



Artikelarkiv Arvesølv 2013

I vikingernes kølvand

af Hans Rye

Danmarks skønneste sejltur mellem Munkebo og Kerteminde.

Det krogede farvand, der forbinder Munkebo og Kerteminde, indbyder i høj grad til alle mulige former for sejlads. Historisk set var sejløbet gennem fjord og nor en genvej, når vikinger fra Storebælt havde kurs mod Odense, senere var det Odensekøbmænd, der så de samme muligheder, og i nyere tid er der gjort flere forsøg på turistsejlads på de smulte vande.

Mest succes havde malermester Alfred Bech Jensen (1895-1968) i 1950'erne, hvor han engagerede navnkundige Hans "Mathis", som bådsmand på turistskibet "Amanda", og etablerede anløbsbroer i Kerteminde og ved kroen i Munkebo. Men også før "Amanda", endda før 2. Verdenskrig, så malermesteren muligheder for oplevelse og dermed indtjening på "Danmarks skønneste sejltur", som den blev omtalt, når den skulle markedsføres.



Malermester Bech Jensens første anløbsbro, etableret i 1937-38, ved kroen i Munkebo. Bemærk købmandsbutikken i kroens vestfløj.

Fundet af Ladby-skibet få stenkast fra fjordens kyst var uden tvivl en øjenåbner for malermesteren, for planerne om en sejlroute mellem de to kystbyer blev udviklet i et samarbejde med apoteker og fritidsarkæolog Helweg Mikkelsen, der som bekendt genfandt den gamle skibsgrav i Ladby. Apotekeren var begejstret, og han ville gerne dele sin viden med andre, og hvad var mere naturligt end at sejle til

den gamle boplads ved Ladby ad den selvsamme rute, som vikingerne gjorde for 1100 år siden, og tanken blev hurtigt tænkt til ende: Hvorfor ikke drage videre til Munkebo og få kaffen på den kgl. privilegerede kro, der lå solidt forankret ganske få skridt fra fjorden og fiskernes stejleplads.

Planen blev så at sige søsat, da Bech Jensen købte en turistbåd på 33 fod hos Frode Nielsens Yachtbureau i Svendborg. Der var plads til 45 passagerer, de 22 kunne søge ind i kahytten, hvor der var rigelig ståhøjde.

Bech Jensen havde sans for markedsføring, så han fik allerede behørig omtale i Kjørteminde Avis kort før årsskiftet 1936/37. Avisen kunne fortælle, at turen går fra Kerteminde til Vikingskibet, videre op gennem fjorden, forbi Snekkeled, Munkebo og gennem Kertinge Nor. "Der er foreløbig bestemt Anløbsbro ved Munkebo Kro, og det er Meningen, at der ogsaa skal være Anløbspladser paa de andre seværdige Steder i Fjorden", skrev avisen. ¹⁾

Turistbåden sejlede af ukendte årsager under navnet "Mira", og selv om fartøjet havde forskellige problemer blandt andet med motoren, en 32 hk. Fordson, kom sejladserne i gang kort efter, at Ladbyskibsmuseet var blevet indviet 6. maj 1937.



Der var mulighed for at nyde en stille pilsner og andre lækkerier i "Humlegangens" skygge. Røgeriet lå i ejendommen nuværende Snekkeled 16

Forinden var anløbsbroerne godkendt af politimester Kaas Petersen og havnefoged From, og "Den smukke Sejltur op gennem Kerteminde Fjord og Kertinge Nor gør stor Lykke hos Publikum".²⁾ Ladbyskibet og Munkebo Kro kræver ikke nærmere omtale, men mindre kendt er anløbsstedet "Humlegangen" i Snekkeled. Traktørstedet blev drevet af Anna og Jens Marinus Christensen, som også drev røgeri. Det var Anna, der drev traktørstedet, der fik navnet "Humlegangen", fordi der voksede humleranker på stedet. "Her kunne gæster få en kop kaffe med dejlig friskbagt kringle med smør på – eller et stykke hjemmebagt brød med nykogte rejer og hjemmerørt mayonnaise, så der var gang i pilleriet. De havde også en isbod ved vejen, hvor der kunne købes is, sodavand og andet godt," ³⁾ og skal man tolke et gammelt billede, så var der også mulighed for at nyde en stille pilsner i "Humlegangens" skygge.

Den sparsomme omtale af "Humlegangen" antyder, at der var tale om ganske få anløb. Det samme gælder formentlig "Skyttehuset" ved Kertinge Nor mellem Ulriksholm og Munkebo. Huset var ejet af førstelærer Harry Rud Hansen i perioden 1937 til 1946, og selv om han havde tjenestebolig i den gamle skole på Fjordvej 6

i Munkebo, drev han sammen med sin kone Esther Marie et traktørsted i "Skyttehuset". Det vides med sikkerhed, at der var måneskinstur fra Kerteminde til huset i august 1939, og førstelæreren har tilsyneladende satset en del på sejlene gæster, for i oktober samme år fik han tilladelse til at etablere en anløbsbro.

Selv om Bech Jensen ikke nåede op på de helt store tal, "hverken med hensyn til passagerer eller "grunker", så var fjordruten i sommeren 1939 alligevel gaaet saa-



Bådfører Hans Mathi's ved rattet på "Amanda"

dan ind i folks bevidsthed og blevet saa populær, at der særlig paa de fine sommersøndage ligefrem var rift om pladserne i "Mira" baade til og fra Munkebo". "Et utal af selskaber og skoler kombinerede et besøg ved Vikingskibet med "Danmarks skønneste sejltur". "Men saa kom krigen og satte bom for dette udslag af initiativ og virketrang. "Mira" blev afhændet, anløbsbroerne blev opbrudt og anvendt til sommerhus." ⁴⁾

Bech Jensen var imidlertid en driftig herre, og efter krigen begyndte han at pusle med planer om at genoptage sejladsen, og i maj 1950 kan Kjerteminde Avis berette, at han er begyndte på sejladsene med den nye båd, der denne gang har fået det velklingende navn "Amanda".

Endnu engang forstod malermesteren at skabe opmærksomhed om sejladsen, idet han inviterede pressen med damer samt turistforeningens formand, gartner Harald Henningsen med på en af-

tentur med "den gamle, stoute baadsmand "Hans Mathi's" ved rattet." ⁴⁾

"Hans Mathi's styrer os sikkert igennem den smalle sejlrende ind til broen, hvor kroens nye vært, E. Frandsen, ta'r imod hele selskabet og byder velkommen. Den første halvdel af sejlturen var en herlig oplevelse, men nægtes skal det ikke, at Munkebo kro, som værten og hans søde, lille frue straks præsenterer for os baade ude og inde, efter alle de omforandringer til det bedre, der i det sidste aars tid er sket herude, er blevet virkelig hyggelig og nok skal virke tiltrækkende paa publikum." ⁴⁾

Ved sammenkomsten på kroen takker Bech Jensen kroejeren for hans medvirken til løsning af anløbsforholdene ved Munkebo, hvor der var etableret en lang anløbsbro. Den bro husker maskinarbejder og senere formand på Lindøværftet, Laurits Nielsen, Midskov, ganske godt. Han boede med sine forældre tæt ved Brugsen i Munkebo og fulgte arbejdet. Der var tale om en ganske almindelig bro med gelænder i den ene side og fortøjningspæle. Desuden blev der rammet en lang række pæle ned i fjordbunden i forlængelse af broen. Det skete formentlig for at markere sejlrenden ind til broen. Det var en fremmed entreprenør, der etablerede broen. Firmaet gravede også et "bassin" langs med broen, så Kerteminde-båden kunne få vand under kølen i det lavvandede område.

"Jeg husker ikke præcist, hvordan uddybningen af havnen fandt sted, men under alle omstændigheder opstod der en balke eller forhøjning langs med havnebassinnet. Når vi badede fra den nye bro, morede vi os ved at springe på hovedet i vandet og svømme over til balken, hvor vi kunne bunde", fortæller Laurits Nielsen.

"Broen blev slået tæt ved de mange bådkåse, som Munkebo-fiskerne havde etableret langs kysten først og fremmest øst for kroen, men også ud for kroen. Det var i samme område fiskernes barkkedel stod, og byens losseplads lå også lige ved siden af. Faktisk husker jeg, at mudder og jord, der blev gravet op af fjorden, blev lagt hen over affaldet. Det tog man ikke så højtideligt dengang. Det var også i samme område, at der var kloakudløb. Der kom både spildevand fra slagtergården overfor kroen og fra mejeriet længere henne af Fjordvej. Spildevandet fra mejeriet var nærmest mælkefarvet, medens vandet fra slagtergården var rødligt, så det var en noget blandet "suppe", vi badede i".

"Med nutidens øjne var det ikke noget stort projekt, men dengang vakte det stor opsigt, at nogen ude fra kom og investerede i en forholdsvis lang bro. Det var noget man talte om, og vi fulgte meget med i arbejdet, for det betød jo, at der ville blive fast sejlads til Munkebo. Jeg husker ikke specielt noget om indvielsen eller om det første anløb af båden fra Kerteminde, men jeg erindrer tydeligt bådføreren Hans Peter Nielsen. Faktisk var jeg i familie med ham, idet han var broder til min bedstefar, der boede på Fjordvej i Munkebo. Det var en stovt mand, der havde sejlet i mange år og været i USA. Han var god til at fortælle og altid klar med en god historie".



Malermester Alfred Bech Jensen drev fjordruten i mange år

"Jeg husker også, at sejlplanen var slået op på en pæl. Af og til var jeg med ombord som en slags dæksdreng. Når vi lagde til, sprang jeg i land og hjalp med fortøjningerne. Det var ikke nogen fast aftale, vel nærmest nogle oplevelsesture, jeg var med på, fordi jeg kendte skipper. Vi lagde til ved Ladbyskibet, hvor vi gjorde et relativt kort ophold, medens passagerne var i land. Det var både turister og lokale borgere, der benyttede ruten, men båd og skipper kunne også chartres til specielle ture", husker Laurits Nielsen.

Der er ikke megen omtale af fjordruten de følgende år, men efter alt at dømme er den på stabil kurs, men forude lå farefulde "skær", der i sidste endte blev rutens endeligt, og i 1959 meddelte Kjerterminde Avis, at "'Amanda"s popularitet er steget jævnt i aarene, der er gaaet, men desværre har rentabiliteten ikke helt svaret til denne popularitet." ⁵⁾ Så rygter vil vide, at Bech Jensen vil sælge ruten.

"For et par måneder siden var der tale om, at båden skulle udgå fra Munkebo i den kommende sæson, da en køber herfra havde meldt sig, men desværre løb denne handel ud i sandet, og nu nærmer tiden sig for turistsæsonen. Lykkes det ikke at afhænde båd og rute, forinden nedlægges ruten simpelthen. Den direkte årsag er ikke så meget overskuddets størrelse som den gamle skippers død. Han var den ideelle mand til dette arbejde, idet han foruden sin sømandsmæssige erfaring var en oplevelsernes mand, der til enhver tid var i stand til at spinde en ende til bedste for turisterne. "Hans død vil afgjort sprede sorg og savn blandt de sommergæster, der år efter år kommer til Kerteminde i ferietiden og lægger "Amanda" op fordobles savnet", skrev Kjerterminde Avis i foråret 1959. ⁵⁾

Så galt gik det dog ikke, for et lokalt konsortium, der bestod af boghandler Einar Hansen, boghandler Bent Hansen, købmand H. Dreier, tømrermester P. Møller Olsen og handelsgartner H. Henningsen, købte "Amanda" med henblik på at drive ruten videre. Deres største vanskelighed var at finde en eller to skippere, men det

lykkedes, idet Herman Frederiksen, Kerteminde, påtog sig opgaven, og sejladserne kom i gang.

Og det var i et år, hvor der i høj grad var fokus på sikkerheden. Det skyldtes en katastrofe med en turistbåd på Haderslev Dam. Ifølge Den frie Encyklopædi skete ulykken, da båden fik problemer med brændstoftilførslen. Bådføreren gennemførte sammen med en "mekaniker" en nødreparation med overskårne gummislan-ger fra en reservedunk. Imidlertid var dette ikke tilstrækkeligt og betød, at benzi-nen lækkede og ramte den varme motor, hvorefter der skete en voldsom eksplo-sion. Ilden bredte sig, båden blev omspændt af flammer, og der opstod panik. Bådføreren forsøgte at styre ind på lavt vand; men mange af passagererne hop-pede over bord, hvad enten de kunne svømme eller ej. Mange omkom i flammerne, og endnu flere druknede. Af bådens 93 passagerer omkom 54 ved ulykken, mens 3 senere døde af deres forbrændinger.



Fjordbåden "Amanda" ved anløbsbroen i Kerteminde. Det er malermester Alfred Bech Jensen på broen og (vistnok) boghandler Einar Hansen i båden. Sidstnævnte var med i det konsortium, der i 1959 købte og drev ruten i to år. Bemærk roklubbens klubhus bagerst i billedet.

Ulykken betød, at det fremover blev forbudt at anvende benzinmotorer til passa-gerbåde, og den gav selvfølgelig genlyd landet rundt. Boghandler Bent Hansen måtte således berolige og slog i Kerteminde Avis fast, at noget tilsvarende ikke kunne ske på Kerteminde Fjord alene på grund af fjordens dybde. Da sker da heller ikke ulykker på Kerteminde Fjord af tilsvarende art, men der er andre trus-ler rettet mod "Danmarks skønneste sejlur". Ganske vist er der også sejlads-er i 1960. De indledes den 5. juni med tre daglige ture mellem Kerteminde og Lad-byskibet, for broen i Munkebo var endnu ikke helt klar til at tage mod båden. Men allerede i august har konsortiet, I/S Amanda, mistet "lysten" til at drive ruten, og "Amanda" sættes til salg.



Hans Mathi's ombord på "Amanda". Ved rattet Jens Peter Jensen, fætter til Peder Pedersen, Munkebo, der sidder med ryggen til.

"Baaden sejler med et drønende underskud og for det konsortium, der ejer baaden, er det efterhaanden ved at blive en dyr fornøjelse. Passagerantallet er i de senere aar gaaet stærkt tilbage, hvilket skyldes den hastigt voksende biltrafik og forskellen paa at holde ferie nu og for blot 10 ar siden".⁶⁾ Der gik imidlertid ikke længe, inden en interesseret køber, Kerteminde Roklub ved formanden, købmand Emil Andresen, dukkede op. Jan Mohr Ernst fra Kerteminde Roklub har "for-

sket" lidt i "Amanda", og ifølge ham fik klubben tilbud om at overtage båden, alt udstyr incl. redningsmateriel og anløbsbroerne ved Ladby og Munkebo for 4000 kr. kontant. I løbet af vinteren får klubben finansieringen på plads, og den 3. juni 1961 bliver Kerteminde Roklub officielt ejer af "Amanda".

Roklubben blev bådens 5. eller 6. ejer, og selv om der er nævnt forskellige årstal og detaljer, så er det forholdsvis sikkert, at båden blev bygget i Kiel i 1941 eller 1942 og brugt som tysk patruljebåd. Ved krigens afslutning blev den overtaget



Malermester Bech Jensen etablerede to broer ved kroen i Munkebo. Her er det den nyeste. Ved broen ligger Karl "Urmagers" båd "Rasmine". Karl selv står i jollen bagved.

af danske frihedskæmpere. En enkelt kilde vil vide, at navnkundige Peder Klok-ker købte båden af modstandsbevægelsen og ”ombyggede den til lystsejler”⁷⁾, men sikkert er det, at Bech Jensen købte skibet og, som nævnt, påbegyndte sejladserne mellem Munkebo og Kerteminde. Roklubben, der blev indehaver af ”Danmarks og måske Nordens mindste rederi” begyndte sejladserne mod Munkebo den 1. juli 1961, og det med DFfRs (Dansk Forening for Rosport) splitflag i masten. Der blev udarbejdet en sejlplan for fjordbåden. Planen var gældende fra 1. juni til 31. august, og den fortæller, at der alle dage var formiddagsture til Ladbyskibet, hvor der var en times ophold, inden turen gik tilbage til Kerteminde. Fem dage om ugen var der eftermiddagsture til Vikingskibet og efter et ophold videre til Munkebo og retur. Som noget særligt kunne man lørdag og søndag tage en eftermiddagstur fra Munkebo Kro til Ladbyskibet og retur til kroen.

De hurtige ejerskifter havde selvsagt også betydning for anløbsbroerne i Kerteminde, Ladby og den omtalte bro ved kroen i Munkebo, og det fremgår af dokumenter fra Ministeriet for offentlige arbejder, at Bech Jensen indhentede tilladelser til etablering af broerne både før og efter krigen. Den første tilladelse blev givet af ministeriet den 13. april 1937, og den anden den 30. september 1950, og det blev understreget, at der var tale om broer til rutebådstrafik i Kerteminde, Ladby og Munkebo. Broerne måtte kun benyttes til passagertrafik.

I februar 1960 får konsortiet ministeriet tilladelse til, at broerne kan bibeholdes på de oprindelige vilkår, men det virker som om, ministeriet skærper tonen lidt, da roklubben overtager broerne. Man kræver således, at der for klubbens regning ”tinglyses deklarationer med ministeriet for offentlige arbejder som påtaleberetti-



Overbetjent Jens Jylov måtte sørge for ro og orden på Munkebo havn

get”.⁸⁾ Af deklarationen fremgår det, at der ikke må opkræves afgifter for brug af broen, og at broerne kan fjernes af ministeriet, men for klubbens regning, hvis forholdene af ministeriet skønnes at give anledning dertil. Hvis læserne skulle mene, at godkendelsesproceduren virker en smule bureaukratisk, så er det rimeligt at berolige, for roklubben beder om tilladelse i brev af 12. juli, og blot otte dage senere det selvsamme år er ministeriets svar på vej ud af døren på Slotsholmen i København. Sådan!

Allerede inden disse tilladelser kom i hus, ønskede roklubben, at der herskede ordentlige forhold i Munkebo. Fisker Karl Pedersen blev bedt om

fortsat at føre tilsyn med broen, idet ”idet vi betragter det som givet, at Deres båd med vor tilladelse har plads ved broen.”⁹⁾ Karl Pedersen havde imidlertid sit hyr med at holde orden på sagerne, for fisker Valdemar Larsen kunne ikke stå for den solide bro, så han lagde til, så båden var til gene for ”Amanda”. Derfor måtte overbetjent Jens Jylov, Munkebo, inddrages i sagen.

Nu krævede roklubben ikke ligefrem, at Valdemar Larsen blev lagt i håndjern. Tværtimod. Roklubben slutter nemlig sin lange anmeldelse til Jylov med ordene: ”Det skulle glæde os dersom denne uoverensstemmelse kunne ordnes i mindelighed.”¹⁰⁾

Det er lidt uklart, om klubben også arrangerer sejladser i 1963, men så er det under alle omstændigheder slut. Indtjeningen var ikke god i Danmarks mindste rederi, og 1. oktober 1966 sælges "Amanda" til en autolakerer i Vissenbjerg for 2000 kr. – solgt som besat med bundbrædder og bænke, men uden motor, og med en aftale med banken om afbetaling af resterne på det oprindelige lån.

Og så kunne man forledes til at tro, at det var slut, men nej. I 1978 havde Kerteminde Turistforening med elinstallatør P.O. Ilskov i spidsen lagt roklubbens mislykkede forsøg på turistsejladse bag sig, og han var klar med et nyt projekt - en hjuldamper til en pris på omkring en million kroner. Finansieringen skulle foregå ved tegning af anparter à 1000 kr. stykket. Det var tanken, at damperen skulle have anløbsplads ved Langebro, Ladbyskibet og Ulriksholm, men det blev ved planerne. Og vi skal derfor helt frem til 1990, inden der gøres endnu et forsøg. Denne gang er der masser af solid erfaring i projektet, idet ankermanden, bådfører Leif "Romsø" Hansen, der havde drevet Romsø-ruten siden 1970, nu udvidede sejladserne med ture til Ladby og Munkebo. Han fortæller:

"Turene fandt sted på torsdage, og der var god interesse for ruten. I begyndelsen blev der sejlet to gange om dagen, men det blev udvidet til både tre og fire dobbeltture om dagen. Der blev gjort en times ophold ved Ladbyskibet, hvor produktionsskolen i Kerteminde havde hjulpet med at slå en "simpel" bro, der nærmest havde karakter af en almindelig badebro med en lille tværbro for enden".

"Ruten blev gjort mulig, fordi jeg i 1986 havde bygget en ny båd med aftageligt førerhus. Det betød, at det var forholdsvis let at komme under Langebro. Inden sejladserne gik i gang, havde entreprenør Mogens Pedersen, Nyborg, etableret en



Der var massiv pressedækning, da Leif "Romsø" i 1990 indledte turistsejladsen. Det er borgmester Palle Hansborg-Sørensen, der byder velkommen til borgmester Gunnar Rasmussen.

træbro tæt ved Amanda-statuen i Kerteminde. Det skete, efter at daværende borgmester Gunnar Rasmussen havde givet sin fulde støtte til etablering af turistsejladse mellem Kerteminde, Ladby og Munkebo, og borgmesteren var selv med på den første tur, der fandt sted den 5. juli 1990. Med på turen var daværende turistchef Gerda Lindholm. Aftalen var nemlig, at turistkontoret skulle sælge billetter", fortæller Leif "Romsø".

Brodækket ved Ladby blev fjernet, da ruten blev indstillet om efteråret, og isen tog pælene.

I foråret '91 blev der igen slået pæle af folk fra produktionsskolen.

"Men turismen ændrede karakter i de år. Det var ikke længere nok for turisterne med en sejltur på fjorden, så interessen var dalende, det samme var indtjeningen og ruten blev derfor opgivet i 1991", fortæller han.

Leif "Romsø" og Munkebo Kro har imidlertid, efter at den egentlige rutesejladse blev opgivet, forsøgt at lave et samarbejde om udflugtsture fra Munkebo til Kerteminde,

men det blev kun til ganske få ture, og et samarbejde med Fjordbåden "Svanen" om at lave en vikingedyssé, hvor deltagerne skulle kunne sejle fra henholdsvis Kerteminde og Odense og krydse hinanden i Munkebo blev også hurtigt opgivet. Passagererne fra Kerteminde blev hentet ved kroen i hestevogn og kørt til Munkebo Bakke, hvor daværende borgmester Palle Hansborg-Sørensen fortalte om bakken og området, og derefter gik turen videre til Boels Bro og derfra til Odense med fjordbåden "Svanen". Gæsterne fra Odense skulle tage turen den anden vej og begge selskaber skulle med bus retur til de respektive startsteder. Problemet var bare, at der på den første odysse kun var 15 gæster med fra Kerteminde og ingen fra Odense, så projektet blev opgivet.

De seneste år er der imidlertid kommet fornyet fokus på turistsejlad på nor og fjord. Det skyldes to meget forskellige bådprojekter: Bygningen af en kopi af det 1100-årige Ladbyiskib og etableringen af et skibslaug i Munkebo. Det er stiftet via et samarbejde mellem en gruppe under Munkebo Kulturhus og DUI og råder over en delvist ombygget redningsbåd, der blev søsat i efteråret 2013.

1) Kerteminde Avis 29.12.1936

7) Kerteminde Avis 17.01.1961

2) Fyens Stiftstidende 18.5.1937

8) Ministeriet for offentlige arbejder 20. juli 1961

3) Arvesølv 2003

9) Brev af 27.01.1961 fra Kerteminde Roklub

4) Kerteminde Avis 23.05.1950

10) Brev af 29.08.1961 fra Kerteminde Roklub