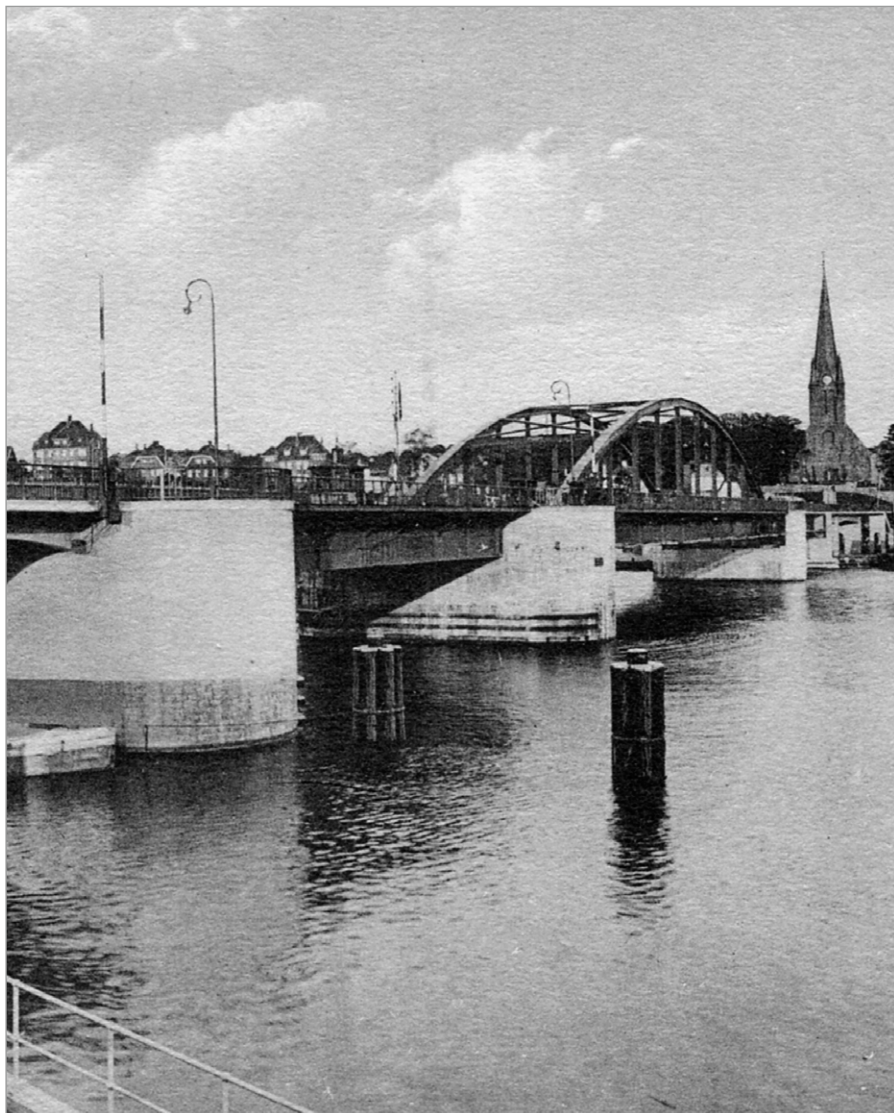




Kong Christian den Tiendes Bro

ARKIVNYT udgives af foreningen
Lokalhistorisk Arkiv for
Dybbøl, Ulkebøl og Sønderborg

Ansvarshavende redaktør
Knud Erik Sørensen

Redaktion og layout
Solvejg Mathiesen Ravn

Foreningens bestyrelse

Formand
Hans H. Jørgensen

Næstformand
Poul Werge

Kasserer
Flemming Moltesen Ravn

*Medlemsansvarlige bestyrelses-
medlemmer*
Lilly Laursen
Poul Madsen

Sekretær
Conny Grenaa Philippsen

Medarbejderrepræsentanter
Conny Grenaa Philippsen
Hans Peder Jørgensen

Suppleant
Herluf Chr. Jensen

Arkivleder Sønderborg
Per Thomsen

Arkivleder Ulkebøl
Solvejg Mathiesen Ravn

Kontakt til arkiverne

Adresse
Sønderborg Kaserne,
Gerlachsgade 5, 6400 Sønderborg

Telefon i åbningstiden
7443 2710

Foreningens e-mail:
lokalhistorisk6400@gmail.com

Lokalhistorisk Arkiv Sønderborg
E-mail:
sonderborgarkiv@gmail.com
www.sdbglokalarkiv.dk

 @sdbg.arkiv

Lokalhistorisk Arkiv Ulkebøl
E-mail: arkiv@ulkeboelarkiv.dk
www.ulkeboelarkiv.dk

 @ulkeboelarkiv

Åbningstider

Lokalhistorisk Arkiv Sønderborg
Mandag: kl. 9.00 til 12.00
Onsdag: kl. 14.00 til 17.00

Lokalhistorisk Arkiv Ulkebøl
Mandag: kl. 14.00 til 16.00
Tirsdag: kl. 10.00 til 12.00

De to arkiver er medlemmer
af *Sønderborg Kommunes*
Lokalhistoriske Arkivsamarbejde, SKLA
www.skla.dk

Nyt fra arkiverne

Foreningen

Efter generalforsamlingen 12. marts sagde vi farvel til vores mangeårige formand Knud Erik Sørensen, næstformand Jette Westhal og kasserer Knud Kylling Petersen. Vi takker dem for deres store indsats gennem årene og glæder os over, at Knud Erik fortsætter. Den nye bestyrelse fremgår af side 2, og vi glæder os til at fortsætte arbejdet, gerne på et mere homogent samarbejde de to arkiver imellem.

Udflugt til Rendsborg

Medlemsudflugten den 3. maj havde god opbakning (32 medlemmer), og turen gik til Rendsborg. Hele turen blev guidet af historiker og forfatter Hans Thyge Haarløv, der har skrevet bogen "Ejderen". Vil blot fremhæve enkelte punkter:

Uffe hin Spage – for over 1500 år siden var der en ung mand i Jelling. Hans far, Kong Vermund, var efterhånden gammel og blind. Tingenes tilstand kom sakserkongen for øre, og han forlangte, at riget skulle overgives til sakserkongen, alternativt skulle der ske et sværds slag. Kampen kom til at stå på den lille ø i Ejderen, og Uffe hin Spage overvandt sakserne og kom nu til at herske over to riger. Sværdet "Skræp" er nu en skulptur ved Ejderens bred, ved Ahlmann-familiens staldbygninger (Hans Thyge er i familie).

Rendsborg er anlagt, hvor Hærvejen fra gammel tid krydser Ejderen, og byen emmer af historie med gamle kongelige danske monogrammer, som vidner om byens danske historie og betydningen for Danmarkshistorien. Ved Paradepladsen har taknemlige slesvig-holstenerne på 25-årsdagen for oprøret den 24. marts 1873 rejst en minde-



Sværdet "Skræp"



Uwe Jens Lornsens buste

støtte for Uwe Jens Lornsen, som den første martyr for slesvigholstenernes sag. Paradepladsen med garnisionskirken og kommandantboligen blev endelig for den sindsyge Kong Christian den VII, og han blev begravet i kirken.

Rendsborg er bestemt et besøg værd, og vi tog ned til Kielerkanalen, hvor vi indtog middagen med udsigt til de store skibe, der sejlede forbi med de enkelte skibes nationalmelodier.

Udflugtens sidste destination var den berømte og berygtede tyske jernkansler Otto von Bismarks syv meter høje bronzestatue ved Aschberg, hvor han skuer over Hüttener Berge. Oprindeligt stod statuen på et 47 meter højt monument på Knivsbjerg opført af den tysk-sindede befolkning i 1901, men efter genforeningen blev den med tog fragtet "Heim ins Reich".

Der var efterfølgende meget ros fra deltagerne for et vellykket arrangement.

Hans Jørgensen, Sønderborg

Ulkebøl Arkiv

Ulkebøl Arkiv har fra 1. maj fået en ny arkivleder. Det er Solvejg Ravn, som har været medarbejder på arkivet i ca. 10 år. Solvejg er redaktør på ArkivNyt og har også været involveret i Ulkebøl-bøgerne; desuden står hun for arkivets hjemmeside. Jeg er meget glad for at kunne overgive posten til Solvejg, og jeg vil stadig være at finde på arkivet.

Jeg er glad for at være en del af teamet på arkivet. Jeg kan bestemt anbefale, at man melder sig som medarbejder, hvis man er interesseret i lokalhistorien. Man kan få lov til at dykke ned i det store materiale, som er blevet indsamlet gennem mere end 40 år. Der er gode muligheder for at få undervisning i arkivarbejdet og i arkiveringsprogrammet Arkibas. Vi er for tiden 10 medarbejdere i Ulkebøl Arkiv på Sønderborg Kaserne.

Helene Petersen, Ulkebøl



Statuen af Otto von Bismark

Martin Iversen og Ford

I et interview i JydskeVestkysten 18. februar 2024 fortalte Pierre Iversen om salget af Bilhuset Martin Iversen på Alsgade. Ford-forhandlingen er solgt til bilfirmaet Pedersen og Nielsen, som flytter salget til den tidligere Auto Lindvang på Ellegårdsvej. Bilhuset lejes ud til Next Mobility, som forhandler Volkswagen i Haderslev, Ribe, Tønder, Svendborg, Sønderborg og Aabenraa. Sammen med leje af bilhuset overtager Next Mobility også forhandlingen af Skoda og Seat fra Martin Iversen.

Pierre Iversen angav som grund til salget, at der for tiden finder en voldsom koncentration af salg af nye biler sted.

Pedersen og Nielsen har f.eks. med udgangspunkt i Aarhus bilhuse i en række østjyske byer, ligesom Next Mobility har bilhuse i de omtalte sønderjyske byer.

I denne overgang til større bilhuse vurderede Pierre Iversen, at firmaet Martin Iversen ikke havde de fornødne muskler til at være med, og han havde derfor valgt at sælge det snart 90 år gamle firma.

Firmaet blev stiftet i november 1934 og i det følgende skal vi prøve at følge dets udvikling.

Til at fortælle denne historie har vi fået lov til at bruge en artikel af Ole og Thomas Nielsen, henholdsvis far og søn.

Artiklen har tidligere været bragt i bladet Rootes i Danmark, Nr. 104/2021 og tager derfor udgangspunkt i egne oplevelser med en veteranbil.

Rootes forhandler i Sønderborg

Ole og Thomas Nielsen, henholdsvis far og søn, kasserer og bestyrelsesmedlem i Rootes Danmark. Har en perifer relation til Rootes-forhandleren i Sønderborg og vil gerne fortælle historien om denne.

En generation tidligere i familien Nielsen havde Ricard Nielsen etableret sig som autolakerer i lejet værksted hos bilforhandler Martin Iversen.

Her løb lille Ole rundt og legede, senere ville han gerne i lære som mekaniker, men Ricard mente ikke, at det skulle være hos Martin Iveren, da lærlingene der havde for meget pjat for. Derfor blev det hos naboen Sønderborg Motor Kompagni (DOMI), Ole udstod sin læretid.

Efter endt værnepligt og i mangel på arbejde spurgte Ole om arbejde hos Martin Iversen. Han kunne starte dagen efter.

Fra den tid kan Ole huske at have lavet service på den bil, Sunbeam Rapier Fastback 1968, han senere kom til at eje.



Sunbeam Rapier Fastback 1968

Efterfølgende blev Ole buschauffør og nåede sit 40-års jubilæum.

Bilforhandleren Martin Iversen eksisterer stadig (2013) i Sønderborg. I dag som forhandler af Ford, Skoda og Seat med et barnebarn ved roret, traditionen tro med navnet Martin Iversen, dog med Pierre som fornavn.



Bilhuset Martin Iversen 2013

Martin Iversen - begyndelsen

Det hele startede, da den unge Martin Iversen fra Sarup kom i lære i 1926 på et maskinværksted i Tandslet. Som et af de få rådede man her over et karbidsvejseapparat.

Faderen havde skaffet ham lærepladsen ved handel på et stort tærskeværk. På værkstedet beskæftigede de sig med alt fra Ford T, Zündapp, NSU, vindmøller og vognbeslag.

Martin har ikke lagt skjul på, at det var dårlige tider, han fik ingen løn, men kost, logi, frisk luft og en skjorte til jul. Efter uddannelsen i 1930 var han heldig at få arbejde i Stevning.

Martin udviste handelstalent: "Jeg havde massevis af radioer, som jeg kørte rundt og solgte. Også grammofoner og grammofonplader solgte jeg", fortalte han til avisen Jydske 28. oktober 1984.

Han øjnede også en chance for at gøre forretninger, da det blev besluttet, at bilerne skulle have retningsvisere og stoplys. Martin kørte rundt til landmændene og solgte og monterede retningsvisere og stoplys på deres biler.

Allerede i 1931 begyndte han at handle med brugte motorcykler, som udviklede sig til, at han 1. november 1934 lejede en butik på Perlegade 95 i Sønderborg for 50 kr. om måneden.



Perlegade 95 (1945)



Gården Perlegade 95

I februar 1935 deltog han i en motorcykeludstilling i Forum i København med den dengang særdeles kendte Nielsen fra BSA. Selv om Martin Iversen bogstavelig talt ikke rådede over en krone, endte det med, at han overtog forhandlingen af BSA efter den tidligere forhandler i Sønderborg, der stort set intet solgte. Iversen fortsatte med BSA-forhandlingen frem til 1954.

Allerede i 1941 købte Martin Iversen den lejede bygning. Under krigen opstod der store problemer, og det blev nødvendigt at arbejde med andre ting såsom at bygge trehjulede budcykler af motorcykeldele og handle med brugte cykler og støvsugere.



Motor-centralen i Perlegade 95

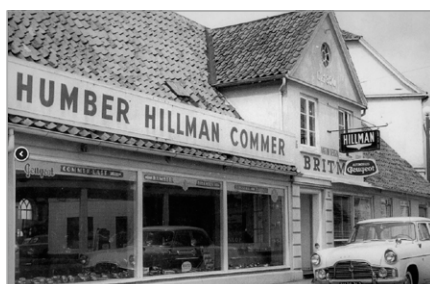
1946-47 begyndte Martin Iversen at handle med biler fra K.W. Bruuns Britmo. I 1949 blev han forhandler af Hillman, Humber og Commer.



Udstillet bil (Hillman)



Lager og værksted sidst i 1950'erne



Bygning



Udstillingslokale

Bygningerne begyndte at blive for små til den blomstrende forretning. I 1957 blev der derfor bygget nyt værksted og året efter et nyt

lager og kontor. Det endte med 1100 kvadratmeter under tag på den 1500 kvadratmeter store grund.

Kun det gamle udstillingslokale (se forrige side) stod tilbage efter ombygningerne.



Baggården ca. 1970

I 1974 var der 15 ansatte, heriblandt Martin Iversens to sønner, Jørn og Poul, den ene som disponent og den anden som værkfører.

I samme periode fik Martin Iversen forhandling af hele Chryslers program Sunbeam, Simca og Peugeot.

Nye tider

Planer om en ny omfartsvej gjorde, at det ikke ville være muligt at drive bilforretning fra ejendommen i Sønderborg.

Derfor købte Martin Iversen den tidligere Volvo-forretning på Alsgade i 1974.

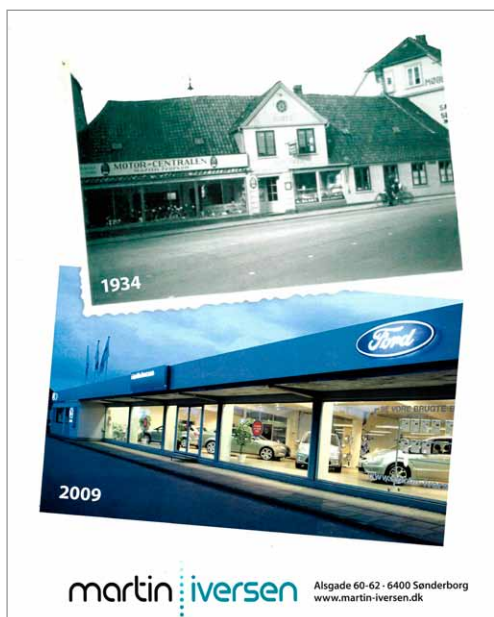
Hele virksomheden blev flyttet til Alsgade i 1977. Senere blev der bygget til og der kom 2400 kvadratmeter under tag på 6000 kvadratmeter grund.

I 1981 sagde Martin Iversen farvel til de bilmærker, han havde været tro mod gennem mange år og blev Ford-forhandler. Nu med 25 medarbejdere og et salg af mere end 500 nye og brugte biler om året.

Martin Iversen og hustruen Hanne var stadig aktive i firmaet ved dets 50-års jubilæum, selv om Martin Iversen siden slutningen af 1960'erne havde været stærkt synshandikappet.

Her husker Ole Nielsen episoder, hvor Martin Iversen flyttede rundt på biler og kørte imod ind imellem, senere kunne han dog ikke forstå, hvor bulerne kom fra. Ole husker også, at Martin en dag var glad for, at lærlingene havde vasket gulvet i graven, men den stod kun blank af vand efter snevejr!

*Invitation til firmaet Martin
Iversens 75-års jubilæum i 2009*



2009 blev der holdt 75-års jubilæum i firmaet, hvor alle tidligere lærlinge var inviteret.

Der kom nogle af de biler, der var solgt gennem tiden, en Sunbeam Rapier Fastback, Simca 1100 varevogn og Pierre Martin Iversens egen Ford 20M Stationcar.

Der blev samlet 67 ud af 92 tidligere lærlinge. Man havde ikke set hinanden siden læretiden og man var spredt over hele landet, så gensynsglæden var stor.

Der blev udvekslet gamle historier, bl.a. om edb, der kom frem i 1960'erne. Man begyndte at udfylde hulkort, som blev sendt til København for at bestille reservedele. Engang skulle der bestilles 100 bolte til nummerplader, men en fejl gjorde, at man modtog 100 kofangere til Ford Anglia årgang 1952!

Ford var nu flinke nok at tage dem retur – ellers havde de nok haft dem endnu.

Rootes Danmark vil gerne sige tak til Poul og Pierre Iversen for velvilligt at stille op til interview og lån materiale til denne artikel.

Ole og Thomas Nielsen

Ford og forhandlere i Sønderborg

På arkivet har vi ikke materiale, der kan belyse Ford-forhandlingen i Sønderborg helt præcist, så jeg har prøvet at bruge adressebøgerne for at følge historien i store træk.

Vores ældste adressebøger er fra årene 1911, 1913 og 1925 – og den første omtale findes i årgang 1925 under rubrikken Automobiler.

Her er der kommet en Ford-forhandler i Perlegade 95, Firmaet Voigt og Rasmussen. Denne forhandler fortsætter frem til og med besættelsestiden, men fra 1932 i nye og større lokaler på den anden side af gaden, i Perlegade 96.

Fra og med årgang 1925 er vores række af adressebøger fuldstændig. Firmaet Voigt og Rasmussen eksisterer stadig efter besættelsestiden, men annoncerer nu ikke mere med at være Ford-forhandler.

Den næste Ford-forhandler, der annoncerer i adressebogen er firmaet Quitzau i 1957 på adressen Vølundsgade 5. Dette firma fortsætter i de følgende år, men flytter til/ændrer adressen til Ringgade 163-173 i 1970. Her fortsætter det til 1979-80, hvor Ford-forhandlingen overgår til firmaet Bilcentret på samme adresse.



Quitzau, Ringgade 163-173

Og så er vi fremme ved 1981, hvor Martin Iversen overtager Ford-forhandlingen og flytter den til Alsgade.

Her eksisterer Firmaet Martin Iversen med udvidelser og nybygninger indtil foråret 2024.

I foråret 2024 er Ford-forhandlingen så overgået til firmaet Pedersen og Nielsen, som har flyttet forhandlingen til Ellegårdsvej.

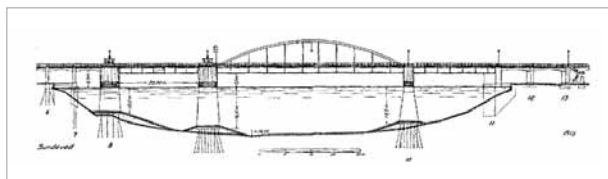
Knud Erik Sørensen, Sønderborg

Registrering af tegninger og andre arkivalier vedrørende Kong Christian den Tiendes Bro

I november 2022 modtog Lokalthistorisk Arkiv for Sønderborg en omfattende aflevering, der indeholdt kopier af tegninger og beregninger vedrørende opførelsen af Kong Christian den Tiendes Bro. De originale tegninger og beregninger blev udført af DSB, som var hovedentreprenør for broprojektet, samt deres underleverandører.

Kong Christian den Tiendes Bro blev bygget som led i Statens ekstraordinære investeringer i Sønderjyllands infrastruktur, og opførelsen af broen blev vedtaget af Folketinget ved Jernbanelov nr. 72 af 29. marts 1924 om "Anlæg af en kombineret Vej- og Jernbanebro over Allsund og en Havnebane i Sønderborg". Broprojektet blev indviet den 7. oktober 1930. Under arbejdsprocessen ses broen ofte benævnt Allsundbroen, men den blev indviet med det navn, som vi kender i dag: Kong Christian den Tiendes Bro.

Du kan læse en nærmere beskrivelse af byggeprocessen ved opførelsen af broen og havnebanen, i bogen "Vej- og Jernbanebroen over Allsund" af Anker Engelund. Bogen er en del af de registrerede arkivalier.



Tværsnit af broen fra Anker Engelunds bog: Vej- og Jernbanebroen over Allsund

I forbindelse med igangsættelsen af registreringen af den modtagne aflevering blev det besluttet, at der også skulle foretages en sortering, en fornyet registrering samt skanning af de arkivalier, der allerede var registeret hos arkivet.

Afleveringen, som vi modtog, indeholdt ikke et fuldstændigt sæt tegninger og beregninger, men den giver dog et godt indtryk af det beregningsarbejde, der skulle udføres, før brobyggeriet m.v. kunne gå i gang. Kopierne af tegningerne og beregningerne blev oprindeligt rekvireret hos DSB til brug for den efterfølgende vedligeholdelse af broen.

I denne forbindelse er det vist på sin plads at nævne, at DSB m.fl. ved udarbejdelsen af såvel tegninger som beregninger jo ikke havde adgang til digital regnekraft!

Før registreringsfasen blev afleveringen samt de hidtidige arkivalier hos os sorteret og gennemgået for dubletter, ligesom der skulle tages stilling til under hvilket af efterfølgende 4 registrerings-typer, det enkelte arkivalie skulle registreres:

- Arkivfond vedrørende arkivalier, der angår opførelsen af broen m.v. De modtagne tegninger og beregninger er registeret her.
- Arkivfond vedrørende arkivalier, der henføres til perioden efter broens indvielse og som i det væsentligste angår vedligeholdelse og udvidelse af kørebanearealet.
- Avisudklip fra områdets aviser vedrørende opførelsen af broen. Hovedparten af disse udklip er dog baseret på artikler, der er udarbejdet efter broens indvielse, eksempelvis i forbindelse med et jubilæum.
- Avisudklip fra områdets aviser vedrørende drift og vedligeholdelse af broen m.v., og hvordan byens borgere har været påvirket af arbejdet på broen. Der er her tale om aktuelle udklip, som har været bragt samtidigt med, at arbejdet stod på. Der er her en væsentlig mængde udklip, hvorfor disse er valgt registeret samlet efter årstal, i stedet for at hvert udklip blev registeret under hver sit registrerings-nummer (U nummer).

Arbejdet med en aflevering af denne type og omfang, hvor vi også inddrager de hidtidige arkivalier hos os, og hvor der samtidigt skal opbygges en ny registreringsstruktur, ligesom der skal ske en anden sortering af arkivalierne end den hidtil anvendte, samt skanning af arkivalierne, tager adskillige måneder og involverer naturligvis flere af arkivets medarbejdere.

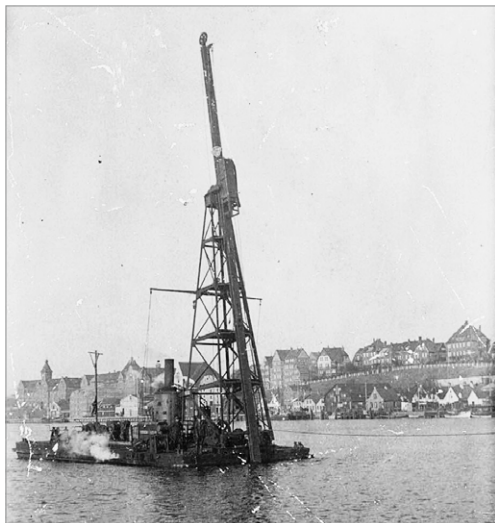
De, der har interesse i de pågældende tegninger/detailtegninger og beregninger, vil dog ikke finde dem indskannet, da kun enkelte oversigtstegninger er indskannet, da vi har vurderet, at alene disse har en almen interesse. Vi antog nemlig, at detailtegningerne og -beregningerne nok kun er for "nørder", som derfor må tage vejen til arkivet for at se disse.

Du kan naturligvis søge under de enkelte registreringstyper, men du kan også vælge at søge under titlen "Brobygning over Alssund (Kong Christian den Tiendes Bro)", som er en samleregistrering, hvor du kan

“bevæge dig” mellem de enkelte registreringstyper ved blot at klikke på de viste links. Titlen indeholder også adgang til billeder samt en video.

Nedenfor vises billeder fra opførelsen af broen.

Anders Skovgaard Schmidt



Landmænd, børn og sten

Lørdag ankom en stor kran, som lagde flere tusind sten ud på stranden nord for Sottrupskov for at etablere stenrev ud for Snogbækkens udløb i havet. Stenene har medlemmer i deres fritid hentet hos forskellige landmænd.

Der bygges tilsvarende ud for Krumbæk på Broagerland, ved Blå Å ved Blans og de næste fem år ved andre kyststrækninger, efterhånden som Foreningen Havørred får tilladelse.

Sådan stod der i JydskeVestkysten for nogen tid siden.

Lige så længe der har været landbrug i Danmark, har man samlet sten. Der er bygget mange diger af sten rundt om marker, skove, private haver og langs med kyster.

Men aldrig har det danske samfund haft mere brug for store sten i dette efterår. Dæmninger brød sammen, sommerhuse blev oversvømmet, og biler og både blev ødelagt, da stormfloden ramte dele af Danmark den 20. til 21. oktober 2023.

Mennesker har fået sans for, at stenene kan redde deres jordstykker, som ellers er overskyttet eller helt væk. En mand brokkede sig over, at hans stykke jord var overskyttet, da en kone kom forbi ham og sagde, at hun eller rettere hendes mand havde masser af sten fra deres gård lagret på jorden. – Bare sig til, sagde konen, vi har en masse sten.

Datoen på et billede er august 1941, og opgaven går ud på at få stenene til at passe sammen, så der ikke opstår nogen fejl. Stenene har de samlet ude på marken.

– Det er min svigerfar og en gartner, der arbejder sammen, siger Helene Petersen, Langdel, og stenene passer så mange år efter stadig sammen. Diget står helt fast.



Et gammelt familiebillede fortæller om stensamling i haven

– Som dreng hjalp jeg også med at samle sten, fortæller Helmer Sander-Larsen, Kær. I 1940'erne kørte man med heste og vogn, og jeg har gået og styret hestene, medens de to karle gik på hver side af vognen og samlede sten op. De havde en stengreb med, og stenene blev lagt i en bunke bag ved staldene. En gang imellem kom der en fra kommunen, gerne en arbejdsløs, og huggede stenene i stykker som vejfyld.

– Vi kørte altid på tværs af markerne for ikke at lave spor. Somme tider var der store sten, der skulle graves op. Nogle blev halet op med en kæde, og enkelte store sten blev sprængt af en fra kommunen. I gamle dage var vejmanden, der havde tilladelse til det.

– I dag bliver de ikke samlet sammen mere hos os. Vi tipper dem ned over havkløften, så de virker som strandbeskyttelse.



Stenene kommer

– Sten og jord bevæger sig. Det er bare ikke noget, vi ser, fordi det går så langsomt, forklarer Søren Munch Kristiansen til Videnskab.dk.

Markstenene "bevæger sig" på grund af flere forhold, for eksempel for erosion, det vil sige nedslidning af jordoverfladen af især is og vand. De reagerer også på muldvarpe, regnorme og myrers aktivitet i jorden, stenenes størrelser og landmandens arbejde i marken.

Ploven er skyld i at der kommer sten op hele tiden. Da man startede med at behandle jorden, ridsede man kun lidt i overfladen med en ard.

Men så kom der en rigtig plov, og de blev stadig større. Før pløjede man i 8-10 centimeters dybde med heste, så kom traktoren, som efterhånden blev større og stærkere, og plovene blev også større, og nu pløjer man i 30 cm dybde.

– Jeg kan huske, at min fars første traktorplov var en 2-furet 12 tommer plov, og så havde han en 1-furet 14 tommer plov til at pløje møg med,



En gammeldags ard pløjede kun lidt i overfladen



Stensamling i maj 2023 på Kær. Jacob Sander-Larsen og hans svigerfar står ved bagskovlen. Helmer Sander-Larsen og hunden Malik kører traktoren

siger Helmer Sander-Larsen, Kær. Min søn har i dag en 5-furet 20 tommer plov, da han udfører en del maskinstationspløjning, men han pløjer næsten aldrig.

– I dag samler vi sten med en traktor og en bagskovl med et trinbræt på begge sider. Men tit kører vi selv og samler de få sten op.

Børn var med

En bornholmsk landmand ved navn Henrik Munk var træt af at samle sten med håndkraft. Derfor købte han en stensamler i Canada, der havde en arbejdsbredde på 8,3 meter og var så kraftigt bygget, at den kunne samle sten op i en størrelse på 50-60 cm.

– Hvis det går fornuftigt, er jeg oppe på at samle noget, der ligner to en halv hektar i timen, sagde Henrik Munk.

Helt så mange sten var der ikke for Solvejg Ravns vedkommende. Da hun var barn, boede hendes familie som nabo til en onkel, der havde landbrug.

– Da vi var mange børn, blev vi indforskrevet til arbejde på gården, når der var behov for det. Vi var ikke ret gamle, da vi kunne begynde at samle sten af markerne, fortæller Solvejg Ravn om barndomstiden i Skodborg.

– Som otte-ni årige blev vi sat til at samle de sten, vi kunne bære, op i hænderne og så skulle vi smide dem op på en vogn, som kørte langsomt langs marken. Senere fik vi en greb, hvor vi måtte hente så mange, som vi kunne bære ad gangen.

– Det var hårdt arbejde, men vi fik hele tiden lov til at mærke efter, hvad vi kunne klare, siger hun.

Jette Westphal, Ulkebøl

Kirkeskibet i Ulkebøl Kirke

"I anledning af Ulkebøl Menighedsråds skrivelse den 5. februar 1972 skal man herved godkende, at der i Ulkebøl Kirke ophænges en skibsmodel midt mellem den nederste store lysekrone og det runde loftsmaleri foran orglet, således at skibets køl er i højde med lysekronens nederste knop."

Skibet er en model af den amerikanske clipper* *Flying Cloud* (Flyvende Sky) fra 1851 – modellen blev bygget og skænket af pastor Mogens Larsen, der var præst i Svenstrup 1958-88. Det blev ophængt i Ulkebøl Kirke i 1972 og fik navnet *Gloria*. Pastor Larsen har bygget flere kirkeskibe her på egnen, bl.a. til Egen Kirke.



Flying Cloud set fra kirkegulvet

For at give et indblik i skibets oprindelige historie, og hvorfor det blev så berømt følger her hendes historie: *Flying Cloud* var en clipper, der satte verdensrekord for sejlskibe for den hurtigste passage mellem New York og San Francisco. Skibet holdt denne rekord i over 100 år. *Flying Cloud* var den mest berømte af de clippere, der blev bygget af Donald McKay. Hun var kendt for at have en kvindelig navigatør, *Eleanor Creesy*, som førte *Flying Cloud* på to rekordsættende sejlads fra New York til San Francisco.

Eleanor Creesy havde studeret oceaniske strømme, vejrphenomener, og astronomi i sin ungdom i Marblehead, Massachusetts. Hun var en af de første navigatører, der forstod at udnytte de indsigter, som *Matthew Fontaine Maury*, en amerikansk oceanograf og søofficer med tilnavnet *Pathfinder of the Seas* (Havenes Stifinder), anbefalede i sine forelæsninger, samt i sin bog *Sailing Directions*. Med sin mand, skibets kaptajn

Josiah Perkins Cressy, tilbagelagde Eleanor Cressy mange tusinde miles på havet under rejser rundt i verden med passagerer og gods.

I kølvandet på deres rekordsejls fra New York til Californien blev Eleanor og Josiah øjeblikkelige berømt-heder. Men deres

berømmelse var kortvarig, og deres historie blev hurtigt glemt. Josiah døde i 1871, og Eleanor levede langt fra havet indtil sin død i 1900.

I 1862 blev *Flying Cloud* solgt til Black Ball Linje, Liverpool, sejlede under britiske farver uden navneændring og blev indsat på rejser mellem moderlandet og Australien og New Zealand. Hendes sidste år blev tilbragt i samhandelen mellem Newcastle upon Tyne, England, og Saint John, New Brunswick, Canada.

Den 19. juni 1874 gik *Flying Cloud* på grund ud for Beacon Island, Saint John. Den følgende juni blev hun solgt for skrotværdien af kobber og jern, og resten blev brændt.

* En clipper er et sejlskib med slankt skrog og stor sejlføring bygget mere med sigte på at kunne sejle hurtigt end på at kunne medføre stor mængde ladning. De er oftest fuldriggede.



Flying Cloud af Antonio Jacobsen - MutualArt, Public Domain

Artiklen har tidligere været bragt i Kirkeblad for Ulkebøl Sogn. Er her redigeret og forkortet.

Verner Meiers erindringer

Vi mennesker snakker tit om, hvor langt tilbage vi kan huske.

Min første erindring, som jeg med sikkerhed kan sætte dato på, var 25. juli 1943. Jeg var fem år. Da blev en Halifax flyvemaskine fra Royal Air Force skudt i brand over Flensborg, og den holdt sig i luften til Als. Maskinen kom fra Sønderborg med retning mod nord, lavt hen over vores hus. Mine forældre så den komme, for hele soveværelset var oplyst. Klokken var ca. 3 om natten. Far har fortalt, at maskinen var så tæt på, at han tydeligt kunne se piloten. Flyet vendte nede over markerne, og da den kom tilbage, var den så langt nede, at mine forældre kunne se, at besætningen fik løftet flyet så højt op, at det lige gik fri af taget. Sådan blev det oplevet af mine forældre.



Halifax bombefly

Min erindring kommer først ind, efter at to bomber sprang, og næsten hele taget blev blæst af vores hus. Ved den lejlighed blev to tyske soldater dræbt, og de blev åbenbart spredt over et stort område. Det skal siges, at vi havde den bedste udsigt. Når næsten alle tagsten lå nede i haven, var der frit udsyn oppe fra loftet.

Vores husmandssted havde fået en alvorlig skade, men heldigvis var vi ikke kommet noget til. Mærkeligt nok slap naboejendommen godt fra det. Det må skyldes, at den lå med hjørnet mod eksplosionsstedet, hvor vores lå vinkelret på. Nu var hele området spærret af, der var tyske soldater over det hele. Jeg kan huske nogle soldater, store drenge, der havde "besat" vores hus. De stillede deres bøsser til side og legede med os børn; jeg kan huske, at jeg fik lov til at holde et gevær, det var spændende.

Heldigvis skete alt dette før høst, det vil sige, at der var hverken korn eller halm på loftet. Nu gik resten af sommeren med reparationer. Da høsten kom det år, måtte der gå en mand foran selvbinderen hele tiden, fordi der lå så meget vraggods, der var faldet ned fra flyvemaskinen.

Der blev sat en mindesten på nedfaldsstedet. Den blev senere flyttet til sin nuværende plads. Fra den blev flyttet og til 1963 passede mor stedet; jeg ved godt, at andet er sagt og skrevet. Men, æres den som æres bør.



*Mindestenen er nu placeret ved
Arkilsmaj 2*

Verner Meier (1937-2018) voksede op på Arnkilsmaj. Han var frivillig medarbejder på Lokalhistorisk Arkiv Ulkebøl omkring 2000, hvor han har nedskrevet sine erindringer. Dette er et lille uddrag.

*Verner Meiers
barndomshjem,
Arnkilsmaj 21*



Der er forskel på æ gårne og e sprochen

I ugeavisen sluttede en erhvervshistorie søndag 7. juli 2019, da *Æ Gårne* lukkede. Den havde ligget på Spang Vade i henved 30 år. Indehaveren af denne gartnerivirksomhed var Børge Andersen.

For Alsingergildets formand, Herdis Maaløe, er der et problem, og det er bogstavet *æ* foran navneord. Til Sønderborg NYT siger hun, at det på Als og i øvrigt i det meste af det østlige Sønderjylland siger vi *e* foran navneord, f.eks. "*Æ* snakke *e* sprochen". Det hedder *e sprochen*. Det var en torn i øjet på os alsingere, da *Æ Gårne* flyttede ind og tog det vest-sønderjyske firmanavn med sig.

"Jeg *gårner*, tænkte vi, og hvor *gårner* han hen", siger hun, "men vi bar over, for erhvervsmanden var ude vestfra og vidste nok ikke, at på Als hedder det *E Gårne*. Men nu oplever vi, at flere firmaer, knallert-

klubber og foreninger, som sætter *Æ* foran deres navn, og hvor det ærgerligt, at I ikke lige forhører jer hos Alsingergildet om, hvordan det skal skrives".

Der er en anden historie, som er lige så galt på den

som *Æ Gårne*, og det er *Æ Havvej*, som i lange tider har adviseret de forbikørende om, at nu er de på vej til Spang Nor Bådebroer, også kaldet Ulkebøl Krigshavn i Ulkebøl.

Det er ligesom ikke til at finde ud af, hvor det kommer fra, men man kan jo nok gå ud fra, at en eller anden på rette sted har sagt, at sådan et skilt skal vi have, og derefter har skiltemaleren lavet det, og så er det kommet til at se sådan ud.

Op så er der Rikke Thomsen, som har udgivet sit andet album og i Grænselandet er klar til at fortælle om, hvordan hun nu tager på turné med sønderjyske sange. Hun synger på *Æ sprochen*, og så bliver man jo lidt forbeholden, for hun er ganske vist født i Grønland, men voksede op i Blans og Vester Sottrup, og så hedder det *E sprochen*. Eller gør det?



Det hedder *e hund* og *e himmel* på Als og Sundeved, i hvert fald hvis man er indfødt. I det østlige Sønderjylland er der enighed om, at det er *e* og ikke *æ*, der er kendeordet. *Æ* skal du længere vestpå for at benytte. Men Steen Steensen Blicher benyttede dog ordet "*E Bindstouw*" om et af sine værker, og han var jo ikke fra disse kanter ...

Og vi kan fortsætte lidt i den skure, for på Google, er der *Æ Als Knejte*, der er en knallertklub fra Als, *Æ Bræt* som er en brætspilcafé i Sønderborg, mens *E Havbogasse*, Sønderborg-satirebladet, som Fritz Carstensen i årevis stod bag, var på den rigtige side. Han døde 3. august 2015.

Sønderjysk Månedsskrift, som 1. juli 2024 fylder 100 år, har i 16. årgang, 1939-1940 fundet et skrift, der bringer en artikel om, hvordan den nye grænse blev trukket i 1920. Johannes Buchholtz var sekretær for Statsbanernes distriktschef, C.C. Wissenbach, og i marts 1920 gjorde de en orienterende rejse til den vestlige del af Sønderjylland og spurgte blandt andet, om de alle forstod dansk.

Svaret var i mange tilfælde overraskende.

– Nej, jeg kan kun sådan, som vi taler hernede.

Artiklen fortæller, at disse mennesker ikke var vant til at regne deres sprog med, fordi det havde den sønderjyske dialekt, skønt denne ikke er mere afvigende fra højdansk end vore andre dialekter.

Harry Christensen var borgmester i Sønderborg 1973-1987. Han var født 1922 i Havbogade 60, i et af de karakteristiske gavlhuse. I bogen *By og Bolig Sønderborg* fra 1988 fortæller han om sin oldefar, der aldrig har heddet andet i daglig tale end *e murmand* og at han selv blev omtalt som en af *e murmands*.

Han blev som treårig sendt i *e vardeskol*, som asyllet på Kirketorvet hed med en fordanskning af det tyske navn "*Warteschule*".

Det er som om, det var lettere at tale sønderjysk i gamle dage, det vil sige for 75-80 år siden. Kristeligt Dagblad kunne dog for nogle år siden fortælle, at sønderjysk er dialekten, der nægter at dø og henviste til, at unge taler det med hinanden.

– Ingen "taler" *æ sproch*, i Synnejylland *snakker* man, sagde en læser.

Flere andre læsere benyttede lejligheden til at bekræfte, at sønderjysk vist ikke er i fare for uddø lige foreløbig. Som Bjørn Allerelli Andersen fra Sønderborg sagde, at *det ka I da lich tro æ ka*, på spørgsmålet om læserne selv taler sønderjysk eller som kender nogen, der gør.

Jette Westphal, Ulkebøl

FOREDRAG

Torsdag 26. september 2024 kl. 19

Sønderborg Kaserne, Gerlachsgade 5B, 2. sal (lokale 223)

***Sønderjyske fiskere og sømænd
i Tysk Østafrika under 1. verdenskrig (1914-18)
ved Jens Dall***



En del af besætningen fra SS Kronborg/SS Rubens foran Hotel Afrika i Tanga. Siddende forrest er hotellets personale (Museum Sønderjyllands Mediearkiv)

Tilmelding senest den 12. september 2024
til arkiverne på mail lokalhistorisk6400@gmail.com
eller på mobil/sms 2264 1339.

Deltagelse koster kr. 50,00 inkl. kaffe og kage!