

**Isvintre  
før  
og  
nu!**

# Isvintre før og nu

ISBN: 978-87-991636-5-6

EAN: 9788799163656

Copyright © 2008: Aage Staffe og Forlaget Ådalen

Layout: Aage Staffe

Udgivet af:

Forlaget Ådalen

Søsvinget 18

8250 Egå

[www.forlagaadalen.dk](http://www.forlagaadalen.dk)

Tlf. 40 14 47 91

For enkelte illustrationer har det været umuligt at finde frem til den rette ophavretsindehaver. Såfremt jeg på denne måde har krænket ophavsretten, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Retmæssige krav vil selvfølgelig blive honoreret, som havde jeg indhentet tilladelse i forvejen.

Billeder og illustrationer er stillet til rådighed af:

Københavns Bymuseum, Arbejderbevægelsens Billedarkiv (ABBA), Odense Bymuseum, Frihedsmuseet, Vejdirektoratet, Roskilde Lokalarkiv, Tilst Lokalarkiv, Herning Lokalarkiv, Bornholms Museum, Flyvevåbnets historiske arkiv, Falck's Redningskorps ved Torben Høyer Hansen, Danmarks Tekniske Museum, Zone Samlingen, Marinens Bibliotek, og ved ved Aage Staffe.

## **Aage Staffe har forfattet:**

En smededreng går til modstand.

Åndssvag? tilladt? Hvordan?

Livet i Danmark I. 1860 – 1940

Livet i Danmark II. 1940 – 1943

Livet i Danmark III. 1943 – 1945

1985 Indtryk Bangladesh 2012

1996 Indtryk Burma Myanmar 2012

Vagabond i Europas ruiner – ung af alder – gammel af sind.

Rejser bag Jerntæppet i Den Kolde Krigs første år.

## **Fred – Terror – Krig**

Tyskland – Europa 1914 – 33 – 39

### **Besættelsestidens historie I - 6.**

Bind 1: Besættelsestidens historie I.

Bind 2: Besættelsestidens historie II. 1940 – 42

Bind 3: Besættelsestidens historie III . 1943 – 44

Bind 4: Besættelsestidens historie IV. 1944 – 45

Bind 5: Besættelsestidens historie V. Krigens sidste dage.

Bind 6: Besættelsestidens historie VI. Krigens efter krigens.

Bind 7: Gentager historien sig. Fred og sikkerhed.

Bind 8: Ikke -Vold; Civil Ulydighed; Mål - Midler - Metoder – Reaktioner

Forfatterens hjemmeside: [www.aage-staffe.dk](http://www.aage-staffe.dk) Her findes bøgerne som PDF filer. Disse kan frit benyttes i undervisningsøjemed - kildeangivelse er en forudsætning. Kommerciel udnyttelse er ikke tilladt.

Medforfatter til [www.befrielsen.dk](http://www.befrielsen.dk)

Email: [bogpartisanen@aage-staffe.dk](mailto:bogpartisanen@aage-staffe.dk)

## Forord

I bogen *Isvinter før og nu* skildres de klimatiske ændringer fra forrige århundrede til vore dage. Uden at komme nærmere ind på de faktorer, der har forårsaget ændringerne, søger jeg primært at skildre menigmands livsvilkår på indefrosne øer – skibe – på landet og i byer efterhånden som den tekniske og sociale udvikling har fundet sted.

Teknisk har vi indenfor de sidste årtier gennemgået en revolution, og har endnu næppe set toppen af isbjerget.

Nogle tekniske fremskridt er sket på baggrund af den militære oprustning, men er efterhånden – pø om pø – kommet civilbefolkningen til gode, eksempelvis i form af satellitnavigation – radiokommunikation og fly, med helikopteren fremhævet som eksempel.

For redningstjenesten er den blevet et unikt redskab, der har reddet liv i et hidtil ukendt omfang.

Hist og pist beskrives situationer og oplevelser fra dagligdagen – måske kan de virke noget overflødige – måske lidt banale – men formålet er at beskrive en social udvikling på godt og ondt.

Oftentimes har jeg været i tvivl om deres værdi for læsere i almindelighed, men da de nærmest er en mangelvare i den forhåndenværende litteratur, har jeg valgt at tage dem med, fordi de forhold, der spillede en afgørende rolle for min generation, ellers ville gå i glemmebogen.

Som læser kan du jo vælge at springe dem over.

Hvis du savner en mere udførlig beskrivelse af detaljer indenfor vort forsvar, kan jeg henvise til litteraturlisten og ellers til Marinens Bibliotek og de mange web sider, som de forskellige grene indenfor forsvaret har oprettet.

# Indhold

Forord	4	Jernbanerne	62
Indhold	5	Færge og skibstrafik	64
<b>Kapitel 1</b>	<b>8</b>	Landbrugets produktion ændres	64
Global opvarmning – klima – ændring –	8	Fra befrielsen i 1945 til 1960	73
drivhuseffekt	8	Landbruget fra 1960 til i dag	73
Tankevækkende?	8		
Isvintres hyppighed	9	<b>Kapitel 5</b>	<b>76</b>
Tilbage i tid – livet i et øsamfund –		Isvinter i de «gode» gamle dage	76
et landsbysamfund – i en storby.	13	1930 – 1940 Isvinter i en storby	77
Christian d. Femtes dagbog;	13	Børns lege om vinteren	80
Øsamfunds forbindelse til omverdenen	22	På skøjter til Sverige	84
Færger og isbrydere	26		
Undsætning fra luften til ofre for isvintre	29	<b>Kapitel 6</b>	<b>91</b>
		9. april 1940	91
<b>Kapitel 2</b>	<b>29</b>	Et barn får krigen på kroppen	92
Navigation	32	Vi fisker koks	95
Dansk Flyvetjenestes oprettelse	35	Et folk i dybfryser	98
		Rationering – hamstring	98
<b>Kapitel 3</b>	<b>39</b>	Kamp for at holde varmen	102
Flyvevåbnets redningstjeneste		Isvintre og besættelse krævede sit	103
før 1945	39	Oversøiske varer manglede aldeles	107
Flyvevåbnets redningstjeneste		Offentlige trafikmidler	108
efter 1945	40	Moster Emmys krigsbryllup	119
Nato	40		
Lovgivningen	40	<b>Kapitel 7</b>	<b>123</b>
Eskadrille 722 oprettes i 1951	41	Isvintre i et velfærdssamfund	123
Helikopterens fortrin	43	Velfærdssamfundets indflydelse	123
Uden instrumenter var det gået galt	45	Naturens kræfter	136
Færges forlis i Skagerak	48	Kilder:	139
En tilståelse:	51		
<b>Kapitel 4</b>	<b>53</b>		
Kort historisk tilbageblik	53		
Et husmandssted	54		
Vintre på landet under besættelsen	58		
Snevejr – snestorm	60		

# Drivhuseffekt

Aage Staffe



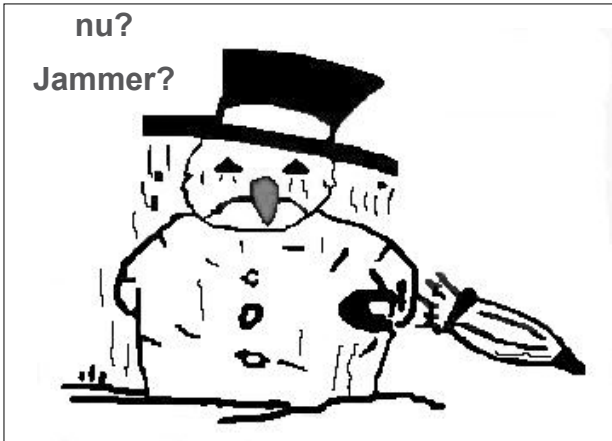
Aage Staffe

før –  
En saga blot?



## klima-ændring

nu?  
Jammer?



Aage Staffe

## Global opvarmning – klima-ændring – drivhuseffekt

I snart mange år har man heftigt og ret så usagligt diskuteret, om der sker globale klimaændringer – nogen har benægtet det – formentlig på grund af bagstræberiske økonomiske interesser.

Videnskabeligt er det først i de seneste år, at man har kunnet lægge uomstødelige beviser frem. Bevisbyrden har været mere end vanskelig. De videnskabelige undersøgelser har været afhængig af politikeres bevillinger. Karakteristisk for politikere har været og er fortsat tom pølsesnak – de gyder olie på bølgerne – eller fejer kendsgerninger ind under gulvtæpperne. Forklaringen ligger vel i, at man søger at beskytte erhvervslivet. Men beviserne foreligger nu eksempelvis i form af nedsmeltning af ismasserne i polarområder og bjergområder.

### Tankevækkende?

Stiger vandstanden med blot 15 cm. vil det medføre oversvømmelse af en fjerdedel af Bangladesh og dermed 25 millioner menneskers flugt fra vandmasserne.

### Folkevandringer vil kendetegne vor fremtid.

**Der er tilsyneladende enighed om, at man globalt bevæger sig med stadigt stigende hastighed frem mod katastrofer af hidtil ukendt omfang – men her hører enigheden op.**

Hvad kan man gøre – ikke mindst hvad vil det koste – og hvem kommer til at betale? Industrinationer saboterer bestræbelserne på at komme forureningen til livs.

Temperaturstigningerne har igennem mere end 100 år været små. Da der ikke er en konstant systematik i vejr-mønstrene – vil jeg blot berette om kuldens indflydelse på vor dagligdag – vore livsvilkår, den tekniske – og den sociale udviklings betydning.

## Vintre – før og nu

Vinteren begynder på årets korteste dag d. 21. eller 22. dec. og varer til forårets jævndøgn d. 21. marts.

En fimbulvinter eller isvinter definerer jeg som en vinter med en så langvarig og streng kuldeperiode, at de indre danske farvande fryser til og sejlads med almindelige skibe er umulig, hvorfor de danske isbrydere er gjort klar til at yde øjeblikkelig assistance.

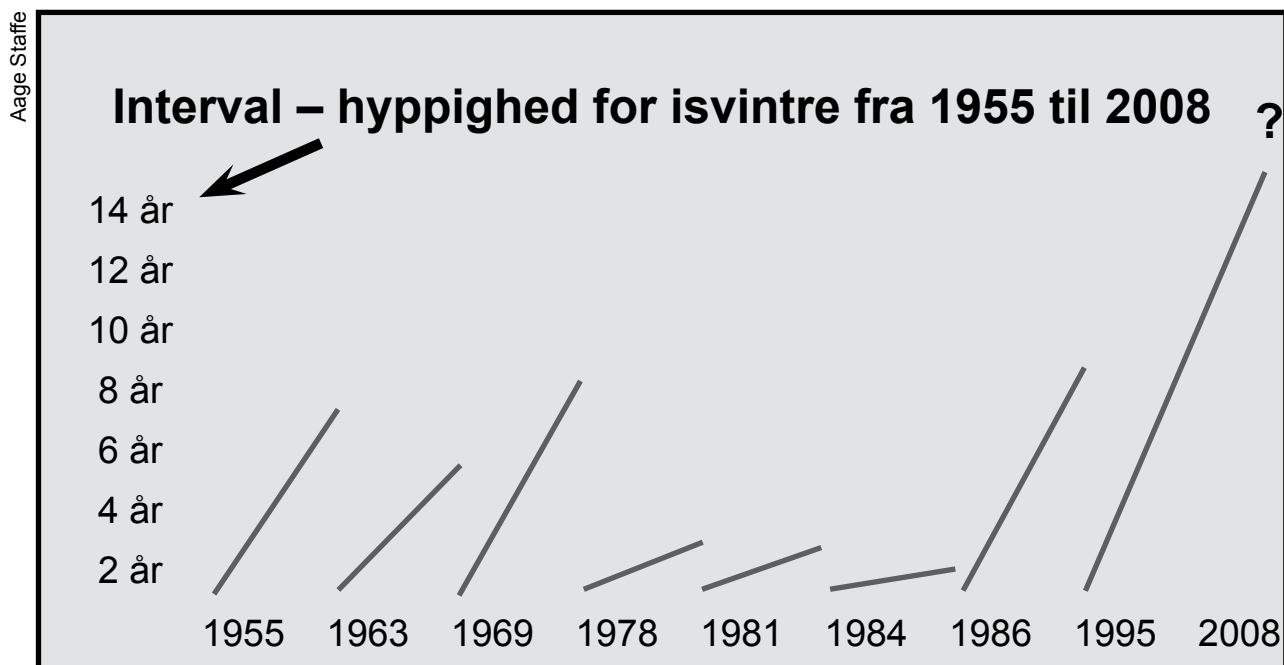
## Isvintres hyppighed

1893-1895; 1923-1924; 1928-1929; 1939-1940; 1941-1942;

1946-1947; 1955-1956; 1963- 1964; 1969-1970; 1978-1979;

1981 – 82; (kulderekord -31,2 grader) – kulderekorden fra vinteren i 1942 blev dermed slået. Sidste isvinter 1995 – 96.

Skråstregen angiver tidsrummet – hyppigheden mellem henholdsvis en isvinter og en kold vinter





## Kolde vintres hyppighed

En kold vinter skal opfattes som en vinter, hvor landet er snedækket i længere perioder.

1892 – 1897; 1900 – 1901; 1907 -1909; 1912 – 1917;  
1922 – 1923; 1924; 1937 – 1938; 1955 – 1958;  
1960 – 1966; 1968 – 1969; 1972 – 1978 1980; – 1981;

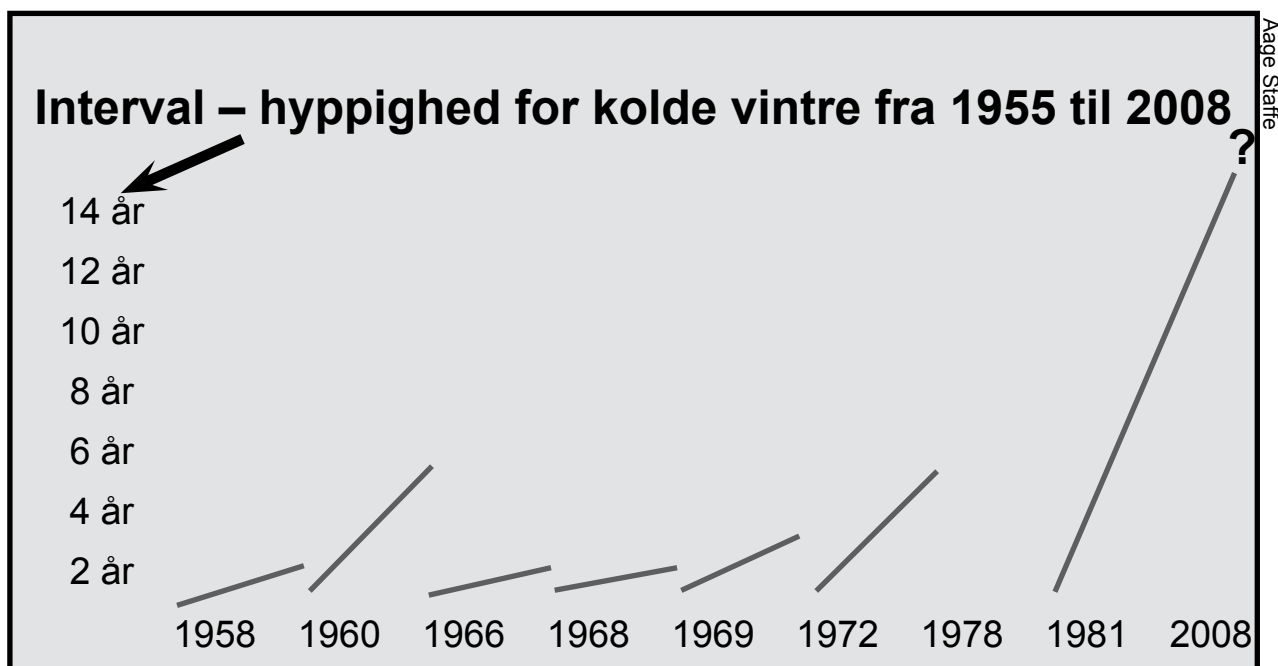
## Karakteristisk for vore vintre nu er:

De er mere stormfulde endog med orkaner og de er blevet mildere;

I 2008 har vi kun haft varmegrader og kun ganske få dage med is og sne. Dette har blandt andet ført til ændringer inden for vintersport og børns leg i og med sne.

## Tænk lige på

Den tekniske og sociale udvikling ændrede danskerens hverdag, hvilket kom til udtryk under isvintrene.



Tidligere måtte øer og indefrosne skibe, der var blevet afskåret fra omverdenen, klare sig uden hjælp udefra; men med flyvemaskinen fik man mulighed for at komme til undsætning.

Den første hjælp med fly skete under isvinteren 1929 og blev ydet af Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen. Hæren og Marinen oprettede i december 1947 en fælles flyveledelse direkte underlagt Krigs og Marineministeriet.

Oktober 1950 blev Krigs- og Marineministeriet afløst af Forsvarsmi-  
nisteriet. Sø- og redningstjenesten blev underlagt SOK - Søværnets operative kommando i 1961.

Fra trediverne foretog Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste undsætningsflyvninger. I perioden udviklede man et effektivt korps som foretog mange ambulanceflyvninger indtil Søredningstjenesten i 1957 fik sine første helikoptere. I dag kan helikoptere lande, næsten hvor som helst og endda, hvis man ønsker det på taget af Rigshospitalet i København.

Marinens Bibliotek



Fly år 1911. Bemærk kombinationen af landingshjul og ski.

Sammenlign med Asmussens nødlanding på isen, (si. 34) hvor landingshjul går igennem isen og flyet måtte overlades til naturkræfterne.

Marinens Bibliotek

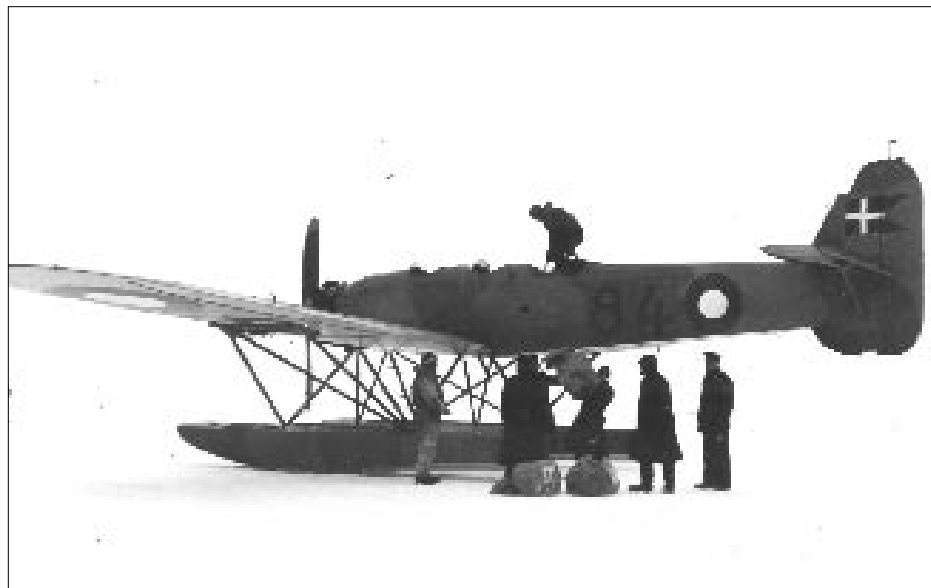


Danskbygget jagerfly model 0 fra Hærens Flyvetropper. Fly blev købt i udlandet, men der blev også udviklet flere typer, som blev bygget i Danmark.

I flere tilfælde satte vort forsvar sine fly ind i undsætningsoperationer, her er post bragt ud.

Marinens Flyvevæsen udviklede vandflyvere og flyvebåde.

Her ses vandflyver landet på isen med post til indefrosne på en ø.



Behovet for undsætning til indefrosne øer og skibe blev skabt, da et fly fra Z-R havde vist effekten ved tidligere at have fløjet en jordemor til Saltholm.

Zone-Redningskorpsets Ambulancefly er landet på Saltholm med medicin og fødevarer.



# Vi vil gå tilbage i tid for at se på livet i: et øsamfund – et landsbysamfund – og en storby.

Vinterens kulde – snestorme skabte problemer på mange måder, men virkningerne var ofte nærmest katastrofale i isvintrene.

Saltindholdet i Østersøen er på 0.5 %, men i Kattegat ca. 1,4.

Det har som følge, at vore sunde og bælder udover skiftende strømforhold pga. vind og storme generelt har en overfladestrøm og en bundstrøm med det mere saltholdige og tungere vand.

Derfor fryser Østersøen – vore sunde og bælder først til.

Isen kan blive meget tyk og spærre for sejlads. I stormvejr kan isen sætte sig i drev, således at meterhøje isskruninger spærrer.

I 1929 forekom 10 meter høje isskruninger og flere landede i villahaver på Øresundskysten. Villaejerne krævede, at kommunerne skulle fjerne isen, men tøvejr kom kommunerne til undsætning, således at problemet blev løst af det mildere vejr.

På steder, hvor strømmen er særlig stærk, kan isen være så tynd at den ikke kan bære. Oftest er isen på sådanne steder sort, men hvis sne skjuler denne advarsel, kan det koste livet.

Andre steder kan være åbent vand – våger, et af de få steder svømmefugle kan sikre sig føde.

## Christian d. femtes dagbog; oktober 1689

Teksten er ændret til vor tids retskrivning.

–«Den 15. og 16. lå vi stille i Nyborg på grund af vind og storm. Den 17. sejlede vi fra Nyborg med hel skarp vind og for modvind kom vi til Omø, og gik på grund dog uden fare, og lod os sætte i Land på Agersø, og lå om natten på præstegården. Den 18. sejlede vi fra Omø til Borreby; om aftenen i København.»

To år tidligere havde en storm ligeledes tvunget Christian d. 5. i land på Agersø – tillige med dronningen. Det vidner ikke om større fremgang med hensyn til sikkerheden ved skibsforbindelsen.

Her gengives tre beretninger om istransporter, der viser, hvad man har måttet gennemgå af strabadser for at komme de små fire mil fra ø til ø. Da disse tre beskrivelser, så forskellige de end er, dog supplerer hinanden, gør jeg et lidt længere ophold ved dem for at vise, hvilke farer istransport rummede.

Og da van der Meersch sidst i marts igen stod i Korsør på tilbagevejen, var isen endnu ikke tøet bort - tværtimod: «Vor danske Bælts strøm var som en marmorgade».

«Vi fandt her», fortæller v.d. Meersch, at isen i Store Bælt endnu lå fast, og at man endnu trygt passerede over den, hvorfor vi også straks besluttede at fortsætte rejsen med en slæde med to heste for.

Jeg skal aldrig glemme, at jeg så langt hen på året rejste over Store Bælt forbi den lille ø Sprogø (bedrøvelig ihukommelse!) Ligesom over land – til Nyborg på Fyn, hvor vi ankom om eftermiddagen kl. tre velbeholdne og uden at have set vand, men vi mødte på hele denne istur intet levende menneske uden en flok små dagdrivere eller forkælede børn, der med hest og bjælder kørte af sted i deres kaner».

Han var således kun en dag om at tilbagelægge strækningen Ringsted – Odense. Ti år senere var vinteren om muligt endnu hårdere, og med kulden, som i sig selv var slem nok, fulgte en anden plage:

## Ulvene

I Jylland begyndte de i samlet flok at overfalde bøndernes kreaturer og anrettede stor skade. Man henvendte sig i sin nød til kongen om hjælp, og denne sendte da overjæger Zeitz og en jagtpage med en del underordnede for at sætte en stopper for dette uvæsen.

## Om denne eventyrlige færd fortæller den 20-årige page Frederik Gram

– «Man hører, hvorledes ekspeditionen, efter at have ventet flere dage i Korsør på gunstigere vejr, endelig den 9. januar tidlig om morgenen lejede en **bælt-smakke** og begav sig på farten.

Først om aftenen nåede de Sprogø, hvor i forvejen ca. 100 passagerer opholdt sig og ventede på at kunne fortsætte rejsen.

### Værd at vide:

En smække blev drevet ved sejl. På den tid var sejlådene meget lidt manøvredygtige. Især her, hvor der var tale om skarp vind, hvilket vil sige, at man skulle krydse mod vinden. Sammenlignet med vor tids sejlåde, svarer det til, at når man dengang gik tæt til vinden, vil vi i vore dage betegne det som halvvind. Derfor krævedes megen manøvreplads mellem isflagerne. Bådene var ikke bygget til at modstå ismassernes pres. Sammenlign med Fritjof Nansens krav ved bygningen af polarskibet Fram, som også var udstyret med dampmaskine. Se side 16.

Forholdene dér var forfærdelige. Mad var ikke til at opdrive, og smeltet is var næsten alt, hvad der var at drikke. Da de sidst ankomne havde ventet i 5 dage, og forholdene stadig ikke bedrede sig, besluttede de at vove sig videre.

Mandag den 14. januar, før Solen brød frem, begav vi os i vor båd uden at tage det mindste forråd med. Da vi næppe var kommet et pistolskud fra Land, så vi, at vi hellere måtte være bleven i vor elendighed på øen. Men nu måtte vi følge strømmens magt og hele dagen og den følgende nat anstrenge os af alle kræfter.

Snart sejlede vi, hvor vandet var åbent, snart måtte vi med stort besvær trække båden op på isen og slæbe den efter os. Således holdt vi ud til tirsdag middag, da vi var så trætte og udmattede, at vi næppe formåede at gøre noget mere.



Her bruges en større jolle, som man maser frem gennem en rende, medens man skubber til isen.

Til sidst kom båden i klemme mellem to isflager, hvorfra vi sprang ud.

Alle de andre løb nu, så vidt de kunne, bort fra båden, en og anden plumpede i, men de kom dog alle op igen. Jeg selv blev stående sidst ved båden, og som jeg ikke troede, at fare virkelig var for hånden, var jeg ikke hurtig nok i vendingen, så jeg, da jeg endelig besluttede mig til at springe, sprang jeg for kort og styrtede i søen med fuldt spring, og vandet slog sammen over hovedet på mig.

Overjægeren, som var nærmest, kom til og trak mig op. Det var i sidste øjeblik, da jeg ingen kræfter havde til at holde mig fast længere og var tilmed ganske forstumlet af vandet, der løb ud af næse og mund.

Strømmen gik så stærkt, at det kom mig for, som om to karle hængte ved mine fødder og trak mig ned. Vi havde kun reddet to bådshager fra båden, som straks efter med stor knagen blev knust af isen.

De to isbåde er bygget så de kan flyde på vandet, men alligevel er forholdsvis lette at skubbe frem oven på isen.

Lægtene var anbragt på tværs af isbåden.

Man kunne bruge dem til at skubbe båden frem, og hvis båden gik igennem isen, kunne man klamre sig til dem og dermed redde sit sølle liv.



Overlevelse i vand under otte grader er mindre end 20 minutter – her er vandets temperatur under frysepunktet, hvorfor overlevelse er begrænset til få minutter.

Samme eftermiddag faldt jeg endnu engang i vandet tillige med flere andre, men vi kom dog alle op igen, og ud på aftenen traf vi bådsmændene og de andre, som først var sprunget fra båden. Og dér måtte vi nu blive på en meget stor isflage natten over

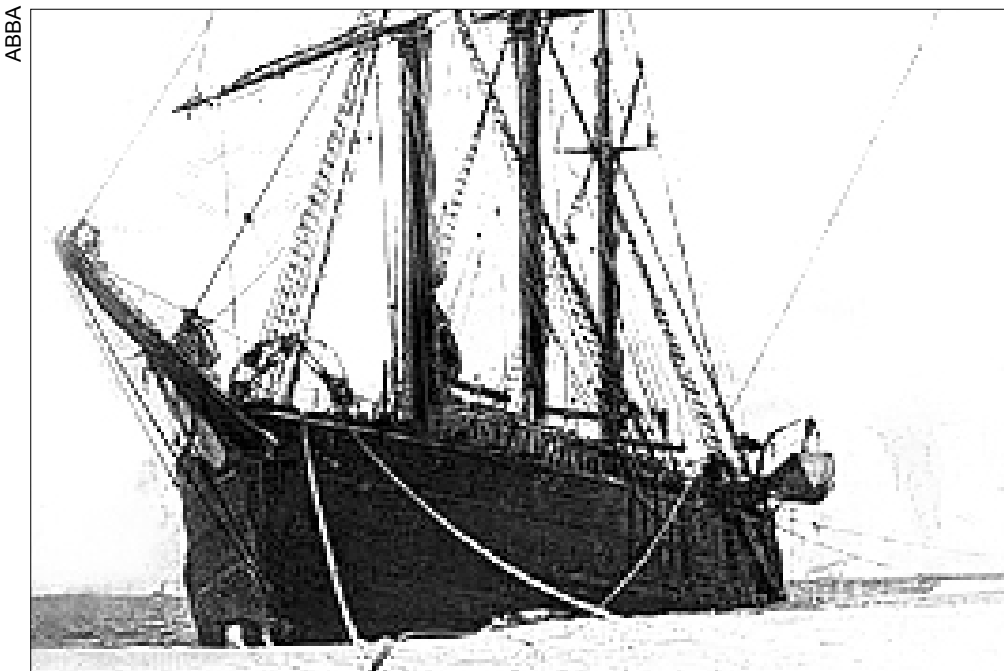
Men senere, fordi vi var så mange, frygtede vi, at isen skulle bryde, og (derfor) måtte vi opsøge et stærkere stykke is, som man kunne være sikker på».



Isskruninger på op til 10 meters højde er ikke til at spøge med. Isens tryk på et skib er enormt, og igennem tiderne er ret så mange skibe blevet skruet ned af ismasserne.

### **Fram var et norsk skib, bygget i 1892.**

Fram blev konstrueret af skibsbygger Colin Archer på bestilling fra Fridtjof Nansen, som skulle bruge det på sin ekspedition til Nordpolen. Skibet blev konstrueret til at kunne modstå stort tryk fra skruende havis på skibets sider, idet skrogets form var skrå i vandlinien så is-skruninger ville presse skibet opad i stedet for at knuse det. Frams dimensioner: Længde i dækket 128 fod (42,67 m), bredde 36 fod (12 m), dybgang 15 fod (5 m), deplacement 800 tons. Fram var rigget som tremastet skonnert med dampmaskine.



ABBA



«Men hvad som smertede mig mest, var dette, at den stærkeste hob havde besluttet at lade mig, en borger og en tiggerdreng tilbage på den møre is. Thi jeg var så forfrossen af at være faldet i, at jeg næppe kunne stå oprejst, de andre to var ikke meget bedre, så de andre hverken ville eller kunne slæbe os med.

Men førend de forlod os, byggede de af forbarmelse en ligkiste for mig af små stykker is, som de gjorde en vold med uden om mig, så jeg nogenlunde var skærmet mod den skarpe vind. De lagde også et stykke is under mit hovede og tog afsked med os.

Mine kammerater og jeg lagde os tæt op til hinanden og holdt hverandre varme med vor ånde, så vidt muligt var. Men det var en bedrøvelig nat, vi hørte kun vindens susen og isens bragen, så vi stedse ventede, at vor flage skulle bryde. Stundom fornemmede vi også fugletrækket i luften og ændernes snadren. Til sidst faldt vi af stor mathed i søvn, men det var mere en fantasi og en døsen, end at vi kunne vederkvæges derved. Thi vi plagedes uafsladelig af hunger og især af tørst.

Onsdag Morgen den 17. januar, som var tredjedagen efter, at vi forlod Sprogø, stødte vi mod en ø, som hedder Romsø og hører til de Krabbers Gods og ligger nord for Fyn.

Og her kom vi til den faste is. Efter endnu en lang række strabadser lykkedes det endelig ekspeditionen under store anstrengelser at nå land».

Af denne beretning ser man klart, hvor farefuld en istransport kunne forme sig, og hvor stor en hindring Storebælt under sådanne omstændigheder var for de rejsende.

## Da Holberg i 1709

vendte hjem fra en udenlandsrejse måtte også han dølge en istransports besværligheder. Han fortæller overmåde morsomt i sit første levnedsbrev om denne tur og opholdet på Sprogø:

– «Lillebælt fandt vi så stærkt lagt med Is, at vi trygt gik over til Middelfart på Fyn, men på Storebælt var isbroen ikke så sikker. Vi blev derfor hele otte dage i Nyborg i håb om, at isen enten skulle lægge bedre til eller bryde op, men omsider blev vi kede af at vente og lejede isbåde, i hvilke vi af søfolk blev trukne først til Sprogø, hvilket tog en hel dag, og dagen efter til Korsør.

Skønt det strider imod fortsæt at opholde mig ved stedsbeskrivelser og bøde på dette brevs tørhed ved behagelige digressioner, vil jeg dog, eftersom geograferne har ladet Sprogø ligge urørt, gøre et lille sidespring for at give en beskrivelse af denne ø og undersøge, om den svarer til sit navn og rygte, thi når en dansker ønsker ondt over sine fjender, sker det med de ord: – «Gid du sad på Sprogø!»

Sprogø ligger midtvejs mellem Nyborg og Korsør: Om øens frugtbarhed kan jeg ikke sige noget sikkert, da den dengang var dækket af sne og is. Midt på øen ligger hovedstaden, som kun tæller én Familie, thi med undtagelse af en gammel kælling og to ungmøer mindes jeg ikke, at jeg så nogen moders sjæl.

Vicekongen eller familiens overhoved var ikke hjemme, ellers kunne jeg måske af ham have fået oplysning om regeringsformen og andet, der er ejendommeligt for denne ø. For til fulde at røgte mit hverv som geograf, må jeg også sige noget om nationens karakter.

Den kan Holberg imidlertid ikke berømme. Beboerne viser sig nemlig snart mere drevne end selv franskmænd og italienere.

De forlangte således to daler for nattelejet, hvilket blev årsag til et voldsomt skænderi mellem «kællingen» og en svensk kaptajn.

At ungmøerne mandhaftig bistod deres mor i denne strid, får Holberg til at udbryde:

Jeg tror virkelig, at de havde deres jomfrudom i behold, dels fordi de var så glubske, hvilket af nogen anses for tegn på kyskhed, dels også fordi de, selv om de havde villet, ikke havde kunnet sætte den over styr på den øde ø. Vi fik ikke andet at spise der end ænder, både stegte og kogte. Der var i hele huset kun én seng, som en jomfru, der var med i vort rejseselskab, betingede sig.

Vi andre lå på strå imellem hinanden, med undtagelse af en ung, lystig hollænder, som syntes, det var bekvemmere at tilbringe natten på en bænk. Da han imidlertid hen ad midnat vågnede med hovedpine og øm i lemmerne, listede han sig stille over i jomfruens seng, hvor han med sand hollandsk koldsindighed lå og sov lige til daggry, hvor jomfruen vågnede og så det snorkende mandfolk, og som rimeligt var, blev så forskrækket over dette slemme naboskab, at hun med jomfruelig blufærdighed sprang ud af sengen.

Hollænderen gjorde ingen forsøg på at få flygtningen til at vende tilbage, men var tværtimod glad over, at han ved hendes flugt fik bedre plads til at strække sig på.

Da vi tog fra Sprogø, rejste vi tidlig om morgenen til Korsør. På denne tur kom den svenske kaptajn i den største livsfare, thi gnavne mennesker har for det meste modgang, ligesom vrede spillere gerne taber, og de, som er mest ængstelige af sig, snarest dør. Da han nemlig for at vise sit mod var gået bort fra båden, faldt han på hovedet i en våge, som søfolkene dog fik ham trukket op af med deres bådshager, han var halvdød af kulde og måtte straks klæde sig af og tage uldne men tørre klæder på».

## Bording skriver i sin avis.

### Nyborg den 20. januar 1814

– «Kong Frederik den Sjette var i Nyborg den 20. januar 1814. Tirsdag den 1. februar rejste kongen, men måtte ligge over på Sprogø til torsdag den 3. februar, – kom til Korsør om aftenen kl. fem. –

I Carl Conrads tid blev der bygget en firlænget gård, så man kunne huse 100 mennesker. Hovedbygningen lå mod syd med to sale, som ved en gang var skilt fra soveværelserne.

I stueetagen var der ud mod Storebælt fem værelser og mod gården 4 værelser og en trappenedgang til den firkantede gårdsplads, hvor en kastanie stod i midten og bredte sin store krone, og ved den ene side nogle asketræer.

I sidelængen mod øst – nærmest hovedbygningen – var køkken og spisekammer, og bag ved disse den private lejlighed.

Den vestlige sidelænge indeholdt stalden og laden og i den længe, der forbandt øst- og vestlængen, var der opholdsstuer for søfolkene.

Bespisningen af så mange mennesker var også en opgave, der måtte løses, - og dertil hjalp gårdens drift, – der var 2 heste, 12 køer, 7 svin, 16 – 18 får og som regel nogle kalve og anden ungkvæg foruden fjerkræ, – og hertil kom, at der var 36 tdr. land under plov og 36 tdr. land eng.

I december måned slagtedes der, så saltbaljerne var fulde og samtidig provianteredes der hos urtekræmmerne, så man var fuldt beredt til at modtage eventuelle istransporter. Betjeningen bestod af 2 karle, 2 piger samt en husjomfru, og desuden var der i reglen husholdningselever samt under istransporter ekstra hjælp».

## Is transporterne og livet på Sprogø

får man et udmærket begreb om, når man læser et avisudklip dateret den 26/1 1893, hvor en passager beskriver en tur med isbåde i 1881.

– «Det var i vinteren 1881. Jeg var dengang bosat i det vestlige Fyn, skulle foretage en nødvendig rejse til København.

En skøn aften kom jeg til Nyborg, og efter at have overnattet der, måtte vi tidligt i mulm og mørke begive os ud på bæltet, der den dag – det var i begyndelsen af istransporten – var opfyldt af sjapis. – Uden alt for megen besvær kunne vi nok sejle igennem. Der sejlede vi fire både. Jeg var kommet i togførerens båd, altså den forreste. Store Bælts bølger rullede – uagtet det blæste ret stærkt – underligt tunge, opfyldt af den is, der lavede vandet om til vælling.

Vintermorgenen kastede sit sparsomme lys over landskabet. – Jo længere vi sejlede, jo stærkere blev isen, og et stykke fra Sprogø kom vi til den faste is, som det var umulig at sejle igennem. Den var ikke stærk nok til at bære alle bådene med deres indhold, – men igennem skulle vi jo, så den måtte altså brydes.

Nu blev alle bådene bundet sammen. De kvikke søfolk, – som vor egen jo er bekendt for – sprang ud på Isen, Passagererne – et par damer og et dusin herrer – fik lov til at blive i bådene, og nu skulle det gå løs. – Den forreste båd blev halet halvt op på Isen, så mange søfolk, der kunne komme til, hængte sig over bådens bovspryd, og ved forenede kræfter lykkedes det at knække isen.

Båden kom atter op på isen og således fortsattes til isen var stærk nok til at bære alle. Vi nåede det forjættede Sprogø

Da vi kom til Sprogø stod øens elskværdige vært, nu afdøde assessor Bencke, parat til at tage imod sine ufrivillige gæster.

Vi førtes op i en stor sal, hvor der serveredes en delikat middag bestående af suppe og vildandesteg. Det var en behagelig fornemmelse at sidde i den lune stue og nyde sin gode mad med diverse vine ovenpå den kolde tur.

Vi skålede, både for assessoren, for frosten og for en snarlig tø, stemningen blev snart behagelig livlig, men størst blev jubelen, da søfolkene, som jo også havde fået plejet deres legeme og sjæl, kom ind i et stor optog. To af dem var ved hjælp af køjetæpper omskabt til stolte gangere.

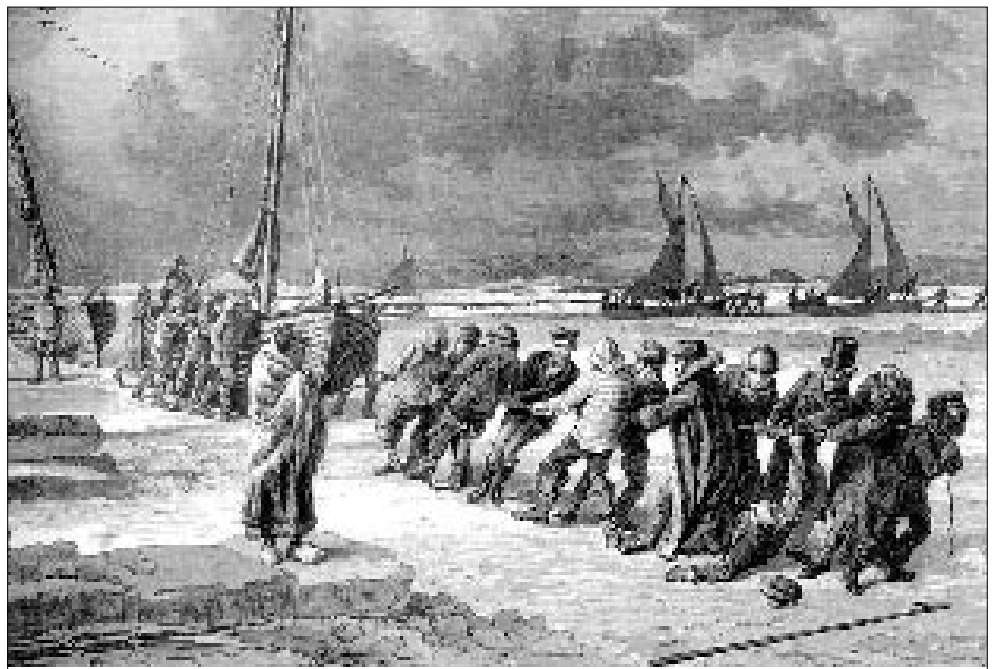
En tredje sømand tronede ovenpå disse med en brændevinsflaske under armen.

En fjerde sømand agerede krovært, og mellem ham og kentauren med flasken udviklede sig nu en spøgefuldst scene, som vakte nærmest storartet jubel. At der blev samlet sammen til en bolle punch til de raske søfolk, – som lige godt forstod at være i humør i en varm stue, som på et gyngende stykke is, er naturligt. – Selvfølgelig skulle vi (passagererne) ned at se Neptuns sønner drikke punchen, og der opvartede man med en djærv sømandssang, sunget af kraftige stemmer.

Efter at have udhvilet os den nat, fortsatte vi den næste dag rejsen til Korsør. Først et stykke med isbåd, og så da vi kom til åbent vand med dampskib.

Det er nu 12 år siden, men ofte tænker jeg med glæde på min isbådstur, der som jeg tænkte, skulle blive så slem, men som forløb i fryd og gammen.»

## Øsamfunds forbindelse til omverdenen



Illustreret Tidende

# **1928 – 29; koldeste isvinterperiode, minus 5,5° C fra januar til marts**

De daglige nyheder i form af aviser udeblev med posten – det er først i 1930'erne, at man får mulighed for at sætte fly ind. Også det vender jeg tilbage til.

Nogle steder kunne fly lande, og man kunne derfor bringe syge til sygehus, men langt de fleste steder smed man blot posten ud fra flyet.

Kulden krævede sit i form af brændsel – kul – koks – og fødevarer. Lagrene var dengang små, man var ikke just velhavende og nøden indfandt sig derfor hurtigst i de fattiges hjem.

På bøndergårdene havde man sulekar, hvor man havde saltet sul og ellers kuler, hvor man opbevarede kartofler – gulerødder og andre grønsager, så de ikke blev ødelagt af frosten. Havde øen et mejeri var det et problem, at få den daglige mælk frem fra gården til mejeriet og vollen, som blev brugt som vigtig bestanddel af svinefoderet, retur. Da færgerne lå stille, betød det tab for mange landmænd, da de ikke kunne få deres varer til fastlandet.

Fiskeriet var indskrænket i alle indre farvande

Fiskerne på Anholt var under isvinteren i 1940 lukket inde i 7 uger, hvilket kostede dem et indtægtstab på 150.000 kr.

Sejlads i nyis var farlig, hvis man ikke havde taget sine forholdsregler. Nyisen virkede nærmest som en rundsav på den tids træbåde. Derfor var en forhudning af forskibet nødvendig. Denne bestod af metalplader oftest af kobber. De var sømmet fra stævn til midt på båden.

# Trafik på isen var farlig



Risikoen for at falde i det iskolde vand var overhængende.

Redningsveste brugte man ikke – de var simpelthen for dyre – faldt man i – var man dødens sikre bytte indenfor få minutter. Teorien lød på, at man skulle forsøge at svømme hen til iskanten og med ryggen mod denne forsøge at stemme sig op på den faste is. Hjælpere skulle kravle frem til den nødstedte på maven. Jeg tror dette er mere teori end praksis, da jeg ikke har hørt om overlevende.

Et ungt par skal have gået fra Jylland til Læsø.

På Ringkøbing Fjord har fiskere savet huller med issav og sat garn fra hul til hul – besværligt, men effektivt og lønsomt, da prisen på fisk var over det sædvanlige.

I havnene savede man med issav en rende rundt om både af træ, for at isen ikke skulle trykke siderne ind på båden.



Mange huggede blot hul i isen og pilkede i forsøget på at fange en torsk til eget forbrug.



ABBA

ABBA



Andre gik mere professionelt til værks.

Manden fortsatte efter at have fået et passende hul med at stange ål i blinde med et ålejern.



Stolt, måske pralende over sin fangst, vises gevinsten to et punds ål frem.

Ålejernet i almindelig daglig tale benævnt en lyster er siden blevet forbudt, da man skønnede, at der var tale om dyrplageri.



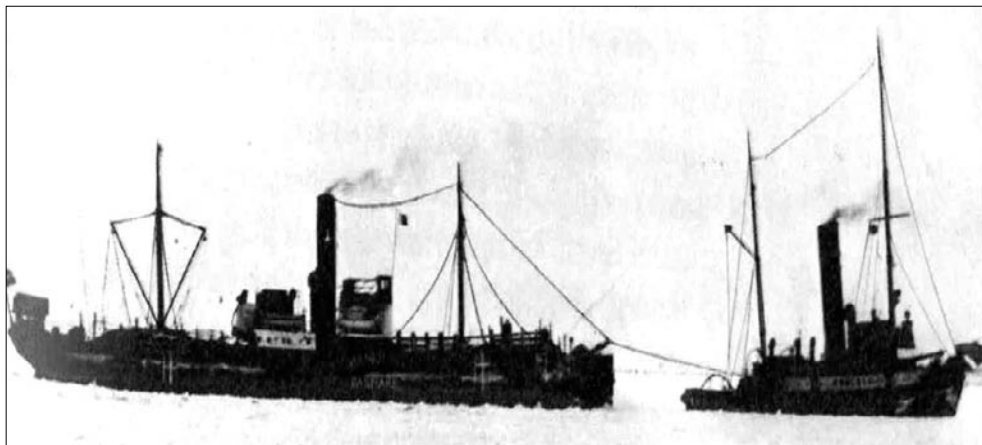
ABBA

## Færger og isbrydere

De første færger over Lille Bælt var hjuldampere og aldeles hjælpeløse ved selv de mindste isdannelse.

Først da dampdrevne fartøjer med skrue kom til, fik det nogen effekt.

Isbryderne forøgte at holde færgeruter og andre livsvigtige ruter åbne.



Statens Isbryderflåde

Isbryder med skib på slæb



Kombination af slæbebåd og isbryder på Randers Fjord.



Selv større skibe kunne i de indre farvande sidde fast i isen i længere tid før isbryderassistance nåede frem.

I flere tilfælde måtte proviant nedkastes fra fly.

Statsbanerne havde 1883-94 anskaffet fem skrueisbrydere.

Den ene var en isbryderfærge, der foruden passagerer også kunne medtage jernbanevogne. Isbryderne var ikke stærke nok til at klare store mængder is, så isbådstransporterne måtte fortsætte. Efter at Statsbanerne havde overtaget driften, var det dog kun i årene 1888 og 1893, at det var nødvendigt at føre isbådene hele vejen over bæltet. I februar 1929 måtte isbryderne dog give op, og Statsbanerne måtte for sidste gang sætte isbåde ind.

Da færger og isbrydere måtte give op i 1940, ville Statsbanerne ikke erklære isbådstransport.

Grunden hertil var primært frygt for drivende miner.

Alle sømærker var inddraget, inklusive dem, der markerede minebæltterne i Langelandsbæltet. Anden Verdenskrig var en realitet.

To færger blev minesprængt.

I fjorde, hvor isen lå fast, uden is-skruninger, kørte nogen på cykel, nogen med hestevogn og andre igen i bil.



Jernbanemuseet

Ved flere af vore største færgeruter kunne færgerne ikke gå i havn. Passagererne måtte derfor vandre ud til iskanten for at komme om bord.

En rute blev lagt om til Århus.

Da man ikke havde et færgeleje her, blev jernbanevogne bragt i land ved hjælp af kran.



Jernbanemuseet



De nye færger har så megen maskinkraft, at de kan forcere selv ret svær is.

Istjenesten råder over isbryderne DANBJØRN, ISBJØRN OG THORBJØRN, som bruger den nyeste teknik ved også at pumpe trykluft ind under isen..

De 3 isbrydere har basehavn på Flådestation Frederikshavn, hvorfra skibene, i perioden fra den 15. december til 31. marts med kort varsel kan indsættes, hvis det skulle blive nødvendigt.

Isbryderne af DANBJØRN-klassen består af 2 skibe – DANBJØRN og ISBJØRN. Disse isbrydere er bygget på Odense Stålskibsværft og blev søsat i hhv. 1965 og 1966. Fart: 18 knob, Længde: 75,3 m, Bredde: 17,3 m, Dybgang: 6,0 m.