Lokalhistorisk arkiv
for
STRIB og OMEGN

Babnen

Vejlby-Strib Lokalhistoriske Forening



2
2005

Formand:
Skjold Christensen - 64 40 28 41
Vejlbyvej 2 D, Vejlby

Næstformand:
Jørgen Lundsgaard - 64 40 18 80
Lerbjergvej 9, Vejlby

Sekretær:
Kai Hansen – 64 40 19 44
Røjle Bygade 53, Røjle

Kasserer:
Ketty Hansen - 64 40 61 56
Strib Landevej 44, Strib

Bestyrelsesmedlem:
Arne Schmidt Andersen - 64 40 10 53
Nørre Allé 37, Strib

Suppleant:
Verner Sørensen – 64 40 25 04
Sofiendalvej 13 – Strib
Jørgen Søborg Hansen – 64 40 14 70
Røjleklintvej 3 – Røjleskov

Revisorer:
Kaj Have - Knud Warming

Revisorsuppleant:
Preben Lindvig

Hvordan bliver man medlem?
Ring til et af bestyrelsesmedlemmerne, eller indsend kontingentet til:
Giro 9 86 21 37
Vejlby-Strib Lokalhistoriske Forening, Strib Landevej 44, 5500 Middelfart.
Kontingentet er 70 kr. om året pr. husstand. Enkeltpersoner i den gamle Vejlby-Strib kommune betaler kun 45 kr. – mens andre enkeltpersoner betaler 70 kr.

Bavnen

Vejlby Strib Lokalhistorisk Forening
Nr. 2 **2005**

INDHOLD:

Frederik d. 6´s besøg i 1831 **1**
Fjerde generation i Strib II **4**
Danmark under besættelsen.....**9**
Lillebæltsbroen.....**17**
Kustrup Mølle.....**22**
I 1. klasse i Vejlby skole 1873.....**25**
Fra de gamle aviser **26**

Redaktion: Kirsten Fauk
64 40 10 63

KopiService
Fredericia
ISSN 0906-5008
SATS:
Jens Ulrik Thomsen
Næste nummer udkommer
ultimo februar 2006.
Deadline december måned 2005

Forsiden:
Havedøren på Middelfart Andelsskole står på klem.
(Læg mærke til Lillebæltsbroen).
Tegning fra Elevforeningsbladet
1969
(Signatur V.B.J.)

Frederik d. 6´s besøg i 1831.

Nutidens medier svælger i kongeligt stof. Kronprins Frederiks bryllup med Mary fyldte avisernes sider og T.V.-kanalernes sendetid, og dronningens rejser får også stor omtale.

I "gamle dage" bragte aviserne også udførlige omtaler om de kongeliges liv. Dengang gav reportagerne altid udtryk for en næsegrus beundring for de enevældige monarker, og enhver kritik var udelukket. Det ville blive betragtet som majestætsfornærmelse.

Evald Andersen har fundet dette referat af Frederik den Sjettes rejse gennem Fyn i "Fyens Stiftstidende" den 16. juni 1831. I denne artikel er sproget undertiden blevet tillempet moderne sprogbrug.

Først lidt om Frederik d. 6.
Som kronprins styrede han for den sindssyge kong Kristian d. 7. fra 1784 til hans død i 1808. Derefter besteg han tronen og var konge til 1839. I hans regeringstid blev Stavnsbåndet ophævet, der blev forbud mod handel med negerslaver på de danske vestindiske øer, og der blev indført en ny skolelov, hvor det blev påbudt, at alle børn skulle gå i skole. I 1801 blev Danmark ydmyget ved Slaget på Reden, og i 1807 blev København bombarderet, og vi måtte udlevere den danske flåde til englænderne. Kort efter måtte Danmark afstå Norge til Sverige. Derefter kom der dyrtid og krise, og den danske stat gik bankerot i 1813. Trods alle disse ulykker var Frederik d. 6. meget afholdt.

Fyens Stiftstidende den 11. Juni 1831.
Ogsaa i vor Egn og By slog alle Hjerter den kommende, elskede Landsfader med inderlig Kærlighed og taknemmelige Børns skønsomme Følelser imøde.
For Tusinder blev den 8 Juni en Glædesdag, en Folkefest, til hvis Forkyndelse følgende landlig Højtid var ved Herredsfogeden, Hr. Justitsraad Stabells og Sognepræsten Hr. M. G. Krags, samt flere Velvilliges forenede Omsorg foran-staltet.
Omtrent 100 Skridt fra Gribsvad, der hvor Wends Herred begynder, var der paa Grænseskellet af Odense og Wends Herred oprejst tværs over Landeveien en Æresport, bestaaende af tvende grønne Søiler med Bue over, udsiret med Blomster-guirlander. Midt under Buen læstes i en med Blomster omvundet Cirkel de Ord: "Held vor gode Konge !." og oven over saas en gylden Krone. Æresportens Søiler var ved Buer af Grønt bragt i forbindelse med to paa Landevejen staaende Træer, hvorved det hele gav et smukkere Skue.
Fra Æresporten til hen imod Gribsvad var opstillet paa begge Sider af Landeveien Gjelsted og Rørup Sognes konfirmerede Ungdom, alle festligt klædte og med Kranse i Hænderne.
Saasnart Hs. Majestæt derpaa havde passeret Æresporten, lød fra den forsamlede Mængde et trefoldigt Hurra, understøttet af et Kor af blæsende Instrumenter, medens Ungdommen svingede høit deres Blomsterkranse.
Udenfor Gribsvad nærmede sig Stedets Sognepræst den kongelige Vogn og udbad sig den Naade, at

en af ham forfattet Sang maatte af Gjelsted og Rørup Skolers Ungdom med sammes Lærere allerunderdanigst blive afsunget, hvilket Hs. Majestæt huldrigt tillod, og behagede allernaadigst at modtage det af Sognepræsten overrakte Exemplar.. Da sangen var tilende, udbragte Hr. Justitsraad Stabell et: "Længe leve vor allernaadigste Konge!" ledsaget af den i overordentlig Mængde forsamlede Almues Hurra og Jubel samt Instrumenternes Klang.
Hs. Majestæt ytrede sin Tilfredshed og Tak i de naadigste og huldrigste Udtryk, og reiste efter nogle Minutters Ophold derpaa videre, ledsaget af sine Undersaatters jublende Ønsker, og grundfæstede i hvert Hjerte de dyrebare Følelser, der uophørligt knytter Folket til Fyrsten.

Den ovenmeldte Sang
lyder saaledes:

Mel: Dannevang med grønne Bred.

Lyd vor Sang i festligt Kor
For den bedste Konge,
Troskab i vort Hjerte bor,
Glad er fynske Bonde !
Retfærd vaager - huldrigt Ly
Giver Fredens Skygge;
Trindt i Landet som i By
Føler hver sin Lykke.

Held vor Konge, viis og god,
Danmarks elskte Fader !
Hvor han gik og hvor han stod
Toned` Navnet: Fader !
Flid og Kraft vi ofrer ham,
Være Ham til Ære -
Elske høit vort Fædreland,
Ligne vore Fædre !

Ved Herredsskellet blev Hs. Majestæt modtaget af Herredsfogeden og 12 ridende Sognefogeder, som ledsagede Allerhøitsamme til Middelfart. Ved Ankomsten hertil hilsedes Hs. Maj. med 27 Kanonskud. Ved Indkørslen til Byen og paa Skibsbroen var meget smagfulde Æresporte opført, ligesom på Torvet, hvor Borgerskabet og Brandkorpset paraderede, en saare skøn Obelisk med passende Emblemer og Inskriptioner. Gaderne var blomsterstrøede og Husene smykkede med Guirlander og Kranse.
Det behagede Hs. Majestæt at aftræde på Gjæstgivergaarden, og der at tillade en stor Kur af hele Baag og Wends Herreds Gejstlighed, Embedsmændene og Honoratiores fra Middelfart og nærmeste Købstæder samt Omegnen.

Derefter blev Skibsbroen, Kirken, Fattighuset og den dermed forbundne Arbejdsanstalt, Borger- og Brandkorpset, Skolen og Raadhuset, taget i allernaadigst Øiesyn. I Skolen overhørtes Ungdommen, og paa Raadhuset lod Hs. Majestæt sig forevise Byens Regnskaber og Protokoller. Den allernaadigste Tilfredshed, der tilkendegaves enhver Vedkommende, var huldrig og uforglemmelig. Efter Tilbagekomsten paa Gæstgivergaarden gaves privat Audiens, - hvor Byfogden og de udvalgte Borgere tilstædedes at overrække en allerunderdanigst Adresse (Skrivelse), hvor man tilkendegav Kommunens Tak og Følelser i Anledning af Hs. Majestæts allerhøieste Nærværelse. Den rørte faderlige Kierlighed, hvormed dette blev modtaget, vil blive i uudslettelig Erindring.

Hs. Majestæt begav sig derpaa til Vogns til Kongebrogaarden (hvorhen Borgerkorpset i Forvejen havde begivet sig), og derfra i den festlig smykkede Færge over Bæltet til Snoghøi. Overfarten varede omtrent 10 Minutter, og Opholdet i Middelfart 1½ Time. Ved Afreisen saluteredes som ved Ankomsten. Borgervæbningens Musikkorps ledsagede Hs. Majestæt til Snoghøi. Glæden og dens Ytringer var ubeskrivelig, og Intet i nogen Maade forstyrrede Festen. Deres Kongelige Høiheder Prinserne Christian Frederik og Frederik Carl Christian fulgte Hs. Majestæt, og den Sidste videre paa hans Reise, men Stiftets høielskede Gouvernør vendte om Aftenen tilbage til Odense.

Formaaede Vi end kun svagt at udtrykke de Følelser, som gennemstrømmede Hjerterne paa en Dag, hvortil saa skjønne Minder og Forhaabninger knytter sig, oprigtigere kunde de ikke være, og med inderligere Varme gentager vist Ingen Digterens Bøn:

Skærm med din Varetægt
hele vor Kongeslægt!
Sign den, o Gud!
Visdom, Retfærdighed
Pryde dens sidste Led!
Skjoldungens Værdighed
Aldrig døe ud!

Vejlby-Strib Lokalhistoriske Forening har 15-års fødselsdag.

Den 5. november 1990 blev Vejlby-Strib Lokalhistoriske Forening stiftet, og Finn L. Fauk blev foreningens første formand. En måned senere havde foreningen allerede 60 medlemmer.
Foreningens formål var at samle oplysninger om den tidligere Vejlby-Strib kommune, som ophørte med at være selvstændig i 1970. Man frygtede, at det var sidste udkald for at skaffe oplysningerne, da de personer, der kunne huske "gamle dage", ellers ville være væk.
I løbet af de 15 år har foreningen arrangeret ca. 50 lokalhistoriske foredrag og " Bavnen" er udkommet ca. 40 gange. Det er fantastisk, at redaktøren gennem alle 15 år, Kirsten Fauk, har kunnet fremskaffe ca. 200 væsentlige og læseværdige artikler til at fylde bladet med. Vi håber, at der stadig vil være nogle, der vil skrive artikler til "Bavnen", selv om de fleste emner nok allerede er behandlet.
Foreningens formand siden år 2000 er Skjold Christensen og der er ca. 435 medlemmer.
Foreningens 10-års jubilæum blev fejret med en stor fest på Idrætsefterskolen. 15-års fødselsdagen bliver kun fejret med et stort TIL LYKKE fra redaktionen, men vi er allerede begyndt at glæde os til 2015, hvor foreningen forhåbentlig kan fejre sit 25- års jubilæum.

Fjerde generation i Strib. II

Arne Schmidt Andersen fortæller fra Strib.

Motellet.
På Strandvejen, hvor Idrætsefterskolen tidligere lå, er der nu bygget andelshuse. På grunden var der i "gamle dage" mose i den sydlige del, mens den nordligste del var en sandbanke. Under krigen blev der gravet tørv på grunden.

Da "Badehotellet Strib Færgegård" blev solgt til Klejsgård Husholdningsskole i 1942, manglede man et sted i Strib, hvor man kunne få noget at spise. Et ægtepar fra Odense købte grunden på Strandvejen og byggede et cafeteria.Det var konen, som stod for den daglige drift. Senere blev cafeteriet bygget om til et motel, så man også havde et sted, hvor man kunne overnatte i Strib.
Motellet fik i tidens løb flere ejere. Der blev bygget en værelsesfløj i den nordlige del af grunden, og da hovedbygningen var bygget på mosegrund, skete det flere gange, at bygningen sank, så den måtte repareres.

Det gik ikke godt for motellet, så det blev sat til salg, og K.F.U.M.´s Sociale Arbejde i Danmark købte det for at bruge det som aflastning for "Ringgården" i Middelfart, som er behandlingssted for alkoholikere, og som på det tidspunkt var overbelagt. Der blev bygget til igen. Der kom en tværbygning til personale og forstander, nyt køkken og flere værelsesfløje.

Efter en årrække havde "Ringgården" ikke mere brug for aflastningshjemmet, og det stod tomt i tre år, inden det lykkedes at få det solgt.

Efterskolelærer Jørgen Frank Rasmussen henvendte sig til mig i min egenskab som formand for I-rådet og spurgte, om Strib var interesseret i en idrætsefterskole. Det mente jeg nok, og vi fik etableret et arbejdsudvalg, hvor vi var så heldige at få advokat Charles Lundegaard med.
Vi forhandlede med K.F.U.M.´s Sociale Arbejde i Danmark og fik prisen, der var 5. mio. kr. handlet ned til ca. 3 mio. kr. Det gav os et realistisk grundlag for at oprette en ny efterskole. Der blev dannet en støtteforening for idrætsefterskolen, hvor jeg var formand, og medlemmerne hjalp meget med praktiske opgaver, og i august 1994 begyndte 50 elever på skolens første elevhold. I 2003 købte idrætsefterskolen Den danske Banks kursuscenter i Staurbyskov, og skolen på Strandvejen blev solgt til nedrivning og på grunden blev "A/B Strandparken" opført.

Efter "skæbneåret".
Da den gamle Lillebæltsbro blev opført, mistede Strib både jernbanestation og færgedrift. Det forårsagede en stor krise for byen. Mange arbejdere fik arbejde i Fredericia, som de let kunne nå med færgeoverfarten Fredericia-Strib Nordenbro, og der blev gjort mange forsøg på at få oprettet nye arbejdspladser i Strib. I "Bavnen" har der tidligere været artikler om fiskeskindsfabrikken og muslingekogeriet, og jeg vil her omtale nogle af de andre nye arbejdspladser.

Elementfabrikken.
Da Strib jernbanestation blev nedlagt, blev der mange ledige, tomme bygninger og remiser på arealet. I den tidligere ventesal og vagtstue blev der etableret en elementfabrik, som fabrikerede elementer til elementhuse. De blev oplagret på jernbanearealet.

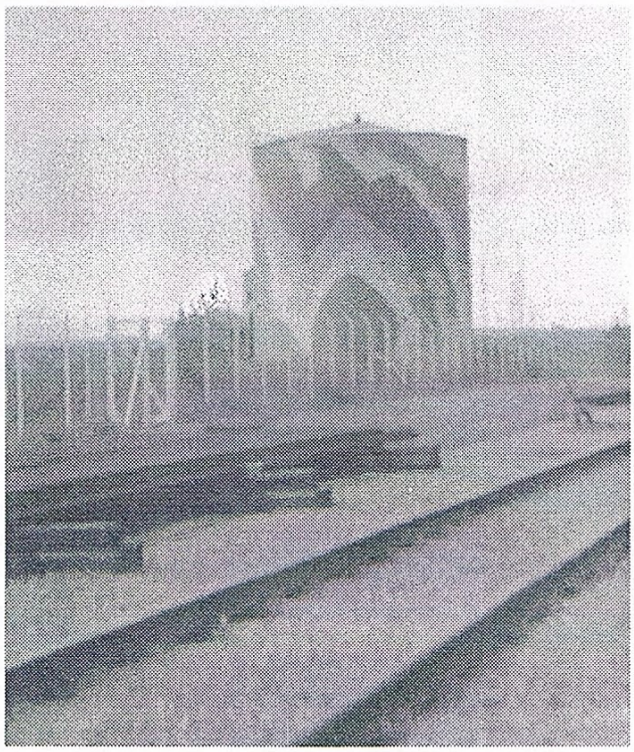
Det var blevet moderne at sætte huse sammen af store elementer i stedet for at opføre dem i mursten. Fabrikken støbte elementer med vindues- og døråbninger o.s.v., så man kunne samle et helt hus af dem.

Det gav rigtig mange arbejdspladser, men desværre gik det økonomisk ikke godt nok for fabrikken, så den måtte lukke efter få år.

Marmeladefabrikken.
Bygningerne blev senere brugt til fremstilling af marmelade. Det var let nok for fabrikken at få frugt til produktionen, men da sukkeret på grund af krigen blev rationeret i 1940, slog det grundlaget ud for marmeladefremstillingen, og fabrikken lukkede.

Tæppefabrikken.
I bagbygningen til Østerhus (hvor der var K-marked og Spar-butik) var der i en overgang efter krigen en tæppefabrik. Bygningen havde før været brugt til fiskeskindsfabrik. Den fremstillede gulvtæpper og løbere, men da der efter krigen begyndte at komme varer ind fra udlandet, kunne fabrikken ikke klare sig, og efter kort tid lukkede den, og arbejderne måtte se sig om efter et andet arbejde.

Olietanken.
Omkring 1937-38 etablerede et firma: "Frost`s benzin" en stor oliebeholder, der var ca. 10 meter høj.



A/S Frost Olietanken ved færgeleje 3

Den stod nede ved færgeleje 3 - den nuværende lystbådehavn og der blev lagt rør ud i bæltet, så olien kunne blive pumpet fra skibene, der transporterede olien og ind i tanken. Under krigen blev tanken i øvrigt camouflagemalet, for at bombepiloterne ikke så let skulle kunne se den.

Firmaet byggede en træbygning og indrettede den til garage for en tankbil med anhænger. Med den kørte man benzin ud til de tankstationer, som var kunder hos Frost. Senere blev garagebygningen brugt til marsvinestation og er nu klubhus for Strib Bådehavn.
Efter krigen blev den store olietank i et stykke sejlet til Nyborg, hvor den blev genbrugt.



Under 2. verdenskrig lå en storebæltsfærge i Strib havn. Hvis Lillebæltsbroen blev bombet og ødelagt, skulle den sættes ind for at opretholde forbindelsen mellem Fyn og Jylland.

Da det store olieberedskabslager ved Billeshave blev anlagt i begyndelsen af 1950´erne, blev røranlægget udbygget fra færgeleje 3 og til det nye lager. I slutningen af 1970´erne blev rørene ved 3. færgeleje flyttet til fabrikken Eltin ved færgeleje 1, hvor olieskibene lagde til.

Helt op til 1850´erne hentede Stribs beboere vand fra en brønd, der lå på Tjærepletten.

Senere fik flere grundejere private vandboringer, og fra 1865 fik vandtårnet, der skulle levere vand til lokomotiverne på Strib banegård, sit vand fra 4 brønde, der lå ved den nuværende Superbrugs. Via en pumpestation ved Tangmosen blev vandet pumpet fra brøndene og op til vandtårnet.
I 1919 blev vandtårnet på Tårnvej bygget. Indtil da var der ingen huse i Strib, der havde rindende vand i husene, og vandskyllende toiletter var også ukendte. Alle havde gammeldags latriner i eller ved huset. Men nu fik byen de første WC´er. De blev installeret på Badehotellet Færgegården, hvor gæsterne, som for en stor dels vedkommende var københavnere og købstadsfolk, havde moderne toiletter hjemme, nu blev fri for de stinkende lokummer, de havde måttet bruge, når de holdt sommer ferie på badehotellet.
Mange grunde blev tilsluttet det nye vandværk, men vandet kom næppe ind i husene. Man nøjedes med en enkelt vandhane uden for huset.
Der blev også rejst to vandtårne på Rørkærsvej og Murer Christiansen (Børge Christiansens far) etablerede et privat vandværk på Sofievej. Derefter byggede han huse, der solgtes "med indlagt vand på grunden", som jo var noget nyt.

"Rådhuse".

I "gamle dage" var der ikke megen administration i kommunerne. Der

var ikke ansat uddannet personale, så sognerådsformanden havde kontor så sognerådsformanden havde kontor hjemme og måtte klare skrivelser og regnskab så godt som han nu kunne. Min far skulle som sognefoged opkræve ubetalt skat- det kunne undertiden være meget små beløb på 6-8-12 øre - og bagefter skulle han aflevere pengene til sognerådsformanden. Sognerådsformanden fra 1925 til 1940 var den senere landtingsmand Petersen Røjle, og han havde kontor på et loftskammer på sin gård. Når han modtog skatteindbetalingerne, blev der ikke ført ordentligt regnskab, men pengene blev blot lagt ned i en skuffe, og listen, som min far havde skrevet med dem, der havde betalt, gik i papirkurven.

Senere blev der kommunekontor i Røjle, og der blev ansat en kommunesekretær, Thorvald Barløse. Han var dygtig nok, selv om han ikke var uddannet til kontorarbejde. Han havde tidligere arbejdet ved jernbanen.

Omkring 1960, da der blev stillet større krav til offentlig administration, og der derfor skulle ansættes mere kommunalt personale, blev der bygget en administrationsbygning på Højskolevej.

I 1970 kom den store kommunallov, hvor Vejlby-Strib blev en del af Middelfart kommune, og administrationen overgik til Middelfart Rådhus. Så var der ikke brug for en administrationsbygning i Strib, og den blev solgt til K.F.U.M.´s Sociale Arbejde, der ville bruge den som hovedkontor. Hidtil



Strib Østre Vandværk ved Rørkærsvej

havde det haft til huse på Scharlingsvej 1.

Hotel "Det gyldne Marsvin".

Omkring 1954 var der store planer om at opføre et nyt, stort hotel i Strib. Det skulle ligge ved Nordstranden, og et konsortium erhvervede grunden Nørre Alle 37.

Der blev lavet arkitektegninger, og man regnede med at kunne påbegynde byggeriet i 1953. Men så gik financieringen i fisk, og konsortiet opgav byggeriet. Men inden da havde man opført de 9 garager, som skulle høre til hotellet. Det er dem, der ligger på Korsvejs Allés forlængelse. Grunden blev sat til salg, og jeg købte den og kom på den måde til at eje garagerne.

Den strandede Blåhval.

Min far har fortalt mig følgende historie:
En dag rullede et tog ind på Strib station. En død kæmpehval, der

fyldte 4 jernbanevogne, udbredte en frygtelig stank. Stationsforstanderen var vant til stank, for i hans have var der en fold, hvor landmændene afleverede de grise, som senere skulle sendes på slagteriet med toget. Men denne gang var stanken uudholdelig, så man fik hurtigt sendt den døde hval videre. Den skulle til Wien, hvor et museum havde købt den.

Den var nogen tid i forvejen strandet ved Vejle fjord og var derefter slæbt til bådeværftet i Middelfart, hvor man udstillede det med åbent gab bag nogle sække lærredsvægge. Så kunne folk komme ind og se den mod entre. Inde i gabet havde man stillet et bord og fire stole, og der kunne man få serveret kaffepunch.

Derefter kom hvalen til København, hvor den blev udstillet for endelig at blive solgt til et museum i Wien. Men i mellemtiden var den selvfølgelig gået i forrådnelse og stank forfærdeligt.

"Tyven" i Trompeterhuset.

Min far blev engang beordret til at køre for kriminalpolitiet i Middelfart. Han skulle hente en kriminalbetjent på banegården og køre ham til "Trompeterhuset" ved Dæmningen, hvor han skulle afhøre manden i huset. Han arbejdede på en gård i nærheden og var blevet beskyldt for at have stjålet 800 kr.

Kriminalbetjenten begyndte et temmelig hårdt krydsforhør, og min far gik lidt rundt i huset imens. I soveværelset lå der to børn i hver seng, og i køkkenet så han kun rå kartofler.

Min far sagde til kriminalbetjenten, at han var overbevist om, at manden var uskyldig, for hvis han havde haft penge, ville han have købt mad til børnene. Min mor lavede dagen efter en madkurv, som blev sendt ud til familien, og manden kom om aftenen på besøg hos os. Her fortalte han bl.a. min far om andenkarlen på gården, som var begyndt at bruge mange penge.

Det viste sig senere, at andenkarlen var tyven, og han tilstod da også forbrydelsen.

Fortsættes (F .L. F.)

Husk udflugten til Johannes Larsen museet i Kerteminde.

Søndag den 18. september

arrangerer Vejlby-Strib Lokalhistoriske Forening bustur til museet.

Tilmelding sker ved at ringe til et af bestyrelsesmedlemmerne

(Se omslaget – side 2).

Yderligere information – se under foreningens arrangementer.

Danmark under besættelsen.

Af Alfred Hestkjær

I Bavnen 2005 nr. 1 bragte vi Niels Byskov Ovesens indlæg ved Vejlby-Strib Lokalhistoriske Forenings møde den 24. april 1995. Her bringes Alfred Hestkjærs indlæg.

Jeg vil fortælle om de væsentligste ting, der foregik her på egnen under besættelsen.

Besættelsen d. 9. april 1940 var en naturlig følge af de politiske beslutninger, der har været truffet gennem tiden og af vores store nabos magtbrynde. Vi bor i et område, som har stor strategisk betydning, og det kan ses på vores historie så langt tilbage, vi har mulighed for at huske.

En af de skelsættende perioder var Treårskrigen, som var en borgerkrig mellem Slesvig-Holsten og det øvrige Danmark. Den fik tyskerne til at tænke i nye baner. En af de beslutninger, der blev truffet i forbindelse med Treårskrigen, var en blokade af de tyske havne. Da tyskerne havde haft den oplevelse een gang, ville de ikke have den en gang til, og det betød, at de opbyggede en flådemagt, som blev større og større, og de udvidede deres territorier og deres grænser for at kunne tilgodese sikringen af denne flådemagt. Den væsentligste del af flåden lå i Østersøen, og skibene skulle ud og ind af Østersøen. Vi ved, at tyskerne i forbindelse med bygningen af den gamle Lillebæltsbro prøvesejlede med deres største fartøjer for at se, om det var muligt at komme op og ned igennem Lillebælt uden at ramle ind i Lillebæltsbroen. Og vi ved, at tyskerne under første verdenskrig havde planer for en besættelse af Jylland og dele af Fyn. Det er det, der i de tyske arkiver hedder "Fall J" - altså "Sag Jylland", og hele indmarchen i Danmark var faktisk planlagt, og kanoner og alt materiel, der skulle til Frederikshavn, var læsset. Vi slap dog for den tyske indmarch, fordi vi begyndte at minere, og dermed sørgede vi for, at tyskerne blev hjemme og at englænderne ikke kunne komme ned i Østersøen.
Det må vi alt sammen have i baghovedet, når vi taler om 9. april og besættelsen.

Tyskland vil sikre sin flåde.
Vi må samtidig huske, at Tyskland indtil 1920 gik helt op til Kongeålinien.Derefter kom der ganske vist nogle ændringer, men grænsen ligger tæt på de indre danske farvande, hvor vi jo kan hævde vores suverænitet, men suveræniteten eksisterede ikke på besættelsestidspunktet, og tyskerne kunne sejle nøjagtigt, som de havde lyst til, og det gjorde de. Deres magtinteresse for at sikre deres flåde lå oppe på højde med Skagen og op til Norges sydkyst. Gennem de rekognosceringer, der fandt sted, havde man set, at det var den linje, tyskerne betragtede som deres sikkerhedsgrænse. Det vidste man

faktisk godt i forvejen, men politikerne tog sig ikke af det. De forsøgte tværtimod at være gode venner med tyskerne, og de ville endelig ikke provokere dem. Resultatet var da også, at når soldaterne i Sønderjylland skulle grave skytte-grave, så skulle de vende den modsatte vej og ikke sikre mod et angreb fra syd.

Besættelsen.
Den 9. april 1940 blev Lillebæltsbroen besat tidligt om morgenen af en bataljon, der var forstærket med en hel del udstyr. Det var den, der havde tyskernes umiddelbare interesse. Soldaterne skulle hurtigt sikre broen, og derefter drog nogle af dem mod Fredericia og nogle mod Odense.

Den afdeling, der drog mod Fredericia, blev stoppet af danske soldater et stykke ind mod Fredericia, men politimesteren i Middelfart sørgede for, at der ikke blev kamphandlinger. Han blev hentet af en af de tyske flådeofficerer og sejlet til Fredericia. Her kunne han overbevise den danske bataillonchef, oberstløjtnanten, om at han ikke skulle foretage nogen kamp, og det gjorde han så heller ikke.
I dagene umiddelbart efter begyndte tyskerne at placere sig. Det var ikke med de soldater, som gik i land d. 9. april, for de forsvandt og skulle videre til Norge. Det, der udgjorde besættelsesstyrken var en meget kraftig luftværnsenhed omkring Lillebæltsbroen, og de startede med at bygge nogle tårne - det var 3 på fynssiden og 3 på jyllandssiden- og opstille 6 stk. 20-mm kanoner. De blev skiftet ud hen ad vejen, for vi har fundet patronhylstre af anden kaliber, der hvor tårnene var.
Det er egentlig meget fint, at det var lokale tømrermestre, som byggede disse kanontårne. Så havde byen jo mulighed for at få nogle arbejdspladser. Tårnene fik lov at stå der og blev moderniseret hen ad vejen, således at de hele tiden var i fineste orden ud fra det skytsmateriel, der skulle være på tårnene.
Foruden disse tårne ved broen blev der stillet en hel del op rundt omkring i havneindløbene og ved mobile enheder. I Lillebælt lå et flakskib, som periodevis flyttede rundt. Det tilhørte en havneflotille, som egentlig hørte til i Fredericia.

Regeringen opfordrer til ro.
Meget gik jo meget let for besættelsesmagten, for man havde fået at vide af regeringen, at man skulle være loyal overfor besættelsesmagten, man måtte ikke gøre noget, der stred mod det, den ønskede, og det var jo egentlig dejligt for dem, at folk holdt sig i ro.
Men på et tidspunkt begyndte en murren i geledderne. Det kan man jo læse om i aviserne til daglig. Der sker noget i de folk, der er undertrykt. De bliver tvunget ud i situationer, de ikke vil finde sig i, og føler, at de er nødt til at handle. Det er der modstandsbevægelsen langsomt starter. Det er ikke noget, der kommer fra den ene dag til den anden. Det starter med, at mennesker søger sammen, dan-ner grupper.

Det ser vi også her, det var idrætsforeninger, terrænsportsforeninger, spejdere og lignende, som i

forvejen havde en vis form for gruppedannelse, som begyndte

Illegale blade.
Samtidig begyndte den illegale bladvirksomhed her i landet. Vi havde igennem besættelsestiden over 500 illegale blade. Det var dem, der skulle sørge for, at folk blev informeret rigtigt, og det gjaldt om, at de fik de rigtige ideer om, hvordan de skulle reagere. Samtidig blev der opbygget et had mod nogle mennesker eller symboler, som man havde mulighed for at reagere mod eller samle sig om.

Så vil jeg godt lige vende tilbage til vores eget område. Der var der stor interesse for tyskerne, og mange havde stor sympati for besættelsesmagten, og der var mange, der meldte sig ind i D.N.S.A.P. - Det National Socialistiske Arbejder Parti, også nogle kendte personer, og det var de illegale blades opgave at få trukket grænserne hårdt op, så det blev enten sort eller hvidt, og det blev det. Efterhånden som tiden gik og trykket steg, delte befolkningen sig op, for eller imod besættelsesmagten.
Indledningsvis havde man regeringen imod sig. Modstandsfolkene blev straffet, man opfordredes til at angive dem - man skulle simpelthen gå stikkervejen, og det betød, at folk måtte tage stilling, og det er den almindelige strategi, når det drejer sig om at få gjort en befolkning moden til modstand.

Modstanden organiseres.
Vi skal helt hen til slutningen af 1943 før der begynder at tegne sig et billede, hvor modstandsbevægelsen bliver organiseret. Der havde været små grupper, som jeg fortalte om, der forsøgte at skaffe sig våben og udrustning, men den virkelige effekt manglede, og den kom først på det tidspunkt, hvor englænderne sendte nogle personer ned til os for at reorganisere denne samling af utilfredse mennesker.
Modstandsbevægelsen blev samlet her på egnen ved, at Ole Justesen blev sendt herned som repræsentant og samlende part for den modstandsbevægelse, som skulle bygges op. Han havde mulighed for at komme ind i kredsen af den eksisterende modstandsbevægelse repræsenteret af bl. a. Niels Byskov Ovesen og hans familie. Der blev hurtigt samlet og dannet en gruppe, som var i stand til at udføre den sabotage, som man satsede på som noget af det første.

Sabotage.
De sabotageaktiviteter, der før havde været i vores område, har mest været at betragte som træning. De mennesker, man nu havde fået samlet, skulle udrustes rigtigt, og de skulle trænes i anvendelse af våben. De skulle kunne bruges som soldater, som på et eller andet tidspunkt måtte være forberedt på at skulle i kamp. Noget af det første den organiserede modstandsbevægelse foretog sig, var at afhente lægdsruller, våbenfortegnelser og andet kompromitterende materiale på politikontoret umiddelbart efter, at politiet var blevet interneret eller fjernet. Samtidig gik politiet "under jorden" her omkring, eller hvor de nu havde mulighed for det.

Den 15. oktober er der en aktivitet mod en telefonkolonne i Kauslunde - det var igen et af de nålestik, som er nødvendigt for at få fjenden til at koncentrere sig om at sikre forskellige områder og ikke kun byerne. Man trækker soldaterne ud i mindre styrker, således at de bliver lettere at overmande, og sådan en telefonkolonne er et glimrende mål for modstandsbevægelsen.

Den 11. november 1944 var der en aktion mod toldbådene i Middelfart og nærmeste omegn. Man kan sige, at det var fint nok, men der var en risiko. Det var på et tidligt tidspunkt, og man kan jo ikke undgå, at man røber sig, når der sker en aktion. På det tidspunkt var tyskerne klar over, hvad der foregik, for de havde en en stikker (en V-mand), som kendte modstandsbevægelens planer. Han har vidst, at der ville komme en aktion mod toldbådene, men ikke hvornår. Aktionen viste, at modstandsbevægelsen havde større slagkraft end tyskerne havde forventet. En tysk adjudant skrev til sin regimentschef, at en meddeler havde fortalt, at man efter toldbådaktionen nu kunne forvente yderligere sabotagehandlinger. Det er jo lidt uhyggeligt, at modstandsbevægelsen allerede på et så tidligt tidspunkt har en mand i hælene, en af deres "egne", som er så langt inde i systemet, at han kan fortælle tyskerne, hvad der skal ske. Desværre har jeg ikke haft mulighed for at forfølge de meldinger, han kom med, for de blev afleveret på Grimmerhus (hvor den tyske stab holdt til). Men denne aktion danner sådan set et skel, for den viser, at nu går modstandsbevægelsen hårdere på, - og det fortæl-ler den også tyskerne. Men så fortæller den også, at tyskerne har en stikker i modstandsbevæ-gelsen. Samtidig ved vi, at modstandsbevægelsen også havde meddelere hos tyskerne.

Andre aktioner.

Blandt andre aktioner var der de sædvanlige små øvelser: man "afhentede" nogle tyske lastbildæk, en tysk kommandovogn, der var til reparation, blev ødelagt; der var en aktion mod en Esso tankstation, hvor der blev stjålet benzin - alt sammen for at træne mandskabet til det, der skulle foregå, således at de blev fortrolige med at overskride nogle grænser.

I februar 1945 forsøger man sig med de sprængstoffer, der var blevet nedkastet af engelske flyvere. Der er en aktion mod Indslev Maskinfabrik, en mod et autoværksted i Hårslev og en mod et autoværksted i Middelfart på Odensevej.

Et gennemsejlingsfyr i Lillebælt bliver sat ud af funktion og et maskinværksted i Strib saboteres. Der er en aktion mod vognmanden i Strib og mod anlægget ved Røjleklint, hvor der blev lagt sprængladninger under køreplankerne, og hvor arbejderne blev tvunget til at nedlægge arbejdet. Det kommer jeg ind på senere. Så er der en aktion mod toldkammeret, hvor der fjernes 300 liter olie og nogle liter petroleum, og så er der et vandtårn til påfyldning af lokomotiver ved Årup station, som blev ødelagt ved sprængning.

Jernbanesabotage.
Der var også en hel del sabotagehandlinger mod jernbaner. Det, der havde interesse, var selvfølgelig, hvor lang tid det varede at få togene til at køre igen efter en sprængning. Vi må tænke på, at der er dobbeltspor over Fyn, så man kunne køre igen, når et spor var repareret.

Der har været skrevet, at der gik et døgn eller to, før kørslen kunne genoptages, når et spor havde været ødelagt - men hvis der ikke var nogle tyske transporter i den pågældende periode, nå ja - så kunne det egentlig være ligegyldigt. Men vi må stadigvæk tænke på, at det mandskab, som har været til uddannelse, havde haft mulighed for at komme ud og arbejde med tingene og træne med deres materiel under realistiske forhold. For de tyske banevagter skød jo efter folkene, så det har altså været en utrolig hård belastning. Hvis man er soldat eller i hjemmeværnet, får man lært en ting af gangen, og til sidst er der en øvelse med løs ammunition, men her er det ud i den barske virkelighed aldeles omgående. Derfor gælder det om at få så mange aktiviteter som muligt, hvor man kan få folk prøvet af under så gunstige forhold som muligt. Så selv om jernbanesabotagen ikke umiddelbart har givet den store forsinkelse, så har den i hvert fald styrket mandskabet og givet dem en viden, som de ikke har kunnet hente andre steder.
En af de ting vi her på egnen havde stor interesse i, var "Røjlegrisen". Den blev også sprængt, og i stort set en uge kunne der ikke transporteres materiel på dens område. Så kan man spørge: Havde det stor værdi, at Røjlegrisen ikke kunne fungere en uge? Ja, det havde det. For ved Skovby, ikke så forfærdelig langt herfra, var der en stor radarstation, som var i stand til at pejle fly, og som var i stand til at advare den tyske besættelsesmagt om luftangreb. Den kunne fortælle næsten med en meters nøjagtighed, hvor en ladning våben var blevet kastet ned. Det måtte modstandsbevægelsen tage hensyn til, for de havde ikke mere end 9-10 minutter fra det øjeblik, der kom en ladning faldskærme med containere, til de var pakket ud og læsset op på et køretøj og man var kommet væk igen.

Containerne
Her i distriktet var der 2 modtagelser, som blev leveret på en plads ved Gelsted, benævnet Kielshøj eller Søndergårde. Den 8. marts 1945 kom der 24 containere med et fly, der kredsede over pladsen. Den 30 marts samme år kom der 24 containere, og der skulle så være udrustning og våben til 100 mand + 50%. (Man regnede fra den engelske leverandørs side med, at ca. halvdelen ville gå til spilde eller blive taget af tyskerne, sådan var erfaringerne andre steder fra. Men sådan var det ikke her. Her var det højst 10 % af den udrustning, der kom ned, der kom i de forkerte hænder.) Den 8. marts kom der 174 karabiner, 4 bazookaer, 8 maskingeværer (Brengun), 20 tromlerevolvere, 19 9mm-pistoler, 400 håndgranater, 40 gammonbomber, 30 pk. plastisk sprængstof, 48 for-

bindspakker og 4 flonelsruller, altsammen fordelt i 24 containere. Den 30. marts fik man samme sted 159 karabiner, 4 bazookaer, 8 maskingeværer, 20 tromlerevolvere, 448 håndgranater, 40 gammonbomber, 30 pk. plastisk sprængstof, 576 vejbomber og 150 førstehjælpspakker.

Modstandsbevægelsens våben.
Det var så den udrustning, mandskabet skulle lære at bruge, så de i en given situation kunne arbejde med den. Et af de våben, der har været en del diskussion om, var Husqvarna maskinpistolerne. De kom ikke ad luftvejen, for det var et svensk våben, og de blev sejlet ind til København og blev fordelt over hele landet. Der har været ca. 20 af dem i modstandsbevægelsens beholdning her i området.

Favoritvåbnet var Stengun- en maskinpistol, som i den ukyndiges hånd nok var det våben, der har medført de fleste vådeskud. Man skulle passe på ikke at have bundstykket siddende tilbage. Man skulle være sikker på, at det var fremme, og så først i sidste øjeblik foretage ladegreb, ellers kunne man risikere, at den gik af. Det var en maskinpistol, der blev fremstillet i mange hundrede tusinde eksemplarer, og den blev også fremstillet illegalt herhjemme.

Den amerikanske karabin, US-karabinen, var meget populær. Den blev også kaldt partisanriflen, og den var ikke så langtrækkende, men det var der jo heller ikke brug for. Man havde brug for et lille, hurtigt og håndterbart våben, som man kunne skjule under en frakke.
Tromlerevolveren - en Wembley- er en engelsk standardpistol. Den er uhyre træfsikker og var et meget foretrukket våben.

Jeg nævnte, at der også kom bazookaer ned. Det var sådan et instrument, der er beregnet til nedkæmpning af kampvogne. Man kunne altså gå fra en guerillakrig - den lille mands krig - og over til den store slagkraft, når delinger og andre enheder samarbejdede. Men dette våben giver jo et temmelig stort skrald, når det bliver affyret, så det er jo ikke et, man kan gå og øve sig med ret meget. Den dag man første gang havde været ude at øve sig med den, vidste hele nabolaget, at man havde holdt skydeøvelse, og det resulterede da også i, at der var utrolig mange, som først kom til at skyde med bazookaen efter befrielsen. Når den blev brugt, var de første skud måske ikke helt så velrettede og gode, som de skulle være.

Maskingeværet Brengun er meget slagkraftigt, og det er rimelig let at skifte pibe på den, og derfor var det særdeles velegnet til den kamp, som det skulle bruges til.
Et mere håndfast og grimt våben var håndgranaten Mills. Den blev brugt i Forsvaret i mange år, og den bliver farligere jo ældre den bliver. Metallet gennemsives af det sprængstof, der er i den, og den bliver så utrolig følsom, så den dårligt behøver en detonator for at sprænges.
Gammabomber kan man fylde plastisk sprængstof i, og det kom

der jo 30 kg. af i hver af de to leveringer. Ganske vist skulle en del af det fordeles til anden side, men der var altså mulighed for at lave disse bomber, der var en form for håndgranat, som udløste et stort tryk. Desuden var der forskellige småting, som snubletråd og lignende. Det er jo rart, når man er ude blandt fjender, at man kan sørge for at skabe lidt sikkerhedsafstand.
Som tændere til sprængstoffet havde man noget, der lignede blyanter med forskellig farve, således at man kunne bestemme, hvor lang tid, der skulle gå, inden eksplosionen skulle finde sted.

Sammen med sabotagematerialet, der blev sendt ned fra luften var også en lille håndbog, således at mandskabet, som modtog det, kunne sætte sig hen og ved selvstudium lære at bruge det. Men det bedste var jo, hvis man havde en instruktør til rådighed. De første instruktører, man brugte, var personer fra hæren, som man jo havde til rådighed, efter at hæren blev opløst. Distriktlederen eller lederen af modstandsbevægelsen her i området var militærmanden Ole Justesen, men han havde aldrig set materialet før, for det var jo engelsk.

Anlægget ved Røjleklinten.
Det var tanken, at tyskerne på Røjleklinten ville etablere et kanonbatteri og et styreanlæg for de styrbare torpedoer, der lå i de betonbunkers, der var bygget ind i klinten ved Badehotellet. Anlægget nåede aldrig at blive færdigt, for der var nogle geologiske forhold (plastisk ler), der gjorde, at man ikke kunne få støbt kanonstandpladserne. Det var meningen, at der skulle være 4 kanoner, og nord for skulle der være en mortérdeling beregnet til nærsikring. Så skulle der være 2 lyskastere, så man kunne belyse indsejlingen til Lillebælt, og så ude på klinten et anlæg, der kunne styre de torpedoer, som blev lagt i vandet. Det er der, hvor gården "Sølyst" ligger.

Endnu kan man på markerne ved Røjleklint finde et par ammunitionsdepoter, altså nogle små betonkasser, som nu bliver brugt som kartoffelkule eller lignende. Man ville gerne have dem sprængt efter krigen, men det måtte man ikke på grund af faren for, at skrænterne, der er af plastiske ler, ville skride.

De 4 kanoner kom aldrig op, så vi ved ikke helt bestemt, hvad der skulle have været derude. Men der blev etableret en baraklejr. Den lå på det sted, hvor det nuværende toilet står ved parkeringspladsen. Man nåede langt med at bygge barakkerne, men de blev ikke færdige, og der kom ikke mandskab ud til anlægget. Marinegeologerne har åbenbart fundet ud af, at det ikke var smart at anbringe kanonstillingen der, fordi der så kunne ske noget i undergrunden, og så har man fundet et andet og sikrere sted mod øst. Der er ingen fundamentrester eller lignende efter lyskasterne, så vi har ikke rigtig mulighed for at se, hvordan planerne var.
Det var meningen, at man fra anlægget skulle styre torpedoerne fra Nordstranden. Englænderne kom straks efter krigen og fjernede alle

de vitale dele. Det var et uhyre avanceret system, og hvis det havde været bragt i anvendelse, ville det virkelig have rystet modstanderne. Torpedoerne var trådstyrede for de flestes vedkommende, og de havde 12 km. kabel oprullet bag i. Der var tre systemer, som man anvendte. I det ene sendte man torpedoen af sted og derefter korrigerede man den, indtil den kom ind på høreafstand af et mål, hvorefter man med et joystik kunne styre den rigtige vej.

Der var en betonbane ud i vandet fra strandkanten, og man kunne ved et snoretræk trække torpedoen ud, så den kunne flyde. Den blev brugt både i overfladen af vandet og neddykket. Man kunne også anbringe et lille infrarødt lys bagtil, og så kunne man styre torpedoen efter sigte ved markeringslyset. Der har været 12 stk. af stort set samme type: T-10. Det var meningen, at de skulle styres fra anlægget oppe på Røjleklinten, men det nåede altså ikke at blive færdigt.
Der blev bygget et tils varende anlæg ved Fredericias volde lige neden for kasernen. Det var firmaet Siemens, som fremstillede det meste af elektronikken til torpedoerne

U-bådene d. 4. maj 1945.
Jeg har nogle kommentarer til artiklen I "Bavnen" om de tyske u-både i Lillebælt og om angrebet på dem i krigens sidste dage.
Den 4. maj om aftenen overgav tyskerne i Danmark og Nordvest-tyskland sig, men det gjaldt ikke tyskerne i Norge. Danmarks farvande var stadigvæk internationale, og det betød, at sejladsen foregik i internationalt farvand. Derfor angreb de allierede alle de u-både, som ikke havde søgt havn inden det tidspunkt, der var blevet bestemt, mens de der lå i havn gik fri.

Men vi ved, at de tyske undervandsbåde var blevet beordret til at sejle til de norske u-bådsbaser. Men der var kaos i u-bådsbaserne i Kiel, Lübeck og Eckernförde, så det var kun de undervandsbåde, der hurtigt kunne blive operationsklare og få tanket op, der kom af sted. Samtidig skulle de have afløsningsmandskab med til de undervandsbåde, der befandt sig i Norge, og også kontorpersonale, signalpiger og lignende skulle med. Det er derfor, man fandt dametøj i de ødelagte undervandsbåde.

Kvinderne havde meldt sig frivilligt til den tyske marine og fulgte frivilligt med u-bådsbesætningerne på flugten til Norge. Der var så meget kaos de sidste dage, at besætningsmedlemmerne let ville kunne forsvinde i flygtningestrømmen, hvis de ønskede at dessertere.

Udskrevet fra bånd af Otto Hansen.

Interviewet med den nuværende formand for Strib Handels- og Håndværkerforening Svend Aage Hansen om foreningens histo-rie, bringes i første nummer af Bavnen i 2006, hvor han i øvrigt har 25 års jubilæum som formand.

Lillebæltsbroen.

Ved Kirsten Fauk.

Den nye Lillebæltsbros 25 års jubilæum er beskrevet i BAVNEN nr. 2. 1995.

Her bringer vi beretningen om den gamle Lillebæltsbros historie fra Carlo Andersens bog:

" Fra Damphest til Lyntog".

Naar Beretningen om de danske Jernbaners Historie skal skrives - selv om det sker i de kortest mulige Træk - er der et enkelt Led i Historien, som man aldrig vil kunne komme uden om. Det er Lillebæltsbroen! For de danske Statsbaner - eller rettere: for hele det danske Trafiksystem har Lillebæltsbroen betydet en fuldkommen Revolution.

I moderne Tid er Danmark blevet kaldt for ,,Broernes Land", og den fulde Berettigelse af dette Navn maa være fastslaaet, naar man tænker paa Masned-, Guldborg-, Als-, Odde- og Vilsund samt Lim- og Roskilde-Fjord, for dog blot at nævne nogle af de betydeligste, men ingen af disse Broer staar tilnærmelsesvis i en saadan Eventyrets Glans som netop Lillebæltsbroen. Ja, vi ved jo, at Storstrømsbroen baade er større og mere imponerende end Lillebæltsbroen, men den er ikke som sin noget mindre Bror blevet hele Nationens Kælebarn. Hvis vi vil gøre os Haab om at efterspore Grunden til Lillebæltsbroens enestaaende Popularitet, maa vi kaste et Blik tilbage i Historien.

Der har altid hvilet et Skær af Romantik over Lillebæltsoverfarten. Den smalle, rivende Strøms lunefulde Bugtninger, kranset af mørke Skove, dannede naturligt Skel mellem det store Hovedland og øerne, og lige fra ,,Arilds Tid" har der her fundet Overfart Sted. Oprindelig har Færgefarten sikkert tilhørt Kongen. I Kong Valdemars Jordebog nævnes saaledes ,,Afgift af Færgerier", og herunder maa Melfar-Snoghøj Færgeriet utvivlsomt have været henregnet.

Det ældste skriftlige Vidnesbyrd om Færgen findes i Privilegierne for Sankt Knudsbrødrene i Odense, der fik kongelig Bevilling til at færdes gratis over Bælterne. For Kongen selv har Overfarten naturligvis altid været gratis. Naar han med sit store Følge stillede i Melfar for at blive færget over til Jylland, maatte de berømmelige Marsvinsjægere give et godt Nap med for at klare Sagerne.

En af de mest berømte Episoder i Overfartens Historie fandt Sted i Februar 1523, da den jyske Adel havde opsagt Kong Christian den Anden ,,Huldskab og Troskab". Historien vil vide, at Kongen i sin store Tvivlraadighed lod sig færge tyve Gange frem og tilbage mellem ,,Høneborg" - ved det nuværende Snoghøj - og Melfar, før han traf sin endelige Beslutning og flygtede fra sit Fædreland. Det var et Kongeriges videre Skæbne, som i det Døgn blev bestemt paa Lillebælt.

Overfarten havde en stor Tid under de følgende Konger, som ofte foretog Rejser gennem Landet eller opholdt sig paa den yndede Kongeborg ,,Koldinghus", men under Frederik den Tredie indtraadte et nyt Moment i Overfartens Historie. Han var jo ikke en Monark, der rej-

Den gamle Lillebæltsbro



ste meget i sine Riger og Lande, men til Gngæld anlagde han Frederiksodde, det nuværende Fredericia, og dekreterede, at Færgefarten skulde lægges fra Melfar op til Strib. Det var Kongens Mening, at Frederiksodde skulde være „Jyllands Hovedstad", saa derfor skulde Hovedparten af det ældgamle Færgeri mellem Melfar og Snoghøj naturligvis ogsaa flyttes. Det vilde være Synd at sige, at Kongen havde nogen større Sukces med sit Paabud. De Rejsende var vant til den gamle Overfart, og i Melfar fandtes der adskillige gode Gæstgivergaarde, hvor man paa en behagelig Maade kunde slaa Tiden ihjel, mens man ventede paa Overfart. Det skulde derfor først blive Niels Holst, der realiserede Frederik den Tredies Kongstanke, da Færgen mellem Strib og Fredericia blev en Realitet.

Disse faa Ord om Overfartens Historie skulde være nok til at begrunde Lillebæltsbroens store Popularitet. Og hvorledes kom da saa denne Bro til Verden? Som sædvanlig under voldsom Kamp og Strid, ikke sandt? Nej, slet ikke! Den danske Rigsdag forbavsede for en Gangs Skyld Nationen ved at vise næsten rørende Enighed om et Projekts Gennemførelse. Det var i Rigsdagsamlingen 1923-24, at daværende Trafikminister Slebsager forelagde Statsbanernes Forslag om en dobbeltsporet Jern-banebro over Lillebælt, og allerede den 28. Marts 1924 - ja, det lyder fast utroligt - var Loven færdigbehandlet og vedtaget, og den følgen-de Dag fik den Kongens Underskrift! De gæve Rigsdags-mænd havde for en Gangs Skyld skabt Sensation ved at være enige om noget som helst, men til deres Undskyldning tjener ogsaa, at Forslaget var ualmindelig godt tilrettelagt fra Statsbanernes Side, hvilket Banechef Flensborg kan tage en stor Del af Æren for.

Overalt i Landet vakte Loven om Lillebæltsbroens Bygning udelt Glæde - undtagen hos Aktionærerne i „Middelfart Dampskibsselskab", der saa sent som i 1933 gav 300 pCt. i Udbytte! Dette Selskab, der besørgede Færgefarten mellem Middelfart og Snoghøj, var gennem adskillige Aar den helt store Sensation blandt danske Aktieselskaber. Fra 1929 til 1934 gav Selskabet ikke under 150 pCt. i Udbytte, og dette Udbytte maa oven i Købet tredobles for at give det rette Billede, idet Aktierne - paa Grund af en efterhaanden

revnefærdig Reservefond - var blevet opskrevet til det tredobbelte! Naturligvis var det i første Række Automobilerne, der skabte denne eventyrlige Guldalder ved Lillebælt.
En mere udførlig Omtale af Lillebæltsbroens Bygning skulde være overflødig, saa vi fatter os derfor i Korthed. Projektet gik jo oprindelig ud paa, at der kun skulde være Tale om en *Jernbanebro* - ellers var Loven næppe heller gaaet igennem - men da der som bekendt ogsaa findes en Del Biler, Cyklister og Fodgængere i dette Land, foreslog den altid initiativrige Ritmester Clauson Kaas, at der *under* Broen blev indrettet en Hængefærge til at klare denne Part af Trafikken! Dette Forslag fik en saare krank Skæbne, idet det paa det nærmeste blev „grint ihjel" i Pressen. Heldigvis blev et Lovtillæg om *Vejbroen* vedtaget i 1927, hvorved Broen kom til at faa sit nuværende Udseende og enorme Betydning.

Arbejdet blev ledet af Anker Engelund, Statsbanernes glimrende „Bro-Professor", og han stod naturligvis ogsaa i Spidsen for de foregaaende topografiske, geologiske og hydrologiske Undersøgelser. Paa det smalleste Sted er Lillebælt kun 680 Meter bredt, men Strøm- og Terrænforhold var paa dette Sted saa ugunstige, at man maatte se sig om efter en anden Linie. Der kunde blive Tale om to, nemlig en paa 770 og en paa 820 Meter i Bredden. Den sidste blev foretrukket paa Grund af de mere gunstige Dybde- og Jordbundsforhold. Dette er altsaa Grunden til, at Lillebæltsbroen ikke - hvad man skulde synes mest naturligt - strækker sig i Retningen Øst-Vest, men snarere Nord-Syd.
Man nærede paa Forhaand nogen Betænkelighed med Hensyn til det plastiske, udflydende Lillebæltsler, der er overordentlig fintkornet og næsten stenfrit, men enhver Betænkelighed blev gjort til Skamme. Broens Højde blev fastsat paa den Maade, at man gennem et helt Aar maalte Mastehøjden paa de Skibe, der passerede gennem Lillebælt - det var Ca. 12.000 - og af alle disse Fartøjer var der kun et halvt Hundrede Stykker, som havde Mastehøjde paa over 32 Meter. Brohøjden blev derfor fastsat til 33 Meter.
I Maj 1928 blev Licitationen udskrevet, og det blev som bekendt Firmaet Monberg & Thorsen, der fik Arbejdet i Hovedentreprise. Man vil maaske endnu erindre Lyngsies berømmelige Lillebælts-Strejke, som et helt Aar hindrede Arbejdet i at komme i Gang.
Da Arbejdet langt om længe var blevet paabegyndt, skred det hurtigt frem og saa godt som uden Uheld. Vi har tidligere nævnt de mange Ulykker og Dødsfald under Bygningen af den første Limfjordsbro mellem Aalborg og Nørre Sundby, saa det er i denne Forbindelse ganske interessant at konstatere, at der ved Bygningen af Gigantværket Lillebæltsbroen ikke forekom eet eneste Dødsfald paa Grund af Arbejdets særlige Karakter! Tekniske Uheld kunde naturligvis indtræffe, som f. Eks. da de store Sænke- kasser, der skulde bære Bropillerne, stillede sig skævt paa Havbunden, men alle Vanskeligheder blev lykkeligt overvundet, og de to Mænd, der i første Række havde Æren af dette -

Professor Engelund og Baneingeniør Munch-Petersen - kunde med Tilfredshed se Broen blive indviet i Foraaret 1935.
Da ,,Odinstaarnet" var blevet bygget paa Toppen af Bolbro Bakke ved Odense, brugte Odenseanerne den Vittighed, at man oppe fra Bakketoppen kunde se noget af Lillebæltsbroen med det blotte øje, og det var for saa vidt i fuld Overensstemmelse med Sandheden, idet dette ,,noget" var selve Odinstaarnet! Taarnet var blevet rejst af de Rør- og Jernkonstruktioner, som havde været anvendt ved Bygning af Lillebæltsbroen. Der kan vel diskuteres om, hvorvidt Taarnet ligefrem pyntede i Landskabet, men det var under alle Omstændigheder en straalende Turistattraktion. Dets øverste Platform var Danmarks højeste og Europas næsthøjeste Punkt - kun Eiffeltaarnet i Paris var højere og man har svært ved at fatte, at ,,danske" Terrorbanditter under Besættelsen kunde ødelægge denne store Seværdighed.

Selve Lillebæltsbroen klarede derimod alle Skær. Man skulde tro, at en Bros haarde Cantilever-Konstruktioner paa den mest ubarmhjertige Maade vilde bryde et Landskabs Skønhed, men det er ikke Tilfældet med Lillebæltsbroen - ja, det er vel ikke engang overdrevet, hvis man paastaar, at den ligefrem *passer* ind i Landskabet. Denne Opfattelse har mulig-vis ogsaa gjort sig gældende hos de



Lillebæltsbroens bygning blev et tilløbsstykke.
Her ses to familier fra Margrethes Minde på Røjle Bygade og Bakkegaarden på Abelonevej på udflugt til Middelfart i 1931 for at se bygningen af Lillebæltsbroen. Man kørte i to hestevogne og Frederik Frederiksen gav kaffe på Kongebrogaarden

allierede Flyvere, der i 1940-45 strøg ind over Jylland og Fyn, for den smukke Bro fik Lov til at ligge uantastet. Det kan i hvert Tilfælde ikke have været Tyskernes ,,Luftværnsforanstaltninger" paa Lillebæltsbroens Fynside, der har afholdt Englænderne fra at sende et Par Bomber ned over Broen, som var af saa vital Interesse for al Trafik gennem Danmark.

Vi blev vist egentlig først rigtig klar over Broens umaadelige trafikale Betydning, da en Del af den brændte i Sommeren 1946. Resultatet blev en uendelig Række af Togforsinkelser paa alle de Banestrækninger, der havde direkte eller indirekte Kontakt med Lillebæltsbroen. Det var en Brand, der gjorde et vist Indtryk paa enkelte overnervøse Sjæle, men til Beroligelse for disse tør det vist allerede nu siges, at Uheldet ikke mere vil gentage sig. Maaske vil det samtidig være paa sin Plads at fortælle et Par Ord om *Soliditeten* af det Bygningsværk, der gennem Aarenes Løb har ,,Ansvaret" for saa mange Millioner Rejsendes Overfart mellem Fyn og Jylland.

Der har ofte været rejst det Spørgsmaal, om Broen ikke i Aarenes Løb kunde synke en Smule og maaske derved blive Aarsag til en Katastrofe af uoverskueligt Omfang. Det første Spørgsmaal kan besvares med et Ja, det andet med et ubetinget Nej. Det er tænkeligt, at Strømpillerne i Løbet af nogle Aar vil synke lidt, efterhaanden som Vandindholdet bliver presset ud af det underliggende Ler, men der kan højst blive Tale om nogle faa Centimeter, og det er der taget Hensyn til i selve Broens Konstruktion. Mod Fejl i det anvendte Staals Konstruktion er der ogsaa 100 pCt. Sikkerhed, og hvis man tænkte sig Staalet spundet ud til en svær Sytraads Tykkelse, vilde denne Traad kunne bære ca. 100 Kilo! Lige saa stor Omhu er der udvist ved Udvælgelsen af Beton, og der er foretaget alle tænkelige Prøver, saavel praktiske som analytiske, m. H. t. de Momenter, der vil kunne spille ind: Vindens Tryk, Togenes Rystelser, Strømmens Styrke og eventuelle Isskruninger eller Kollision mod Strømpillerne, og naturligvis er der ogsaa i Konstruktionen taget Hensyn til de Ændringer, som Staaloverbygnin-gen vil gennemgaa ved Temperaturforandringer.

Om Lillebæltsbroens kolossale Dimensioner faar man et lille Begreb, naar man hører, at hver af Sænkekasserne er paa Højde med et fem Etages Hus og i sit Indre kan rumme hele Frue Kirke i København! Til hele Arbejdet er der medgaaet saa meget Beton, at det lastet i Jernbanevogne - vilde fylde en Togstamme paa ca. 150 Kilometres Længde.

Naar vi nu i det røde Lyntog farer over Lillebæltsbroen, gør vi os maaske ikke fuldt Begreb om den fantastiske Indsats, der her er blevet gjort paa dansk Initiativ og af danske Arbejdere. Vi ved blot, at vi er inderlig glade for Lillebæltsbroen. Den er blevet hele Nationens Kælebarn, og det vil den vedblive med at være, til Storebæltsbroen om en Menneskealder eller to er en fuldbyrdet Kendsgerning.

Kustrup Mølle

Af Knud Madsen

Landsbyen Kustrup i Vejlby sogn nævnes første gang 1295 i de skriftlige kilder. Kustrup Mølle kan i det mindste føres tilbage til 1500-tallet. Da biskop Jacob Madsen i 1589 visiterede Vejlby sogn, nævnte han, at sognet havde følgende (vand)møller: Aulby-, Rubæks- og Skærbæks møller foruden to vejrmøller. Skønt vejrmøllerne ikke nævnes ved navn, kan der ikke herske tvivl om, at det drejer sig om møllerne i henholdsvis Kustrup og Røjle.

Svenskekrigene
Hvem Kustrup mølle oprindelig tilhørte vides ikke; men den har givet været en fæsteejendom, måske under Hindsgavl. Svenskekrigene 1657-60 gik hårdt ud over Vejlby sogn. Ikke blot måtte man tåle svenskernes plyndringer; men også danskernes allierede, brandenburgere og polakker, plyndrede siden hen, og desuden medførte de sygdommen plettyfus, som sammen med sult bortrev ca. halvdelen af sognets befolkning. I 1660 døde møllefæsteren i Kustrup, Hans Andersen, og året forinden var hans kone død.

Nogle ejere
I 1662 ejedes møllen af Laurids Lindenovs (til Oregård mv?) arvinger, i 1664 af Chresten Skeel og i 1688 af Jochum Pendtes arvinger. Der skulle naturligvis betales afgifter af møllen, og i 1662 hedder det, at der svares 6 ørter mel i landgilde. Ifølge matriklen af 1664 udgjorde møllens hartkorn 3 tønder, 6 skæpper. I 1689 var møllen ansat til 4 tønder hartkorns mølleskyld, og det hedder, at man råder over en hestemølle. Den kunne man tage i anvendelse, når vinden svigtede.

Den ene møllefæster fulgte den anden. Navnene på dem og deres hustruer kendes for en dels vedkommende; men kun de, der gjorde sig særligt bemærkede, skal nævnes i det følgende.

Mandebod
Møllen nævnes som selveje 1761. I 1765 hed mølleren Lars Andersen. Han ejede altså selv møllen og var desuden ejer af et fæstehus beliggende ved landevejen.

Beboeren af dette hus, Peder Bendixen, døde samme år ved Aulby Mølle efter langvarig mishandling af to gårdmænd fra Kustrup, Jørgen Jørgensen og Jesper Rasmussen. Møller Lars Andersen, som sammen andre havde overværet mishandlingen uden at gribe ind for alvor, blev siden dømt til at betale mandebod og sagens omkostninger. De to gårdmænd blev dømt til døden, og den ene blev halshugget ved Aulby Mølle, medens den anden undslap fra arresten og aldrig set siden. I 1788 omtales møllen som fæstemølle. Hvem der ejede den vides ikke, og den gik snart efter over til selveje igen.

Grubbemølle
Fra 1777 til kort ind i 1800-tallet ejedes Kustrup mølle af Niels Pedersen, født ca. 1754. Han var

gift med Mette Sørensdatter, også født ca. 1754. År 1800 ansøgte han om tilladelse til at indrette et grubbeværk med den begrundelse, at møllegæsterne "søge andre Møller, hvor de tillige kunne faa grubbet". På en grubbekværn blev kornet afskallet ved forarbejdning mellem siden af en ru løber og dens jernbeslåede træfatning. Grynene blev derved fuldstændig runde, og de kaldtes derfor undertiden perlegryn. I 1802 sad Niels Pedersen endnu på møllen, som samme år blev vurderet til 1.200 rdl. Det nævnes, at man råder over en hestemølle. Fra 1814-23 var Mikkel Madsen ejer af Kustrup Mølle. Han var født 1773 i Roerslev, og nåede at blive gift tre gange. Han blev far til den senere møllefæster, Niels Mikkelsen, i Rubæks Mølle. Da Mikkel Madsen solgte møllen, flyttede han til Råskiftestedet i Vejlby Skov, hvor han døde i 1843. I 1834 nævnes den 68-årige Anders Pedersen Tørring som møllens ejer. Han var gift med Maren Mikkelsdatter, 60 år. De stammede fra Veflinge sogn. En søn, Peder Andersen Tørring, var i en periode ejer af Billeshave Skovmølle.



Professor i kemi, Emil Petersen, som fødtes i Kustrup Mølle 1856.
(Se Bavnen, 2003, nr. 2.)

Kemikeren fra Kustrup

Ikke senere end 1840 overtog Jens Petersen, født i Årslev, Svendborg amt, Kustrup Mølle. Han var på det tidspunkt ungkarl. Fem år senere var han blevet gift med Maren Jacobsen, født i Søllinge, Odense amt. Den 8.7.1849 brændte møllen. I 1856 fødtes møllerparrets syvende barn, sønnen Emil Petersen, som blev bortadopteret til farbrode-ren i Odense, fik en god uddan-nelse og siden blev en anerkendt kemiker. I 1860 var Kustrup Mølle forsikret for 5.420 rdl. I 1870 forsøgte Jens Petersen at sælge møllen, men uden resultat. I marts 1872 stillede han så møllen til auktion. I auktionsannoncen hedder det: Beliggende på Kustrup mark, umiddelbart ved landevejen mellem Middelfart og Bogense. Selve møllen består af en hollandsk vejrmølle med fem kværne, grundmurede bygninger, assurerede for 8.490 rdr., stuehuset er tegltækt. Til møllen hørte omtrent 38 tdr. land pløjejord a 10.000 kvadratalen pr. td. land med hartkorn 3 tdr., 1 skp., 3 fdkr., ½ alb.

Til møllen hørte endvidere en parcel i Ejby mose. Desuden ejede mølleren 14 tdr. land på Roerslev mark og et boelsted på Kustrup Mark med 12 tdr. land. Til denne ejendom hørte tillige en tørveparcel i Ejby Mose. Der var imidlertid ingen interesse for auktionen, så møller Petersen solgte underhånden møllen til gårdejer Christian Hansen, Kærby mark, for 23.300 rdl.

Den sidste tid

Da Christian Hansen købte møllen i august 1872, var den forsikret for 5.648 rdl., men som følge af slid og ælde blev en fjortendedel lig med 403 rdl. fratrukket, dvs. forsikringssummen var nu 5.245 rdl. Møllen beskrives således: "Møllen i sydvest, hollandsk. Bindingsværk af fyr. Vindfanget 36 alen. 4 kværne". I 1882 blev Kustrup Mølle overtaget af Niels Steffen Madsen. Han var født 1852 i Asperup og gift med Ane Kathrine Jørgensen, født 1851 i Gamborg. Ejendommen havde da matrikelnummer 6a m.fl. af Kustrup. Omkring 1915, hvor Madsen stadig var ejer, hedder det: Til ejendommen hører en mølle, stuehuset er af grundmur med tegltag, avlsbygningerne er stråtækte. I foråret 1924 blev Kustrup vindmølle nedrevet. Det skete måske i forbindelse med ejerskifte. Tilbage i sognet stod nu kun Katrinebjerg Mølle. Siden hen blev Kristian og Anna Kristensen ejere af ejendommen, som de i 1957 solgte til sønnen Poul Erik Kristensen.

Han er født 1934 og gift med Gunhild Laursen. De er endnu i 2005 ejere af den gamle møllegård.

Skriftlige kilder:

Danske gårde i tekst og billeder. Fyns amt, bd.1, 1991, 159.
Kierkegaard-Hansen, Anna: Møllefæsteren Niels Mikkelsen (i: Bavnen / udg. Af Vejlby-Strib Lokalhistoriske Forening, 1995, nr.3, s.15-18).
la Cour, J.B.C.: Danske Gaarde, 3.Samling, 3.Bd., 1915, s.670.
Madsen, Jacob: Biskop Jacob Madsens visitatsbog 1588-1604, 1995, s.330.
Petersen, Åge: Vejlby - minder, virke og tro, 1972, s.171-172.
Vind- og vandmøller i Vends herred. Brandtaksationer 1857-1879. [manuskript], [u.å.].

TILLÆG:

Møllere / gårdmænd

Hans Andersen ? - 1660.
Laurits Hansen 1660 - 1687.
Michael Lauritsen? -?

Peder ? - ?
Niels Pedersen 1744 - 1745
Peder Rasmussen Juul 1745- 1758
Lars Andersen 1759 - 1777
Niels Pedersen 1777 - 1802 - ?

Mikkel Madsen 1814 - 1823.

Anders Pedersen Tørring ? - 1834 - ?

Jens Petersen? - 1840 - 1872.
Christian Hansen 1872 - ?
Niels Steffen Madsen 1882 - 1915 - ?

Kristian Kristensen ? - 1957.
Poul Erik Kristensen 1957 – 2003

I 1. klasse i Vejlby skole 1873

Af Kristian Føns.

I Foraaret 1873 begyndte jeg min Skolegang i Vejlby Skole, hvor Lærer P. Abel i de følgende 7 Aar var min flinke og dygtige Lærer.
Der var i Begyndelsen adskillige Vanskeligheder at overvinde for en lille Purk på 6½ Aar. Der var den ret lange Vej fra Kustrup gennem Aulby til Vejlby. Gangstien mellem de to sidstnævnte Byer førte over et lille Vandløb, og Gangbrædtet derover havde intet Rækværk. Her turde jeg ikke gaa over, uden at en af mine Kammerater tog mig ved Haanden. Dernæst vidste jeg ikke den første Skoledag, hvordan jeg skulde faa Has paa den Timestid, vi havde fri om Middagen. Jeg fulgtes da med en af mine Kammerater, Karl Jørgen, hen i hans Hjem i Vejlby og opholdt mig der, til vi igen gik tilbage til Skolen, Snart blev jeg dog fortrolig med disse smaa Besværligheder.
Lige før Undervisningen skulde begynde paa min første Skoledag, sagde den Dreng, der sad nederst i Klassen, til mig: Sæt dig her lige overfor mig, her plejer de ny at faa Plads !
Jeg tog den anviste Plads og holdt den med Glans det første Aarstid. Men saa kom der bedre Gang i Foretagendet, saa jeg efterhaanden fik den første Plads ved det øverste Bord.

Skolestuen.
Skolestuen var ved en Gang skilt i to Dele. Pigerne sad ved den højre Side af Gangen, Drengene ved den venstre. Der var nogle lange Skoleborde med tilsvarende Bænke. Som Regel sad der 5 Børn ved hvert Bord. Det kunde hænde sig, at man i Læsetimerne kunde faa Bænken skubbet saa langt tilbage, at man kunde faa Rygstød af den ret skarpe Kant af Skolebordet bagved. Men de, der sad ved det nederste Bord kunde altsaa ikke forskaffe sig en saadan Behagelighed. Saa snart jeg kunde læse, studerede jeg ivrigt Middelfart Avis- Vends Herreds og Wedelsborg Birks Tidende, udgivet og redigeret af Claudius Madsen. Ved denne Avislæsning og ved mange gode Oplysninger, jeg fik hos Gdr. Th. Jensen, Kustrup, fik jeg Tid efter anden samlet mig nogen Viden om Politik og om Højskoler, to Omraader, der særlig havde min Interesse.
Men Skolefagene blev samtidig passet meget omhyggeligt, ligesom jeg læste en Del Bøger: historiske Romaner og mange af de folkelige Forfatteres Skrifter.

Da jeg var i 10-11 Aars Alderen, kendte jeg Navnene paa mange Folketingsmænd og vidste, hvor de var valgte, samt paa mange Højskoleforstandere - jeg havde den Gang aldrig hørt eller set nogen af dem. Adskillige Gange prøvede jeg at indvie mine Kammerater i denne min Viden, naar vi fulgtes ad paa Skolevejen. Jeg fortalte om de to politiske Partier, vi havde den Gang: Højre og Venstre samt om Askov, Testrup og Vallekilde med flere Højskoler. Men det var naturligvis spildt Ulejlighed. Mine Kammerater havde hverken Interesse for eller Forstaaelse af disse Problemer. Men det forstod jeg ikke den Gang.

Senere formede Livet sig saaledes for mig, at jeg i en Aarrække var Højskolelærer og derefter i henved 40 Aar Udgiver og Redaktør af et mindre Dagblad.

En drøj tur.

En Morgen, vistnok Vinteren 1877-78,, tegnede Vejret meget daarligt, saa mine Forældre raadede mig til at blive fra Skolen den Dag. Men jeg vilde helst til Skole og saa fik jeg ogsaa Lov til at spadsere ad Vejlby til. Vi plejede at være en halv Snes Skolebørn i Følge, men den Dag var jeg ganske alene. Da jeg kom ned til Skolen, spurgte Abels Datter, Emma, mig, hvad jeg vilde der i et saadant Vejr? Jeg svarede: Jeg er kommen for at lære noget !
Imidlertid tog det snart fat med et forrygende Snefog. Abel saa ofte ud af Vinduerne og var betænkelig ved Tanken om, hvordan jeg skulde kom-me hjem. Hen paa Formiddagen sag-de han til mig: Jeg tør ikke beholde dig længere. Du maa gaa hjem, men Du skal gaa ad Landevejen, ikke ad Gangstierne. Det lovede jeg og saa gav jeg mig på Hjemturen med Skoletasken paa Ryggen.

Det var et væmmeligt Vejr. Sneen piskede paa, Vinden var bidende skarp og det var hundekoldt. Da jeg kom forbii Aulby Mølledam, gik jeg ned i Grøften paa den søndre Side af Landevejen. Der var Læ af det Hegn, som var ind til Gdr. Jørg. Vædeles Mark. Jeg frøs ganske forskrækkeligt og det gik ikke meget stærkt med at komme fremad. Men endelig naaede jeg da mit Hjem, og der kom jeg snart igen til Hægterne.
I de haarde Isvintre, vi havde for nogle Aar siden, var jeg en af de faa, der ikke brugte Ørebeskyttere, naar jeg færdedes ude. Der blev ofte sagt til mig, at Ørerne frøs nok af mig. Men jeg gjorde opmærksom paa, at da mine Ører blev siddende hin Snestormsdag, da jeg stred mig frem fra Vejlby Skole til mit Hjem, saa skulde de nok blive siddende fremdeles. Det viste sig at være rigtig nok.

Fra de gamle aviser.

Johannes Rasmussen fra Strib-Røjleskov Lokalhistoriske Arkiv har gennemlæst samtlige år-gange af Middelfart Avis for at finde "nyheder" fra vores område.

Vi bringer her nogle af dem.

Pyroman afbrænder Billeshave Skovmølle.

Den 28de October 1863.
Bekjendtgjørelse.
Ifølge min Indstilling desangaaende har Justitsministeriet bemyndiget mig til at udlove en Belønning af 10 Rd. til den eller dem, der maatte kunne meddele saadanne Oplysninger om de Billeshave Skovmølle Nætterne mellem 8de og 9de April d.A. samt imellem den 3die og 4de August d.A. overgaaede Ildebrande, hvilke antages at være paasatte, - at den Skyldige derved kan opdages.
Hvilket herved bekjendtgjøres, med Tilføiende, at Angiverens Navn, om forlanges, vil blive fortiet.

Vends Herredsfogedcontoir, den 26de October 1863.

H.P.R. Møller.

Broncealderfund ved Rudbæks Mølle.

Den 3die Februar 1864.
Godsforvalter Hvalsø paa Hindsgavl har for nogen Tid Siden som Foræring fra Møller Niels Mikkelsen i Rubæks Mølle indsendt til det kongelige Museum for nordiske Oldsager: Tre smukke Bronze Knive af forskellig Form to Bronze-Haarnaale, af hvilke den ene er noget beskadiget, og nogle Brudstykker af et massivt Bronze-Armbaand.
Samtlige disse Gjenstande ere fundne sammen i en lille Høi paa de til Rubæks Mølle tilhørende Marker.

Tre huse brændt i Røjle-Taarup.

Den 23. April 1864.
I Torsdags Eftermiddag, henimod Solnedgang, udbrød der Ildløs i den omtrent 1 Mil herfra beliggende Landsby Røile-Taarup.
Ilden var opkommen i et Par tæt ved Skolen beliggende sammenbyggede Huuse, hvoraf det ene beboedes af Selveier Hmd. Ole Hansen, det andet, der var et Fæstehus under Billeshave af Hmd. Hartmann Hansen og en Inderstefamilie.
Forinden det var lykkedes de Tilstedekommende at blive Herre over Ilden, havde denne ogsaa bredt sig til et tredie Huus, som laa tæt ved, tilhørende Hmd. Hans Jensen, der ligeledes var Fæster under Billeshave, og samtlige tre Huuse nedbrændte aldeles.

Af Indboet reddedes kun ubetydeligt, og Intet var assureret. Der indebrændte af Creature en Ko.
Om Ildens Opkomst vides endnu Intet. Det var en Lykke, at det saa godt som var stille Veir; thi havde Vinden baaret vestpaa, vilde Skolen, hvor der i Øjeblikket er Lasareth, have været betydeligt udsat.

Til Amerika i stedet for i tugthus.

Den 11te November 1865.
Som bekjendt, hedder det i "Fyens Stiftstidende" tillod Regeringen i afvigte Vinter, at Johan Henrik Bernth Nielsen, ogsaa kaldet Mørk, der for et paa Christiansdal begaaet Indbrudstyveri var dømt til Tugthusarbeide paa 8 Aar, maatte, i stedet for at lide efter Dommen, reise til Amerika, hvortil han ogsaa afgik i Marts Maaned d. A.

Ifølge paalidelige Efterretninger, der ere indløbne fra Amerika, tog Nielsen Tjeneste i den nordamerikanske Hær, var med i flere større Fægtninger, under hvilke han skal have vist sig som en brav Soldat.
Under Felttoget paadrog han sig imidlertid en Sygdom, der, da han ved Hærens Opløsning havde faaet sin Afsked, kort Tid efter endte hans Dage hos Proprietær Thomson ved Ny-York, hos hvem han under sit tidligere Ophold i Amerika havde tjent som Gartner, og hvis Velvillie han ved sit gode Forhold havde vidst at erhverve sig..

Fattig- og Arbejdsanstalt i Veilby.

Den 18de Marts. 1863.
Efterat d`Hrr Sogneforstander, Gaardfæster, Sognefoged Niels Jørgensen i Aulby, Gaardejer, Sognefoged Niels Jørgensen, Vejlby Munkgaard, og Smed Mads Nielsen, Veilby, have paa en Reise i Jylland gjort sig bekjendt med nogle der indrettede Fattige- og Arbejdsanstalter, har Sogneforstanderskabet besluttede, at der skal gjøres Skridt til at en saadan Anstalt opføres i Veilby Sogn.

Sprøjterne fra Fredericias Bombardement redder Vejlby.

Den 7de Maj 1864.
Det var Gaardmand Jørgen Jørgensens tvende Gaarde- en gammel og en ny, hvis Jorder er sammenlagte- som igaar brændte i Veilby. Ved Ildebranden var hele Byen i Fare, men heldigvis henstod endnu i Nærheden to Kjøbenhavnske Sprøiter, som have været benyttede under Fredericias Bombardement, og efter Fleres Beretning maa det tilskrives disse to Sprøiters Medvirken, at Ilden blev standset uden at gribe videre om sig. – Uforsigtighed, muligvis af Indqvartering, er den sandsynlige Aarsag til Ildens Opkomst.
(Under krigen blev flygtninge fra Fredericia og Middelfart indkvarteret i hele området.)

Pastor Balle Clausen død.

Den 14. Juli 1865.
Sognepræsten for Veilby Menighed, Nicolai Edinger Balle Clausen, er igaar Morges efter lang Sygdom og tunge Lidelser afgaaet ved Døden 63½ Aar gammel. Under hans Sygdom har Præstekaldet været varetaget af hans Søn, den begavede og afholdte Præst, Johannes Clausen, der tidligere, indtil i Februar 1864 var Kapellan i Stenmagle og Stenlille Menigheder i Sjælland, og efter den Tid indtil Krigens Ophør var ansat som Feltpræst.

Ønske om at få Johannes Clausen som ny præst.

Den 9de Septbr. 1865.
Tidligere Feltpræst Johannes Clausen, der under sin Faders Sygdom og siden hans Død har virket som Præst for Veilby Menighed, har ved sin Begavelse gjort sig almindelig afholdt i Sognet. Da han nu sandsynlig snart skal forlade Egnen, følte Beboerne Trang til at henlede Hs. Maj. Kongens Opmærksomhed paa ham, og havde i den Anledning igaar en Deputation af Sogneforstanderskabet i Audiens saavel hos Hs. Maj. Kongen som Hs. kgl. Høihed Kronprindsen.
Saavidt vides gav Hs. Maj. Løfte om efter Evne at virke for deres Ønske.
(Johannes Clausen blev ikke Vejlby kirkes nye præst. Kammerherre Basse Fønss på Hindsgaul, der havde kaldsretten til Vejlby kirke, lod en slægtning få embedet.)

Den 21de Oktober 1865.
Under 16de d. M. er Sognepræst for Middelfart og Kauslunde Menigheder i Fyens Stift, Provst for Vends Herred H. L. Basse Fønss allernaadigst beskikket til Sognepræst for Veilby Menighed i samme Stift.

Lærerløn i 1864.

Den 6te Novbr. 1863.
Lærerembedet ved den nylig oprettede Sogneskole i Veilby Sogn er ledigt. Lønnen er:
a) Korn in natura 6 Tdr. Rug og 10 Tdr. Byg.
b) 16 Tdr. Byg efter Capiteltaxt.
c) Skolepenge efter Lov 8de Marts 1856.
d) 3 Favne Bøgebrænde til Skolens og egen Brug.
e) Beboelsesleilighed for en Familie og en Jordelod paa 3 Tdr. Land.
Ved indtrædende Vacance i Veilby og Røjletaarup Skolelærerembede faaer Læreren ved Skovskolen Offer og Accidentser af de Dele af Skoledistrictet, som hidtil have hørt til de nævnte Skoledistricter. Pladsen bliver at tiltræde første Januar 1864. Ansøgningen, om dette Embede, stilede til Skoledirectionen for Vends Herred, modtages i 6 Uger fra 1ste November af Provst Fønss her i Byen.

FORENINGENS ARRANGEMENTER I 2005.

Søndag den 18. september

Udflugt til Johannes Larsen Museet i Kerteminde

Maleren Johannes Larsen er velkendt.
Hans hjem i Kerteminde er indrettet som museum og står som da han og hans familie levede der.
Vi får en rundvisning i museets samlinger og hører om livet i huset.
Pris for deltagelse er 75,00, som dækker bus, entré og rundvisning.
Kaffe kan købes i caféen.
Tilmelding til et bestyrelsesmedlem.
Afgang: Strib 12.45 - Røjle 12.50 - Aulby 13.00

Mandag den 28. november
kl. 19.30.
Aulby skole

Generalforsamling og "Fyn i vikingetiden"

Generalforsamling. Dagsorden ifølge vedtægterne.
Museumsinspektør Mogens Bo Henriksen, Odense, Er en "gammel kending" i vores forening. Denne gang fortæller han, med udgang i de talrige udgravninger han har deltaget i, om livet i vikingetiden.
Mogens Bo Henriksen er kendt som en meget engageret og levende foredragsholder.

Vends´05

Årbogen for Lokal- og Kulturhistorie på Vestfyn kan bestilles hos bestyrelsen **inden** 15. september – Medlemspris

90.00