hver sommer af et stigende antal turister i fine lystbåde.

Kroen er moderniseret og udvidet med en smuk sal. Med familien Åge Jensen som værtsfolk er den en hyggelig ramme om turistbesøg og familie- fester. Den dejlige marina, som Dyvig Bådelaug har skabt, er også en gevinst for egnen og et mål for megen sund aktivitet.

Kunstsnedker Gloys vikingenaust og udstilling her er også en nyskabelse, der er med til at trække interesserede til Nordborg og Dyvig.

En fortælling om Dyvig af Thomas og Thoma Thomsen.

De tilhører en familie der, i det mindste et par hundrede år, har været tilknyttet skibsfarten på Dyvig og livet på kroen, hvad enten den har ligget på denne eller hin side af vigen.

De gamle annaler og regnskaber, der går tilbage til 1770'erne belyser denne tilknytning og er for længst afleveret til landsarkivet i Åbenrå.

Men hjemme kunne Thoma fremvise bøger, der skriver sig fra 1888. det er en slags regnskaber, der fortæller om hvilke skibe, der er anløbet, deres hjemsted og størrelser, last, mængder og priser.

Bøgerne er ført af faderen Frantz Thomsen med en sirlig gotisk håndskrift. Thoma har ført bøgerne videre siden hen.

Et kig i disse bøger efterlader et indtryk af en meget livlig trafik. På en enkel måned i 90'erne er der en 25 – 30 fartøjer.

Langt tilbage i tiden har de personer, der stod bag kroen og lagerpladsen i Dyvig talt medlemmer af familien Thomsen, skipper og købmænd fra Nordborg, som havde anpart i foretagendet.

I 1854 flyttede man kroen og havnen over vigen til den nuværende placering.

Thomas siger. Ja på den tid kom bedstefar hjem fra langfart. Han havde nået den alder, hvor han gerne ville slå sig lidt til ro - og han blev så sat til at passe kroen og havnen.

Kroen var solidt bygget og havde stråtag. På loftet var der lager af foderstoffer. Med den solide bygning kunne jo ikke forhindre vandet fra vigen i at trænge ind ved højvande.

Ved stormfloden i 1872 stod vandet helt oppe der, hvor den ny toiletbygning nu er. Det var vel en halvanden meter over normal vandstand.

I 1904 var det galt igen, dog knap så meget. Vandet gik op til under bordene i skænkestuen, og ilden i kakkelovnen gik jo ud.

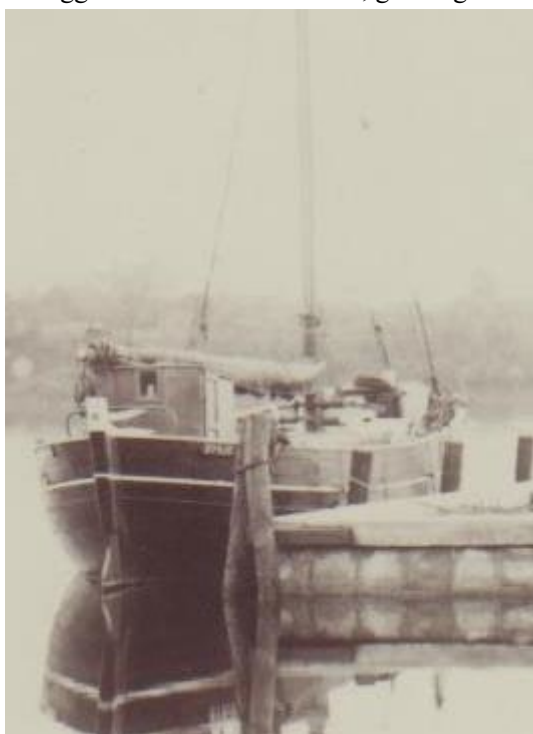
Hvad var det for gods man sejlede med på Dyvig?

Det var gødning, foderstoffer, sten, cement, træ, kul og kalk.

Godset blev losset og stablet op på broen eller placeret inde i pakhuset der.

Hestevogne, som skulle transportere det videre rundt, kunne undertiden holde i en lang række op ad bakken til Holm.

Min far handlede selv med sten, kul og kalk. Vi havde for resten et kalkbrænderi ved kroen bag det sted, hvor salen nu ligger. Kalken kom fra Faxe, gødningen fra Norge og træet fra Sverige.



Hvad er det for fartøj du og din far har sejlet i ?

Det var Atlantic, en 10 tons jagt bygget omkring 1900.

I 1910 fik den en Horsens dieselmotor lagt i. Atlantic var det første skib i Dyvig, der fik motor.

Thoma: Ja, far var ikke så begejstret, han ville hellere sejle med sejl, men Thomas var helt med på det med motor. Det var en stor lettelse, ikke mindst ved lastning og losning, hvor spillet kunne betjenes ved hjælp af motoren. Man måtte jo følge med tiden.

Hvordan var sådan en jagt indrettet?

Thomas: Joh, i midten var der et stort lastrum, henne for var lukafet med to køjer, spisekammer og køkken med kakkelovn. Henne agter et styrehus – her kunne kaffen stå over glødehovedet og holde sig varm. Far havde en kompagnon, Hans Christensen oppe i Holm, som han sejlede sammen med. Ved hans hus i Møllegade 27 havde de en kuldhandel.

Da far døde i 1938 fortsatte jeg med sejladsen og kuldhandelen. Engang i 50'erne holdt jeg op, da lastbilerne efterhånden havde overtaget al transport til Nord-Als.

Hvor hentede du kullene?

Jah, det var i Åbenrå, Sønderborg og mest i Flensborg. Der skulle man være kl. 8 om morgenen, ellers skulle der betales ekstra, når kulvaggonerne skulle vente.

Så når det havde været en travl aften på kroen, kunne det nemt ske, at det ikke gav nogen nattesøvn, men frisk havluft kunne jo nok friske en op.

Din længste tur – hvor gik den hen?.

Det var til Århus, men for det meste til Vejle, Assens, Rudkøbing, Svendborg og ellers heromkring. Til Assens og Åbenrå sejlede jeg med svin fra Dyvig.

I 1920 var Atlantic på en speciel tur til Sønderborg – det var ikke stykgods, der skulle sejles med –

Nej, du tænker på genforeningsfesten på Dybbøl – da sejlede far en hel del mennesker her fra egnen til festlighederne.

Fiskeri har der vel også været her fra Dyvig?

Jo da, noget har der altid været – i dag er det kun Hans Fiske, hernede ved siden af, tilbage, og han er 70 år.

Han har for øvrigt også sejlet en hel del sammen med mig på Atlantic.

Thoma har kun været nogle enkle gange med ude og sejle men for det meste var hun hjemme hos moderen. Der kunne være nok at se til.

De mange folk, der kom for at hente gods og de der lossede, skulle have noget at drikke til. Undertiden blev det også til mindre anretninger, som æggepandekageæggepandekager, men det store køkken havde vi ikke. Om aftenen kom folk fra skibene ind for at slappe af med en snak over en punch og et spil kort.



Til pinse og på sommer – søndage kunne der være et stort rykind af folk fra egnen, der kom for at se på omgivelserne og nyde en kop kaffe og kage.

Om Vinteren var der stille her. Senere, da vi var alene på kroen ville interessenterne have den op på et højere plan med et stort køkken osv. Vi var dengang i 60'erne og kunne slet ikke være med til den slags.

Efter Thoma og Thomas Thomsen købte Aage Jensen i 1962 kroen og renoverede den så der kunne holdes

fest. Han satte nyt køkken ind og i 1968 byggede han en sal så nu kunne der rigtig festes på Dyvig.

Aage Jensen var søn af Hans Jensen og Anna Marie * Jørgensen i Nordborg. Han blev gift med Edith * Drabsch. De fik to børn

1. Yvonne Jensen.

2. Preben Drabsch Jensen

Aage døde 8. apr. 2010

1979 havde Edith og Aage Jensen Dyvig kro sølvbryllup.

Edith og Aage flyttede til Nordborg

Gerda og Hans Peter Hansen blev forpagter.

2003 bliver kroen solgt til skibsreder Jepsen.

2004. Nedbrydning af Dyvig Kro er gået i gang.

2010. Den 1. Genåbner Dyvig kro som Dyvig Badehotel.



