

Gunnar Jensens

fortælling
ved

Dragsmur Grundejerforenings

Indvielse af

Særbækhuset

Den 14. april 1990

Jeg vil begynde med at udtrykke min glæde over - ikke alene at medlemmer af grundejerforeningen har købt huset her, når det nu alligevel var til salg, - men også, og måske især, at det har måttet bevare sit gamle navn "SÆRBÆKHUSET". Hvorfor jeg er glad for det, vil I måske finde ud af, når jeg har snakket lidt om stedet her.

Særbæk er den bæk eller rende, som løber her syd for huset, når det er lavvandet løber vandet ud, og når det bliver højevandet kan man se det løber ind i bækken, og så var det de gamle Molboere sagde: "Det var da en sær bæk"; derfor. Tror jeg nok.

Hvis vi nu havde været samlet her i 1873, altså før hus og bro blev bygget, så havde kvindfolkene, som man sagde, været i lange kjoler og frakker, snørrestøvler, hat og hattenål og mændene i tykt mørkt tøj, vest med urkæder tværs over maven og rundpullede hatte, og der stod vi mænd så og snakkede, ja også kvindfolkene, jeg kan da godt lige indskyde - selvom det ikke har så meget med skuder at gøre - at så sent som op i 1950'erne, havde vi herude i landsbyerne noget, vi kaldte kaffegilder om vinteren, så var vi en 25-30 stykker fordelt på 2 aftener, og lige så snart man havde hilst go'awten og walkommen, så var det en selvfølgelig ting, at kvindfolkene hurtigt fortrak til den anden stue, så kunne de passende sidde a bend hues, mens mandfolkene spelt kvot. Det skete også tit, at naboer løb sammen til formiddagskaffe, hvis der var tid. Det var dengang, man i landsbyerne kom hinanden ved, og det endda uden selv at vide af det.

Vi skal tilbage i 73 her i marehalmen og det vindtørre græs. Der var intet hus og ingen bro, der var faktisk ingenting udover det marehalm, vi stod i. På Helgenæs kunne vi skimte nogle få huse og gårde, men ellers var der ikke et hus og ikke en gård at se herude på Molslandet. Gården her oven for Strandpilen, som vejen her op ad bakken hedder, den blev først flyttet ud i 1909, før lå den inde midt i byen, og sammen med en nabogård brændte den ned til grunden i 1909. Manden hed Josias, han var en vittig og lun molbo.

Engang stod han og plukkede pærer heroppe ved vejen, så kom der et par turister fra damperen, de kiggede efter Josias og pærerne, så spurgte han, om de kunne lide pergamutter, jo tak. Så kan I gå hen til Vandgården i Vrinner, der har de pergamutter, og så den om Niels Anthon, han var klinker. dengang smed man ikke fade og skåle væk, når de gik i stykker, man gemte skårene, til der kom en klinker. Når det så var klinket sammen, hældtes kogende mælk op i det, og så blev det tæt som nyt. Engang overnattede Niels Anthon i rejseladen på Fuglsø kro, og da han vågnede om morgenen, rakte han ud efter flasken for at

få en tår sprit at vågne på, men uheldigvis var det kromandens fernisflaske, han fik fat i, og så var det Josias et par dage efter spurgte sin nabo: "Har du hørt, at Niels Anthon har fået ferniseret mellemgulvet?"

73 igen. Der var ikke et træ at se fra Skanserne i syd til herinde, hvor landet hæver sig i nord, også bakkerne mod øst var bare, der stod måske nogle få vidjer ovre i Swolkjæsløkki, Solkjærsløkke. Der var ingen el- eller telefonmaster, strømmen kom først herud i 1917, telefonen omkring 1900.

Der kom heller ingen cykler i 73, først i 98 gav Vistoft sogneråd tilladelse til cykling efter forslag fra Randers amtsråd, man havde hidtil været bange for, de skulle skræmme hestene væk. De eneste befordringsmidler var træsko og hestekøretøjer.

Hvis vi så over mod rønnen, kunne vi se to rønner mere ude i Stenkloen, STJÆNKLOVEN, den tange, der går fra rønnen mod vest og svinger ind mod land, de forsvandt i julestormen 1902. Hullet, der ligesom favnes af Stenkloen, er Rønhullet, og den dybe rende, som ikke er nær så dyb, som den har været, nord for rønnen er Rønslusen, og strandengene indenfor hedder Majen, og går vi så heromefter, så hedder det næste Gammelkjær, og så kommer de gamle havskrænter, hvor vandet gik ind til i ældre stenalder, og så er vi ved Særbæk. Hele den flade slette herfra og til Dragsmur er altid blevet kaldt Hien, heden. Vi skulle på Hien med kvæjern. Dragsmur blev sjældent nævnt, de gamle sagde ud til drovved, draget, og ud til batterierne, skanserne.

Hien hed det, indtil sommerhusene kom, så hed hele molevitten pludselig Dragsmur, og det skyldtes Mary Hansen, som byggede hotellet, hun var i tvivl, om hun skulle kalde det Særbæk Strandhotel eller Dragsmur Strandhotel, hun har sikkert skridtet af hvortil, der var kortest, for det blev jo det sidste, det kom til at hedde.

Det var ikke bare landskabet, der var anderledes i 73, det var også sproget. I var jo Molboer, for I gad jo ikke gå herud fra Randers, Århus eller Bjerringbro bare for at stå og kigge her. I talte molsdialekt med rullende r'er. Det ældste menneske, jeg har talt med, det var min oldemor, født 1846, hun talte sådan: "Wi va kiren håte, å wi tired bæestern hein opo hien, svålt skien så gjewt."

Man var omtrent selvforsynende i landdistrikterne, man slagtede selv, man lavede mel, kærnede smør, klippede fårene, spandt uldgarn, vævede, strikkede og syede selv tøj. Indtil 1862, da Næringsloven trådte i kraft, havde man været henvist til at handle i en købstad, der var ting som brædder, petroleum (stjenuilli), kul, brændevin, som man ikke kunne købe på landet, fordi al handel kun var tilladt i købstæderne, og sådan havde det set ud siden middelalderen. I 1870 var der 47 købstæder spredt ud over hele landet i passende afstand, så man på rimelig tid og vejlængde kunne nå derind, men det var meget besværligt, vejene var i elendig forfatning, og vogntøjet var på træhjul med jernringe, så man kørte kun efter det allermost nødvendige.

Men selv om man efter 1862 måtte oprette købmandshandel på landet, så gik der alligevel nogle år inden der kom gang i handelen, for de skulle jo have varerne hjem. Det kunne de godt få med småskibene fra Knebel, Skødshoved og Kongsgård, men det var jo åbne både, smækker, så man kunne få varerne ødelagt af sne, regn eller skumsprøjt, så der var ikke noget

at sige til, at man længtes efter en hurtig dampskibsforbindelse. På Samsø havde man dampskibsforbindelse med både Horsens og Odense allerede fra begyndelsen af 60-erne. De sejlede korn og dyr i land og havde varer, stykgods, med ud, men der skulle da gå en halv snes år, inden Århusianerne fik øje på den fidus.

I foråret 1873 blev så Århuspressens læsere, under initiativ af Århus Handelsforening, indbudt til tegning af aktier i det nye selskab, som kom til at hedde "Selskabet for dampskibsfart på Århusbugten", et langt navn, men man havde jo god tid dengang. Det var samme rederi som "Selskabet for en dampskibsfart på Silkeborgsøerne". Man ville så indsætte selskabets dampbad "Forellen" i fart på Århusbugten. Aktietegningen gik trægt, især på Mols, man kendte ikke til aktieforetagender og var forsigtige trods det, at aktierne kun havde et pålydende på 10 rd. for at give dem så stor spredning som muligt.

Ved hjælp af pengestærke århusianere fik man tegnet det fornødne beløb 6.500 rd. "Mols", som båden kom til at hedde, fik en større ombygning, sådan at den var egnet til sejlads med korn og dyr og plads til 20-30 passagerer. Den 15. august 73 sejlede den. Fartplanen var 3 ture til Knebel om ugen via Vosnæsgård og Kalø, 2 ture til Hou med anløb til Saxild og Norsminde. Det gik rigtig skidt. I magsvejr havde den 2 1/2 - 3 timer om turen Århus/Knebel, i blæsevejr kom den ikke ud af havnen. I løbet af en uge opgav den turen til Hou og 14 dage efter også turene til Kalø og Vosnæs. Så skulle den kun gå til Knebel 3 gange om ugen. Fra oktober blev det til 2 gange, og den 10. januar 74 indstilledes sejladserne, båden blev sat til salg. Molboerne havde godt kunnet se, at det var et jammerligt foretagende, de der var kommet ind i, og de sidste par måneder var der nogle, der under overfarten byttede deres aktier med kaffepuncher.

Men allerede i marts samme år fremkom en indbydelse til aktietegning i en ny dampskibsforbindelse, denne gang var det lærer Petersen, Strands, der havde sat sig i spidsen for det. Jyllandsposten anbefalede århusegneren at støtte initiativet, aktierne skulle koste 25 rd. stykket. Sidst i marts indbød formanden for Århus Handelsforening, Hans Broge, til møde på Børsen i Århus, og der blev Hans Broge valgt som formand. Man satte sig det mål at nå op på 60.000 kr. i tegningsbeløb, og i løbet af 3 uger havde man tegnet for 65.000 kr. aktier. Ved samme møde besluttede man, at selskabet skulle hedde "Århusbugtens Dampskibsselskab", og den første damper skulle hedde "Helgenæs". I juni 74 sluttede man kontrakt med et værft i Kiel om bygningen, og i november blev damperen "Helgenæs" modtaget i Århus og blev med det samme sat i fart til Nappedam, Særbæk, Knebel og Ebeltoft, så da har Særbækbroen jo altså været færdigbygget, den kostede 2.613.65 kr. at bygge og var 150 alen lang.

Huset er, kan man godt gå ud fra, bygget i 1875, for da lejede Vistoft Sogns Sparekasse det jordstykke, som huset ligger på af Jens Thuesen, Begtrup; jeg har set lejekontrakten, og den gjaldt for 50 år, og der betaltes et engangsbeløb på kr. 300.00. Det har sikkert været sparekassens bidrag til dampskibsforbindelsen. Huset var oprindeligt beklædt med tagpap og ikke så stort som nu.

Helgenæs var et godt skib, som kunne holde tiderne, det tog 1 1/2 time her fra Særbæk til Århus, og at der havde været behov for skibet, fik man vished for ved den travlhed, der herskede omkring det.

I 1875 gav det så meget i overskud, at der efter henlæggelser kunne udbetales 4 % i udbytte, de 4 % skulle man sikkert også have henlagt, for de næste 4 - 6 år gik det dårligt med økonomien, men det var på grund af broerne, de var simpelt bygget og var sårbare over for isskrninger og knubs fra damperne, så de blev dyre i vedligeholdelse, man måtte have tilskud fra kommunerne, hæve fragtraterne og opkræve bropenge, men så var krisen også overstået.

I 1892 købte man det andet skib, som kom til at hedde "Samsø" og i 1900 damperen "Mols" og i 1909 en ny "Helgenæs", den gamle endte i Rusland efter at have gået mellem Langeland og Tyskland under et rederi i Haderslev.

I årene omkring 1909 skete der en voldsom stigning i landbrugs-produktionen, hvilket betød flere og større laster på alle kyst-stationerne, og småskibstrafikken måtte igen tages i anvendelse. Det var også i 1909, at man fik noget nyt at sejle med her til Særbæk, for da var Fuglsølejren blevet bygget til artilleriet, hestene blev redet herover ad landevejen fra Århus, men ellers blev mange soldater, telte og andet udstyr sendt med damperen. Da ville det ikke have været rart at bo i sommerhus her, for da holdt de skydeøvelser med deres kanoner her ude på hien; det gjorde de også oppe i Mols Bjerge, de skød ud over havet.

Senere fik artilleriet skydeterrain ved Skæring og i stedet for artilleriet kom så dragonerne herud, Der var militær i Fuglsølejren fra 1909 til 1933, da gymnastikforeningerne overtog den.

Der blev også flere turister at sejle med; århusianerne tog på søndagsudflugt til Mols, de nye skibe var jo mere komfortable at sejle med. "I. P. Petersen", som var det sidste skib, selskabet købte, det var i 1914, var udstyret med bade 1. og 2. kl. saloner, og her prøvede man noget helt nyt, man ville i en forsøgsperiode tillade damerne at opholde sig i rygesalonen agterude; hvor lang den periode blev, melder historien ikke noget om.

Når jeg snakker om århusdamperen, så må jeg også snakke om brugsen i Begtrup, som var stærkt tilknyttet forbindelsen. Den begyndte som indkøbsforening i 1913; folk bestilte varerne ved den beskikkede uddeler, og han sørgede så for, at de kom hjem med damperen. Uddeleren hed Søren Clausen. Foruden at være uddeler var han karetmager, skaffer og drager ved damperen, og han boede der, hvor Vistoft Sparekasse nu har til huse. Ved gavlen hen imod købmanden var et udhus, og derinde var 2 kobåse, og der blev varerne stillet ind. Senere, da det blev et organiseret foretagende og kom til at hedde Begtrup Vig Brugsforening, da blev der indrettet butik inde i huset, som ikke var nær så stort, som det er nu. For at komme ind i butikken, som lå ud mod bagsiden af huset, så måtte kunderne igennem Clausens værksted med høvlebank, brædder og spåner. Derinde fra kunne han praktisk nok holde øje med damperen; når den så nærmede sig rønnen, så var det ud af døren, han var fri for at tage kasket på, for den gik han med hele tiden, og så cykelspænder i bukserne, og på cyklen var der selvfølgelig flyvepind. Når han så kom hened, så gik han sammen med den anden drager, der var 4 dragere, som skiftedes to og to, ind og tog trolleyen og skubbede den ud til damperen, det kunne godt være et drøjt arbejde at køre varer ind, de skulle køre mange gange, der kunne være tunge sække med kraftfoder, kunstgødning og kul, alt blev kørt ind i huset her på skinnerne, hvor folk så kom efter det i hestevogne. Jeg skal også lige fortælle om tågehornet, som jeg var allermost betaget af. Jeg må vel have været en 5-6 år, da jeg en dag, hvor det absolut ikke var tåget, fik hornet demonstreret af Ingrid Nielsen, Begtrup, hvis mand også havde været drager. Han og et par mænd mere stod uden for huset med ryggen til, de stod med skrævende ben og havde fået jokket sig godt fast til en snak, da Ingrid trykkede

stemplet til hornet i bund, så mændene udenfor lettede af hullerne - det fik hun ingen ros for!

Også speditøren skulle være her, når der kom skib, det var fisker Jens Hvid, Strands, han overtog hvervet efter sin far, Mikkel Hvid, i 1913.

På havsiden af huset var der en fold, hvor man samlede fårene, som skulle til Århus og slagtes, man sendte også slagtehoveder med damperen. Min far har fortalt mig, hvor hårdt det kunne være at trække herved tidlig om morgenen i mørke og vinterkulde.

I slutningen af første verdenskrig begyndte selskabet at mærke konkurrencen fra last- og rutebiler, og i tyverne begyndte man at spekulere på at afhænde skibene. I 1925 solgtes damperen "Mols", der kom i fart mellem Langeland og København; på sådan en rejse løb den i oktober 45 pø en mine, og hele besætningen på 5 mand omkom.

For konkurrencens skyld blev damperne ved at anløbe alle kyststationerne lige til det sidste i 35. Den sidste damper, der forlod Særbækbroen var I. P. Petersen, jeg var med min bedstemor nede at vinke farvel.

De sidste år, broen var intakt, sejlede man ral herfra til Århus, det var med raldamperen "Agnethe"; lastbiler kørte ral hertil fra Øer, læssede dem over i trolleyen og skubbede dem ud til enden af broen og skovlede dem ud på havbunden, når dyngen var stor nok, det var mange lastbilerfuld, så kom "Agnethe" og tog dem op.

Broen gik i forfald og en dag i slutningen af krigen, kom der en lastbil med to mand, de havde været inde ved smeden i Begtrup at låne forhammer og jernstænger, og så brækkede de skinnerne op og kørte med dem. Smeden fik mistanke og gik ned og spurgte Jens Kristian Andersen, om det var rigtigt, de havde solgt skinnerne "Ih, så skulle da satan --" - gammelt jern var i høj kurs.

I 1938 købte fisker Johannes Andersen, Begtrup, Særbækhuset. Han var søn af førnævnte Jens Kristian, som i øvrigt byggede sit hus pø den grund, hvor omtalte Josias's gård havde ligget. Den del af broen, der var af træ, ville Johannes ikke give penge for, da han af erfaring vidste, den var dyr at vedligeholde, men selskabet skulle jo af med den, og handelen gik i orden. Særbæk var det eneste anløbssted "Århusbugtens Dampskibsselskab" var ejer af.

Johannes indrettede huset her til redskaber. Her lå store dynger af bundgarn og andet grej, og her sad fiskerkarlene og lappede garn. Tjæregryden ude ved sydgavlen, kan jeg huske blev bygget, det må have været omkring 1946. Den gamle tjæregryde stod ovre på marken på den modsatte side af landevejen, men en 100 m længere mod syd.

Da Johannes Andersen lagde op som fisker, solgte han i 1976 Særbækhuset til fhv. fisker Svend Nielsen, Begtrup, og dennes svoger August Møller, som havde været fiskeskipper i Esbjerg, men ligesom Svend stammede fra Strands. Da August Møller døde i 1984 overtog Svend Nielsen dennes part og solgte som bekendt huset til "GRUNDEJERFORENINGEN DRAGSMUR" med overtagelse den 1. oktober 1989.

De sidste fremmede både, jeg kan huske, der gik ind til broen, var marinekuttere fra Århus med soldater fra den danske brigade, kommet hjem fra Sverige. De var kommunister, og de

tog flere gange over for at besøge deres russiske venner i Fuglsølejren, som var tyske krigsfanger.

Det allersidste større skib, som var herinde, var et dykkerskib; de anbragte sprængtråd på bunden af bropillerne, og så var Særbækbroens godt 70-årige æra forbi.

Til slut vil jeg fortælle om det sildeeventyr, som fiskerne oplevede i begyndelsen af vort århundrede. Der var en stor hval, som havde forvildet sig ind i Århusbugten, og med den kom der enorme mængder sild, og folk kom langvejs fra for at fange sild, bl.a. nogle unge fiskere fra Struer, en af dem hed Anthon Hansen. Han bosatte sig her, og han havde den gård, der nu er Jens Thuesens deroppe, hvor vejen går ned til campingpladsen, og for øvrigt blev han også drager her i foretagendet. Anthon Hansen og hans kone Karoline fik en datter, som de kaldte Mary, og da Mary blev voksen, købte hun et stykke jord herude på hien af min far, og der byggede hun så hotellet.

Hvis nu den hval ikke var kommet hertil med de sild, så havde Anthon Hansen ikke rejst hened og blevet gift med Karoline, og så havde Mary ikke bygget et hotel, som kom til at hedde Dragsmur Strandhotel, og så havde sommerhuskolonien ikke heddet Dragsmur, så havde den heddet Særbæk, og derfor er jeg umådelig glad for, at det gamle dampskibshus, hvor vi nu befinder os, fortsat må bevare sit gamle navn, "SÆRBÆKHUSET".

Gunnar Jensen

"Christiansminde"
Begtrup