



**Læsø  
Museum  
2016**

**Museumsforeningen  
for Læsø**

Udgivelse, redaktion og tilrettelæggelse:

Museumsforeningen for Læsø

og Læsø Museum

© 2017

Grafisk tilrettelæggelse: Indtryk

ISBN 978-87-88683-53-0

ISSN 1903-8372

Forside: MF LÆSØ, bygget i 1980 på Ørskov Skibsværft i Frederikshavn, og indsat på ruten Læsø – Frederikshavn det samme år. Den 14. juni 1997 blev den navngivet ”Ane Læsø” sammen med den nyindsatte færge ”Margrete Læsø”.

Foto: Nordjyllands Kystmuseum

Bagside: Søkort 7. udgave, 1980,

Læsø Museum

# Indhold

|  |    |
|--|----|
| Læsø Museum 2016 . . . . .                                     | 4  |
| <i>Simon Kyhn-Madsen</i>                                       |    |
| Museumsforeningen for Læsø 2016 . . . . .                      | 8  |
| <i>Jette Munk</i>  |    |
| Saltforekomster og saltproduktion på Læsø (1150 - 1810): . . . | 12 |
| <i>Jens Morten Hansen</i>                                      |    |
| Pensionat Strandgården . . . . .                               | 33 |
| <i>Britta Jørgensen</i>  |    |
| Et kvindeliv med 35 år på Strandgården . . . . .               | 37 |
| <i>Sonja Nielsen</i>   |    |
| Læsøfærgen . . . . .   | 44 |
| <i>Michael Nordstrøm Pedersen</i>                              |    |
| Vi gør det i fællig . . . . .                                  | 67 |
| <i>Kay Johannsen</i>   |    |
| Museumsforeningen for Læsø 2016 . . . . .                      | 78 |
| Læsø Museum 2016 . . . . .                                     | 78 |
| Åbningstider for Læsø Museum 2017 . . . . .                    | 79 |

# Læsø Museum

## 2016

### **Indsamling, registrering, bevaring og forskning**

I de senere år har museet været yderst tilbageholdende med at indsamle genstande til museets samlinger. Det skyldes til dels museets nuværende situation, hvor vi står foran at flytte samlingen i nyt magasin, og dels Slots- og Kulturstyrelsens opfordring til at udvise mådehold i den henseende. I 2016 optog museet 10 nye genstande i samlingen. I 2016 gennemførte og afsluttede museet desuden en omfattende samlingsgennemgang, som resulterede i udskillelse af 134 genstande. Sammenlagt har museet derfor i 2016 reduceret sin samling med 124 genstande.

I 2016 besluttedes det at føre Slots- og kulturstyrelsens anbefaling om at sælge Søfarts- og fiskerimuseet ud i livet. En del af de udstillede genstande vil blive anvendt i museets nye udstillinger på Byrum Hovedgade 68.

Efter 17 års tro tjeneste blev museets Toyota Picnic udskiftet med en yngre VW Touran fra 2011.

I 2016 lykkedes det for alvor at sætte skub i restaureringen af Læsøs tængede huse. Gl. Havnevej 1, Danzigmann 6 (Uldgården) og Allén 3 fik alle

nyt tangtag i 2016. I 2017 fortsætter arbejdet, hvor blandt andet Hedvigs Hus skal have nyt tang over staldbygningen.

Samarbejdet med Bevaringscenter Nordjylland fortsatte i 2016 med få ændringer. Det lykkedes med hjælp fra DMI at finde indmaden til den gamle vejrstation, som bevaringscentret restaurerede i 2015. I 2016 afsluttedes rengøringen af museets tredjedel af Bogøgårdskatten, som forventes udstillet i det ny museumshus sammen med de resterende to tredjedele som i øjeblikket befinder sig på Nationalmuseet, fra sommeren 2017.

### **Formidling**

Museumsgården slog dørene op for en ny sæson den 22. marts og lukkede igen i skolernes efterårsferie den 21. oktober. Det resulterede i et besøgstal på Museumsgården på 11.488 gæster. Det var ca. 8 procent flere end i 2015. Igen i 2016 er det altså lykkedes at øge besøgstallet. Museet forventer at kunne øge besøgstallet yderligere i 2017, blandt andet på grund af det nye museumshus, som forventes åbnet



for offentligheden den 1. juli. Udover almindelige åbningstider arrangerede museet 3 store Åbent hus arrangementer i 2016: Forårgudstjenesten i maj, Sines 150 års fødselsdag i juli og høstgudstjenesten i september. Alle tre arrangementer nød stor opbakning i lokalsamfundet. I alt lavede museets ansatte 45 rundvisninger, hvoraf 10 var for skoleklasser, 30 offentlige og 5 private.

Efter en række år med faldende besøgstal besluttede Læsø Folkedanserforening og Læsø Museum i fællesskab ikke længere at afholde særskilte dage med folkedans på museumsgården. I stedet besluttedes det at samle kræfterne om de to gudstjenester i foråret og efteråret og dermed sikre størst mulig tilslutning til det enkelte arrangement. Denne nye tradition har de involverede institutioner og foreninger besluttet

at videreføre i 2017, henholdsvis den 21. maj og 10. september. Også i 2016 gæstede knipledamerne museumsgården, til stor glæde for museets gæster.

På museumsgården fik en gammel tradition med Skumringsfortællinger nyt liv, takket være Lili Jepsens fortællinger og Berit Jørgensen og døtres glimrende skuespil.

I 2016 kom der godt gang i restaureringen af tanghuse. Det resulterede i, at museet ekstraordinært fik arrangeret 14 tanghus-rundvisninger i området omkring Alleen og Danzigmannvej. 175 personer fik i den anledning mulighed for at følge arbejderne, mens det stod på, og en udførlig introduktion til tanghusprojektet.

Museets hjemmeside blev fornyet i efteråret 2016 i erkendelse af, at tiden for længst var løbet fra den gamle. Inden vi nåede så langt, forestod et stort arbejde med overflytning og opdatering af tekst og fotos fra den gamle side.

### **Lokalhistorisk arkiv**

I 2016 åbnede arkivet første gang den 14. januar og havde åbent sidste gang på adressen Byrum Hovedgade 55 den 24. november. I 2017 åbner arkivet først i starten af april på grund af flytningen til det nye museumshus på adressen Byrum Hovedgade 68. I 2016 besøgte 259 lokalarkivet. Antallet af henvend-



delser, der besvaredes skriftligt eller over telefonen, var 57. Tusind tak til de dygtige frivillige på arkivet.

### **Publikationer**

Læsø Museumsforening og Læsø Museums Årsskrift for 2015 blev indledt af Jens Morten Hansen med anden del af *"Læsøs udvikling fra 4000 år før nu til nutiden"*. I anledning af, at museet for en tid residerede i de gamle banklokaler på Byrum Hovedgade 55, skrev Knud Wiis *"Læsø Spare- og Laanekasses"* historie. Tidligere landmåler Ole Rohde Andersen fortalte om gamle måleenheder i *"Hårdt korn – hartkorn"*. Læsø Museums første bestyrelsesformand Tage Jacobsen fik af datteren Ann-Elisabeth Lose fortalt sin historie som *"Sømand på langfart og i allieret tjeneste"*. Til slut kunne man læse Kay Johannsens fine anmeldelse af årets anden store udgivelse *"Et liv under tangtag – Lynggården og dens sidste beboer"* skrevet af museets medarbejder Lili Jepsen.

I foråret udkom 2. del af *"Som jeg husker det - Fiskeriet på Læsø i 1900-tallet"*. Til næste år vil den blive fulgt op af en 3. del omhandlende forretningslivet på Læsø.

### **FN 162 Ellen**

Desværre blev der i foråret 2016 konstateret svamp i Ellens stævn. Ulykkeligtvis havde svampen spredt sig til en stor del af skibets stævn. Heldigvis viste det sig efterfølgende, at udbedringen af skaden kunne klares inden for forsikringssummen, og arbejdet med fjernelse af det af svampen angrebne træ blev straks sat i gang. Arbejdet afsluttedes sent i efteråret, hvil-

ket forhindrede Ellen i at sejle i hele 2015. Nu håber museets ledelse og Ellens bådelaug, at skibet kan holdes sødygtigt uden de store arbejder i forhåbentlig mange år fremover.

### **Hedvigs Hus**

Da der ikke var hverken penge eller tang at skaffe i 2015, måtte Hedvigs Hus Laug væbne sig med tålmod og i stedet for ålegræs dække den sidste del af staldbygningen først med presenninger, siden med plader, og afvente bedre tider i 2017. I skrivende stund er det da også lykkedes at få positiv tilkendegivelse fra tangtagsprojektets styregruppe, således at der i 2017 vil komme nyt ålegræs på den sidste del af staldbygningen. Hedvigs Hus fortælleaftener blev besøgt af 192 mennesker fordelt på 11 aftener. Åbent hus arrangementer blev besøgt af 997 personer, og Valborg aften trak 48 af huse. Desværre kunne der ikke findes frivillige til at overtage arrangementen af Madens Dag, et ellers særdeles velbesøgt arrangement i de forgangne år.

Arbejdet med det nye museumshus på Byrum Hovedgade 68 er i 2016 blevet fulgt tæt af museets personale og bestyrelse. Planlægningen af de nye udstillinger og flytning har længe været i gang, men det bliver først i 2017, at det egentlige arbejde med flytningen kan afsluttes. Museets ledelse og personale glæder sig meget til at kunne byde velkommen i det nye museumshus den 1. juli 2017.

Jette Munk

# Museumsforeningen for Læsø

## 2016

Det har været et spændende år i Museumsforeningen. Der har været afholdt 5 bestyrelsesmøder, og foreningen har 650 medlemmer. At være en stor forening, som vi oplever, at mange læsøboere og turister har interesse i, forpligter.

Foreningen, som er repræsenteret med 3 medlemmer i Læsø Museums bestyrelse, har deltaget i mange møder omkring den nye museumsbygning. Der har været spændende møder om et stort og dyrt projekt, som skal stå færdigt i sommeren 2017.

Sidst på sommeren 2016 blev det første møde omkring Årsskrift for 2016 afholdt. For første gang i mange år har der været artikler nok at tage af, og vi glæder os til at præsentere Årsskriftet.

### **Generalforsamling**

Den 30. marts 2016 blev der afholdt generalforsamling i Læsøhallens cafeteria. Der var 60 fremmødte, hvilket var ualmindelig flot og noget, vi er stolte over. Det viser, at der er interesse for Museumsforeningen. Louis Drewes blev valgt som dirigent, og det er aldrig kedeligt. På valg var Birgit Stoklund,

Roger Rafn og Bodil Sørensen, – de to sidstnævnte ønskede ikke genvalg.

Til ny bestyrelse blev valgt Birgit Stoklund, John Andreasen og Irmelin Stoklund. Som suppleanter blev valgt Anita Vesterdorf og Lone Dolmer. En stor tak til Roger Rafn og Bodil Sørensen. Roger Rafn har været mangeårigt medlem af bestyrelsen og har bidraget med mange spændende historier om Læsø og læsøboerne. Den nye bestyrelse konstituerede sig på et senere møde med Jette Munk som formand, Jens Ydegård som næstformand, Birgit Stoklund som kasserer og Erik Møller Sørensen som sekretær.

Efter generalforsamlingen og under kaffen blev der vist en gammel film fra 1949 om Læsødamperen, læsøboerne og livet på Læsø. Filmen var redigeret og indtalt af Louis Drewes og bestemt ikke kedelig.

### **Bogudgivelse**

Påskelørdag, den 26 marts, i Østerby Servicecenter blev bogen om ”Fiskeriet på Læsø i 1900-tallet – som jeg husker det”, udgivet. Bogen er nr. to i ræk-





ken af flere. Det var en fantastisk dag. Omkring 100 mennesker var kommet for at overvære udgivelsen. Leif Ladefoged bød velkommen, og der blev læst et lille uddrag fra bogen. Bogen var blevet til i et tæt samarbejde mellem Læsø Museum, Læsø Kommune og Museumsforeningen for Læsø. Men bogen var aldrig blevet til, hvis ikke der havde været en "ildsjæl" som Karin Jønsson og alle de dejlige læsøboere, der ville fortælle deres historie. Jeg vil også gerne rette en stor tak til alle, der har bidraget økonomisk til udgivelse af bogen.

### **Arrangement**

I Vesterø Bødehus bød foreningen 24. maj velkommen til et spændende foredrag om et af de største skibsforsøg i dansk skibsfarts historie: Om udvandrerskibet *Norge* (DFDS) og dets forlis ved Rockall i Atlanterhavet i 1904. Kaare Kristensen førte os igennem et spændende foredrag om tragedien. To læsøboere var med ombord. Specielt matros Peter Olsen og hans historie blev fortalt. Begge læsøboere blev reddet. Der var mange fremmødte, og foreningen var vært ved et mindre traktement.



### **Markedsdage**

Glade og interesserede markedsgæster og dansk sommer: 12 onsdage var to fra bestyrelsen på markedspladsen. Der blev solgt bøger, nye som gamle, alle med relation til Læsø. Der blev udvekslet gamle læsøhistorier og mangan en god snak mellem læsøboen og turisten. Bogen om ”Fiskeriet på Læsø i 1900-tallet – som jeg husker det”, samt en flot bog med skønne billeder fotograferet af Conny Andersen: ”Mit Læsø”, og bogen ”Per Kirkeby og Læsø” var sommerens nye bøger.

### **Udflugt**

Lørdag den 22. oktober, en kold, regnfuld og meget blæsende dag, tog bestyrelsen på tur til Rebild. Vi besøgte først Thingbæk Kalkminer, hvor Lars Ringborg førte os igennem minen med alle Anders Bundgårds skulpturer. Det var utrolig spændende med en fantastisk guide. Derefter gik turen til Blokhusemuseet og Spillemandsmuseet og en dejlig kop kaffe med lagkage. Vi hørte om udvandringen til Amerika og kunne læse om familier og deres skæbner. En spændende dag og en ”dejlig” vippetur hjem.

### **Foredrag**

Den 26. oktober bød Læsø Menighedsråd, Læsø Museum og Museumsforeningen for Læsø velkommen til et foredrag i Læsø Bio med organist og klokkenist Erik Kure fra Vejle. Der blev fortalt og vist billeder af Byrum Kirkes ældste klokke, som havde 250 års jubilæum i 2016. Der blev fortalt om Reformationens rolle i forhold til klokkerne, alt i alt et spændende og lærerigt foredrag, som kun få fandt vej til.

### **Arkivgruppen**

Hver torsdag formiddag og enkelte aftener er arkivet åbent for interesserede. Karin Jønsson, Solveig Hansen og Nina Jensen har kigget mange gamle læsøposter igennem for at finde materiale til den nye bog om ”Butikkerne på Læsø”, som udkommer i sommeren 2017. På nuværende tidspunkt er man langt fremme med materiale til bogen.

### **Publikationsfonden**

Bestyrelsen har besluttet, at publikationsfonden skal fortsætte som en fond, der støtter udgivelser med relation til Læsø. Heidi Juul Strøm varetager fondens økonomi i samarbejde med bestyrelsen.

### **Hjemmeside**

Sommeren 2016 fik Museumsforeningen en ny hjemmeside. Jeg kan stærkt anbefale, at man går ind på [www.laesoe.visbilleder.dk](http://www.laesoe.visbilleder.dk) hvor Lars Jespersen løbende lægger nye billeder ind. Hver måned er der ”Månedens historie”, som er spændende læsning. Har du en god historie, er du meget velkommen til at kontakte Lars Jespersen.

### **Tak**

Jeg vil gerne takke alle medlemmer og alle med relation til Museumsforeningen for interesse og samarbejde.

# Saltforekomster og saltproduktion på Læsø (1150-1810)

Naturgivne forudsætninger og effekter af bosættelsespolitik, den lille istid, pest, krige og jordbrug

Fra historiske kilder ved vi, at munke fra Vitskøl Kloster i Himmerland engang i 1100-tallet opdagede, at der på Læsøs sydlige side kunne graves brønde til meget stærkt saltvand i 1-2 meters dybde. Saltvandet var så stærkt, at hønseæg kunne flyde på det. Det gør hønseæg, når vandet har en saltkoncentration på mindst 12 %, dvs. 5-6 gange så salt som vandet i Kattegat, der har en saltkoncentration på 2,0-2,5 %.

Det var en opdagelse, der radikalt kom til at ændre Læsøs bosættelse. Det skyldtes især, at salt dengang var en kostbar handelsvare, og at man ved indvinding af dette stærkt salte grundvand under Læsøs strande skulle bruge 5-6 gange så lidt brænde og arbejdskraft som ved inddampning af havvand. Udover lufttørring og røgning var saltning dengang den eneste mulighed for at konservere kød og fisk til senere brug.

Opdagelsen bevirkede, at Viborg Domkapitel fra Valdemar den Store skaffede sig ejendomsretten til den stort set ubeboede ø og indledte en ny politik for at få øen befolket, så nybyggerne kunne betale domkapitlet for at bruge jorden. Trækplasteret var,

at almindelige mennesker (almuen), der dengang var bundet til fødeegnen og deres som regel ringe sociale status, nu kunne slå sig ned på 'Vor Frue land' (Læsø) som frie bønder for at tage land og dyrke jorden ('landnam'). Til gengæld skulle hver nybygger (boelsmand) oprette en 'saltkedel' og betale for jorden og brændet med en vis mængde salt hvert år. Betaling med penge blev ikke accepteret.

I løbet af de følgende knap 400 år (ca. 1200-1585) bevirkede denne mulighed for frihed fra stavnsbåndet og 'vornedskabets' tvangsarbejde, at bosættelsen på Læsø tog fart og dermed, at produktionen af betalingsmidlet for friheden (salt) kom i gang.

De ældste ca. 25 saltsyderier ligger på strandlinjer fra perioden ca. 1150-1200, men da det hele kulminerede omkring 1585 – da Lille Istid satte ind med kulde og dårligt vejr - var der i alt ca. 135 aktive saltsyderier i gang. Langt de fleste lå på en 7 kilometer lang strækning på stranden langs Kringelrøns, Langerøns, Stoklunds og Bangsbos strandenge, dvs. fra Hornfiskrøns Flod i syd til Bovet i nord.

På basis af erfaringer fra Læsø Saltsyderi (Fig. 1)



*Fig. 1: Læsø Salts første sydehytte, den såkaldte Velle-Langballe hytte. I denne hytte kan besøgende sommeren igennem se, hvordan saltsydningen fandt sted på Læsø i perioden 1150-1652, og opleve Saltets medarbejdere fortælle om saltsydningens historie. Hytten er opført på basis af arkæologiske udgravninger. Senere undersøgelser viser, at væggene ikke var bygget af brædder, men af fletværk udfyldt med tørv eller tang. Kun til de bærende konstruktioner har der været anvendt tømmer.  
Foto: Conny Andersen*

har vi anslået, at den årlige saltproduktion er steget fra ca. 400 tons i begyndelsen til ca. 2000 tons, da antallet af aktive saltsyderier var størst umiddelbart før Lille Istid. En produktionsmængde, der må have haft væsentlig betydning for forsyningen af alle det dansk-norske riges daværende provinser omkring Kattegat-Skagerrak, dvs. Jylland, Sydnorge og Øerne samt de senere svenske provinser Bohus, Halland og Skåne.

### **Saltproduktionens politiske og økonomiske ramme**

Gennem mere end 400 år oplevede Læsø en storhedsperiode fra højmiddelalderen til renæssancen, hvor øen ikke alene havde regional betydning på

grund af saltproduktionen, men også trafikal betydning med sin beliggenhed og skudehandel midt i Kattegat. Dengang foregik al betydende transport ad søvejen, og Kattegat-Skagerrak sammenknyttede stormagten Danmark-Norges økonomisk vigtige provinser (Sydnorge, Bohus, Halland, Skåne, Øerne og Jylland). Kun hertugdømmerne i det nuværende Tyskland lå uden for dette marked, der fra Margrethe I's tid og frem til afslutningen af Torstensson Krigen (1643) og Carl Gustav Krigen (1659) gjorde Danmark-Norge til en nordeuropæisk stormagt.

Et tegn på Læsøs betydning er, at øens naturhavne (Bovet og Alsdylbet) dengang kun blev overgået af København med hensyn til antallet af hjemmehørende skibe (ca. 300 i 1658) og i tonnage kun overgået af København, Ålborg og Bergen.

Men da Danmark-Norge begyndte at falde fra hinanden i 1600tallets midte, og da de for Læsøskuderne vigtige handelspladser i Bohus, Halland og Skåne kom under fjendtligt svensk herredømme, trådte Læsø ind i en fuldstændig forandret situation. Fra at være et relativt rigt samfund med både saltindustri og skudehandel af regional betydning og en placering midt på stormagten Danmark-Norges vigtigste handelsveje blev øen nu en forarmet udkant.

Med Lille Istids sidste, særligt kolde og stormfulde fase (ca. 1600-1800) ophørte dannelsen af råstoffet til saltproduktionen, dvs. det stærkt saltholdige grundvand, der indtil da dannedes under Læsøs sydøstlige strande. Dermed forsvandt den vigtigste årsag til øens fremgang gennem de forudgående mere end 400 år. Ydermere var skovene delvist borthugget til saltproduktion, græsning og agre, og både danske og svenske soldater afbrændte det meste af resterne (1640-59) samt de hjemmевærende skibe (1659), og i 1652 måtte saltproduktionen helt opgives.

Øen var imidlertid overbefolket nu, hvor både indtægter og strategisk betydning var blevet voldsomt reduceret af klimaforværring og tabte krige. De mange indbyggere – i slutningen af 1500tallet sandsynligvis omkring 5.000 – som opgangstiderne havde ernæret, måtte nu finde andre måder at brødføde sig på.

Swaret var ikke alene udvandring og skudehandel, men også at forsøge sig med den form for landbrug, som etnologen Bjarne Stoklund (1928-2013) har kaldt 'koncentrationsagerbrug'. Det byggede på en ny gødskningsform ved at køre store mængder organisk stof (mose-, græs- og lyngtørv, lav og mos) fra udmarkerne ind på agrene (se detaljer nedenfor).

*Fig. 2: Fra at være dækket af skov med dominans af taks, fyr og eg medførte bosættelse, skovrydning til landsbyer og marker, saltsydningens store forbrug af brænde, en kraftig befolkningstilvækst fra 1150 til ca. 1600 og skovafbrænding under svenskekrigene i 1600tallet, at skovarealet blev stærkt reduceret. Ydermere medførte gødsknigen med tørv, græstørv, lyng, mos og lav, der i store mængder blev kørt fra udmarkerne til indmarkerne, at den nøgne sandjord mange steder gav vinden frit spil. Da Lille Istid (1600-1800) indtrådte med kulde, blæst og misvækst kom sandflugten ud af kontrol. Vandremiler bevægede sig tværs over øen og ødelagde store arealer, bl.a. markerne nordøst for Byrum (Klitten) og længere østpå landsbyen Hals, dens kirke, huse og agre. Først under klitplantningen i 1900tallet fik man styr på sandflugten, og Læsø er nu igen en skovklædt ø, hvor man endda må fjerne skovvæksten, så man - som på billedet - kan se de nu hjælme-, marehalm-, lyng-, mos- og lavdækkede sandmiler i Højsande. (Foto: Conny Andersen)*

Men på den stadig mere skovløse ø indebar denne landbrugsform, at den nøgne sandjord mange steder blev blotlagt for vinden og 1600-1700tallets barske klima. Resultatet blev en tiltagende sandflugt, der kulminerede i 1700tallet og bl.a. ødelagde landbrugsområdet 'Klitten' nordøst for Byrum og længere østpå landsbyen Hals, dens kirke og dens marker.

Konsekvensen af krigene var bl.a., at Læsø fra at have ligget på rigets vigtigste handelsruter nu pludselig befandt sig i det amputerede kongeriges udkant. Samtidig udviklede den hidtil skovrige ø sig – med



Achton Friis' ord – til i 1920 at fremstå som en 'stormomsust ødemark' (Fig. 2). Øens almindelige befolkning, der indtil slutningen af 1500tallet havde hørt til landets mest velbærgede almue, sank ned i glemsel og flyvesand gennem 1600- til 1900tallet, helt på linje med almuen i de vest- og nordjyske områder, der gennem hele middelalderen havde været udkantsområder dækket af heder, indsander og uopdyrkede vådområder.

Så kummerligt blev øens landbrug gennem Lille Istid, at der end ikke var halm, tagrør og lyng til gårdens tage. Disse materialer skulle bruges til andet, f.eks. foder og brændsel. Men 'nøgen kvinde må lære sig at spinde', og øens helt særlige kendetegn - tangtagene af ålegræs - skød op overalt på øens ca. 300 gårde og andre huse, ligesom det manglende tømmer blev erstattet af vraggods fra de mange sejlskibe, der i 1700-1800tallet strandede på Læsøs kyster, farlige udgrunde og stenrev. Bygningen af tangtage fortsatte helt frem til 1930erne, hvor også ålegræsset blev en mangelvare på grund af 'tangpesten'.

Med andre ord var Læsøs økonomiske grundlag – ligesom selve kongeriget – alvorligt reduceret fra slutningen af 1500tallet. Og således forblev det, indtil snurrevodet blev opfundet i slutningen af 1800tallet, hvorefter fiskeriet omkring Læsø og eksport af især levende rødspætter fra 1900tallets begyndelse på ny skabte et holdbart eksistensgrundlag.

### **Bosættelsespolitik og saltproduktion**

Den mulighed, som Viborg Domkapitel havde givet almuen for at slå sig ned som frie bønder på Læsø, var et godt trækplaster. Selv om domkapitlets bosættelsespolitik næppe var givet af 'hjertets godhed' el-



ler kirkelig omsorg, var befolkningstallet allerede i 1200-tallets begyndelse steget så meget, at der fra ca. 1200 blev taget skridt til at bygge ikke mindre end tre kirker for at rumme befolkningen. Derudover ved vi fra domkapitlets regnskaber, at saltindustrien var en indbringende forretning, der blev overvåget af udsendte kannikker, såkaldte *procuratores laesoviae*. Disse udsendte opsynsmænd skulle holde øje med, at bønderne producerede det salt, de skulle, at de betalte skat af saltproduktionen, skat af den tildelte jord, og at der blev betalt for brændet. Endvidere skulle opsynsmændene sikre, at saltskatten hvert år blev tøndet og afskibet forsvarligt i mindst tre skibe og leveret i Viborgs nærmeste havneby, Hjarbæk ved Limfjorden.

Domkapitlets bosættelsespolitik var en stor succes. I løbet af de kommende 400 år voksede produktionen så meget, at der i vore dage kan tælles i alt ca. 1.700 ruiner efter de småfabrikker eller sydehytter



*Fig. 3: Med dette lette udstyr, der kan bæres rundt for at undgå kørsel på de sarte strandenge, har vi foretaget ca. 200 boringer til 2-3 meters dybde for at undersøge saltindholdet i grundvandet under stranden og strandengene. Boringen foregår med en batteridrevet skruemaskine, der driver 1 cm tykke og 1 meter lange, solide, rustfrie stålrør ned i bunden. Rørene skrues på i takt med, at boreddybden øges. På det nederste rør er der monteret en borespids med filter, som grundvandet kan suges op igennem fra velbestemte dybder. For at hindre tilstopning med sand af rørene og borespidsens filter pumpes trykluft gennem rørene fra batteridrevet bærbar kompressor, når der bores. I de ca. 200 boringer er der taget en vand-*

*prøve for hver 10-50 cm, og saltholdigheden er målt på stedet og noteret sammen med stedets koordinater og prøvedybden.*

*Til venstre ses borerør, skruemaskine, trykluftslange og artiklens forfatter. Til højre ses ventilen på toppen af borerørene samt en drejelig bøsning til tryklufften, så slangen ikke bliver spundet rundt om rørene, når der bores. Med ventilen kan der åbnes/lukkes for tryklufften og åbnes/lukkes for at suge grundvandet op fra borespidsen. I praksis kan det tunge, salte grundvand suges op fra indtil 4 meters dybde med en simpel hospitalsprøjte. Saltholdigheden måles med en et særligt apparat. (Foto: Lasse Gudmundsson)*

(‘saltpander’ eller ‘kedler’), hvori saltproduktionen fandt sted. Men hvor mange af disse 1.700 sydehytter, der var i funktion ad gangen, har man ikke vidst før nu. Man kan tydeligt se ruinerne efter de enkelte sydehytter, fordi de typisk udgør en 30-50 cm forhøjning med en diameter på 10-50 meter. Midt i ruinerne er der ofte spor efter en brønd og en lillestensætning, der engang var ildsted under sydepannen. Derudover kan man se, at langt de fleste ruiner ligger på rad og række tæt ved eller ovenpå en gammel strandlinje.

## **Råstoffets dannelse, forekomst og udnyttelse**

Det store antal ruiner af saltsyderier – ca. 1.700 – i områder, hvor der nu er ferskt grundvand, rejser spørgsmålet om, hvordan råstoffet – det hypersaline

grundvand – blev dannet, hvor det foregik, og hvor mange saltsyderier der var aktive ad gangen. De enkelte syderier er ikke alle lige gamle, men opført over en fem hundred år lang periode. Da hytterne var opført af relativt simple materialer, må man antage, at de enkelte hytter har haft en begrænset levetid på højst nogle få årtier. Samtidig viser udgravninger, at det mere svære tømmer til stolper og tagkonstruktion kun sjældent er fundet. Derimod har Jens Vellev fundet tegn på, at bærende stolper har været gravet løs, tippet, trukket op af hullerne og formentlig genanvendt.

Min idé var derfor, at de mange successive strandlinjer, som landhævningen konstant har lagt uden på hinanden som tilvækstlinjer i en muslingeskal, viser 1) at råstoffet blev dannet under enhver tids strand, 2) at denne forekomst måde kan bruges til at opdele de 1.700 ruiner i perioder svarende til strandlinjernes aldersforhold, og 3) at antallet af

ruiner på hver strandlinje kunne give en realistisk forestilling om, hvor mange af dem, der har været i gang på samme tid. Problemet var derfor at fastslå, hvilken samtidig forbindelse, der er mellem sydehytternes oprindelige beliggenhed, beliggenheden af stranden i forhold til hytterne og ikke mindst beliggenheden af råstoffet til saltproduktionen - det stærkt salte grundvand.

### **Hvor og hvordan dannes råstoffet til saltproduktionen?**

Ved hjælp af et stort antal 'letvægtsboringer' (Fig. 3), som vi opfandt til formålet, lykkedes det at vise, at det stærke saltvand ikke dannes i nutiden, hvor ruinerne ligger, fordi disse områder nu er hævet så meget af landhævningen, at havvandet ikke mere skyller regelmæssigt ind over områderne. Derimod dannes der saltberiget (hypersalint) grundvand ude på den ca. 90 kvadratkilometer store sandflade, der omkranser Læsøs sydøstlige og sydlige side, og som delvist tørlægges i længere perioder hvert forår og sommer. Ude på denne mægtige og næsten fuldkomne vandrette sandflade inddamper det havvand, der ligger tilbage i porerummene mellem sandkornene, så der ved tørlægning kan dannes en tør, knasende skorpe af saltsammenkittet sand. Når så havet igen kryber ind over den store sandflade – typisk som en i begyndelsen mm-tynd film af havvand – opløses saltet igen i den tynde film af havvand og danner en omtrent saltmættet opløsning (Fig. 4).

Da denne opløsning er væsentligt tungere end havvand, synker den med det samme ned i sandet, indtil det tunge, hypersaline vand rammer de tykke lerlag, som overalt findes under Læsø. Her akkumu-

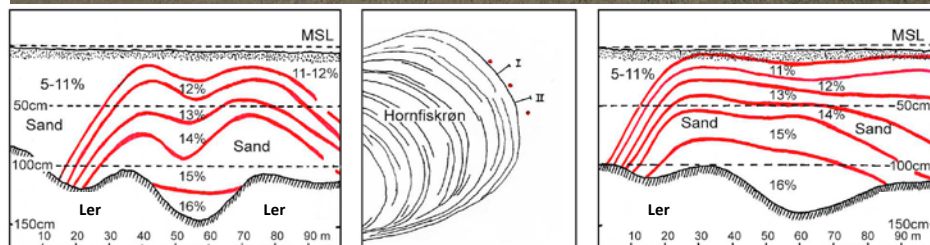
leres den næsten saltmættede luge i sommerens løb - og år for år - typisk i 1-3 meters dybde. De største koncentrationer findes, hvor sandfladen er tør i længst tid, dvs. umiddelbart udenfor strandenes sammenhængende græsvegetation.

At saltdannelse også er foregået på denne måde i saltindustriens tid kan man selvfølgelig ikke vide med sikkerhed, men alt tyder på det. I hver fald ved vi nu, at det hypersaline grundvand hovedsagelig findes i kilometerlange og 50-200 meter brede bæltet parallelt med strandenes almindelige vandstandslinje. Samtidig viser både arkæologiske udgravninger af sydehytter og skriftlige kilder, at saltbrøndene oftest var placeret inde i hver enkelt sydehytte eller umiddelbart udenfor. Deraf kan man udlede, at hytterne har ligget på selve strandbredden eller en anelse længere inde på den kun ca. 30 cm høje strandvold, som til enhver tid udgør grænsen mellem de græsklædte strandenge og den store sandflade, hvor det hypersaline grundvand dannes.

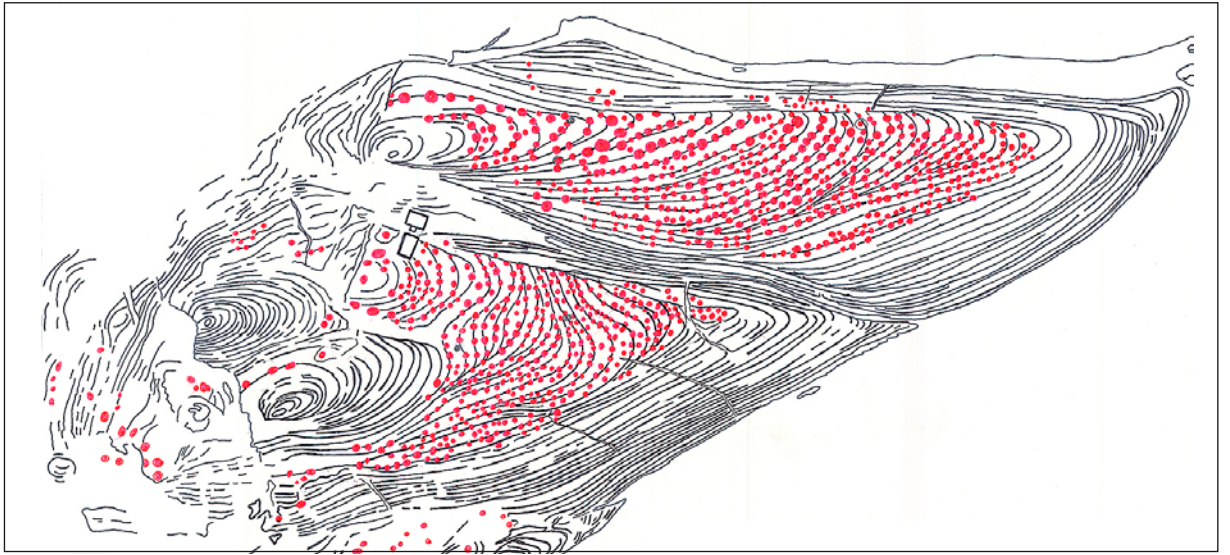
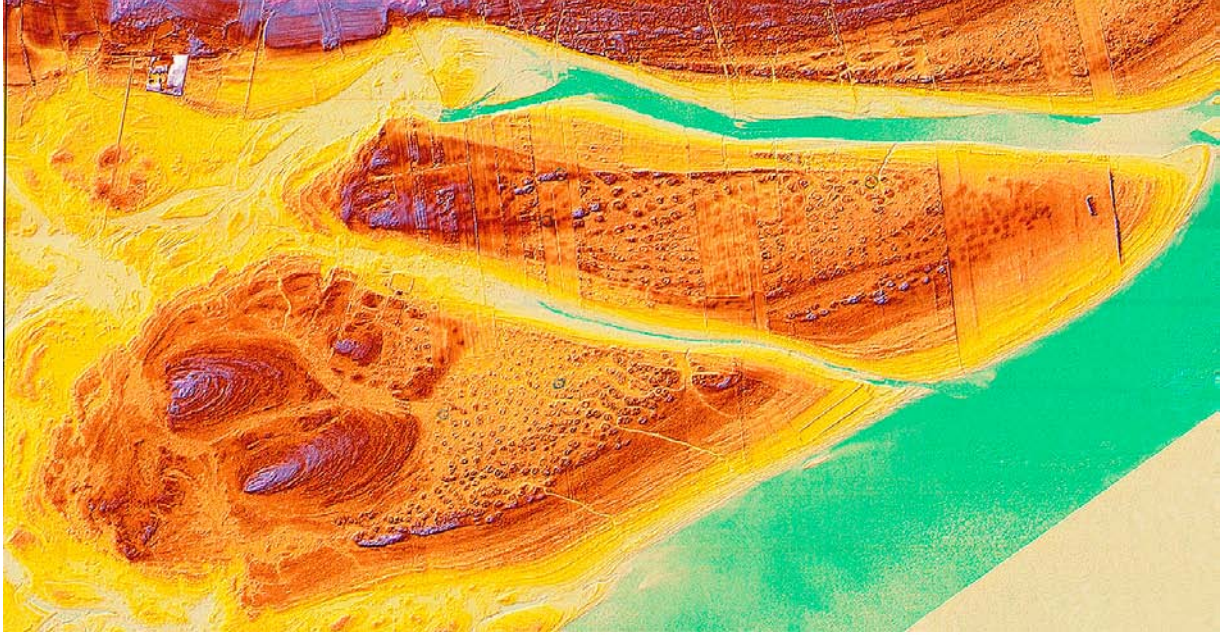
### **Ny teknologi afgørende for at forstå saltsydningens historie**

Muligheden for at identificere, lokalisere og tælle ruinerne efter sydehytterne er i ganske særlig grad forbedret, efter at der i 2006 blev foretaget en meget præcis højdebestemmelse af hele Danmarks overflade, herunder Læsøs terrænhøjder. Opmålingen er foretaget som en laser-scanning fra fly og viser højden af terrænet (mineraljorden) for hver 3 kvadratmeter med en præcision på 4-6 cm. Derved ses de enkelte ruiner ganske tydeligt som 10-50 meter brede forhøjninger, der ligger 30-50 cm højere end det omgivende terræn (Fig. 5). En anden meget stor

Fig. 4: Når vandet kommer igen efter tørlægning af 'fjæren' (den store sandflade syd for Læsø), kommer vandet ind som en mm-tynd film af havvand med en saltholdighed på 2-3 %. Straks sandet dækkes af dette tynde lag af havvand, opløses det opkoncentrerede porevand og de saltkrystaller, som er dannet under tørlægningen, og som findes i toppen af sandfladen. Derved beriges det indkommende havvand kraftigt med salt. Da dette indkommende og nu saltberigede vand er tungere end havvand, siver det straks ned og lægger sig på toppen af leret i 1-3 meters dybde eller på toppen af tilsvarende tungt (salt) grundvand fra forrige tørlægning. Ved gentagne tørlægninger og oversvømmelse under sommerhalvårets sødenvind og varme kan der derved dannes en stærkt saltberiget 'saltlage' med op til 16% salt i dybder på 1-3 meter under sandfladen. Det mest salte grundvand findes, hvor sandfladen udtørres oftest, dvs. i 50-200 meter brede og kilometerlange bælter langs strandengenes græskant. (Foto: Lasse Gudmundsson)



Tegningerne for neden viser to profiler (målt i 2008 i 20 borer) af saltkoncentrationerne (røde linjer) ved Læsø Salts saltbrønde øst for Hornfiskrøn. På skitsen i midten er vist placeringen af profilerne (I og II) og Læsø Salts saltbrønde (tre røde prikker). De lodrette skalaer viser dybden under normalt havniveau (MSL), og skalaen i bunden af profilerne viser afstanden fra græskanten. I dag er saltkoncentrationen i brøndene væsentligt lavere, enten pga. indvindingen, eller fordi saltlagen dannes længere ude som følge af landhævningen.



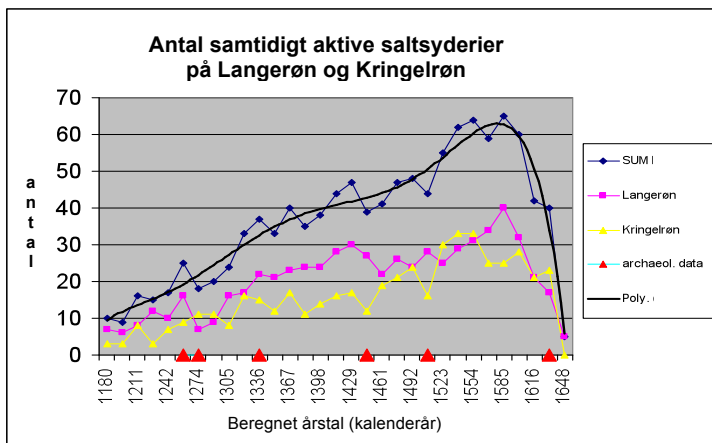
*Fig. 5: To kort med placering af saltsyderier og gamle strandlinjer på Langerøn og Kringelrøn.*

*A: Højdekort fremstillet på basis af en laser-scanning fra fly (del af Danmarks Højdemodel). Hermed kan højden af terrænet bestemmes for hver ca. 3 kvadratmeter med en præcision, der overalt er bedre end 4-6 cm. Det giver bl.a. mulighed for at identificere og lokalisere de mange saltsyderier og områdets mange gamle strandlinjer. De blåhvide områder ligger ca. 2 meter over havet, og den tyrkis flade er havoverfladen, der den dag målingerne blev udført lå tæt på det gennemsnitlige havniveau. De mange 'vorter' er ruiner efter saltsyderier. De har en udstrækning på 10-50 m og en højde på normalt 30-50 cm over det omkringliggende, meget flade terræn og kan derfor let identificeres, lokaliseres og tælles. I alt er der i det viste område identificeret ca. 900 sådanne små forhøjninger, dvs. ruiner efter saltsyderier, hvoraf ca. 300 i forvejen var identificeret af Hans Langballe og markeret i terrænet med jernrør. En stor del af Langerøn blev opdyrket i 1970'erne, men også her ses ruinerne efter saltsyderier tydeligt, om end de er noget udglattet af fire årtiers pløjning.*

*B: Udtægning af områdets ruiner af saltsyderier (røde prikker) og tidligere strandlinjer (sorte linjer), der ligger som vækstringe i fire muslingeskaller, én på Langerøn og tre på Kringelrøn. De to 'rønner' er således opstået omkring fire små, havede stenrev, hvorom de oprindelig fire holme er begyndt at vokse på grund af landhævningen. Kort tid efter de fire småholmes opståen er de tre vokset sammen til det nuværende Kringelrøn, mens tilvæksten om-*

*kring Langerøns oprindelige holm er fortsat mod øst. Kringelrøn og Langerøn adskilles af Kringelrøns Flod, der i nutiden er ganske smal og stedvist vokset sammen. Især på Langerøn ses det tydeligt, at saltsyderierne ligger i rækker på hver af de gamle strandlinjer. Alderen af disse mange gamle strandlinjer kan beregnes på basis af enkelte dateringer fra det viste område, men især på basis af en lang række dateringer og præcise højdemålinger af strandlinjerne i Bangsbo/Stoklund-området. Ved at sammenholde de daterede strandlinjers nuværende højde i Bangsbo/Stoklund med højden af strandlinjerne på Langerøn/Kringelrøn kan der også for dette område beregnes en detaljeret aldersmodel for de enkelte strandlinjer. At aldersmodellen er nogenlunde præcis viste bl.a. en træringsdatering fra en udgravning udført på Langerøn af Jens Velle. Aldersmodellen sagde, at det udgravede saltsyderi skulle være fra omkring 1464, og træringsdateringen viste derpå, at syderiet var fra omkring 1463.*

*To tætliggende rektangler (én i den oprindelige Kringelrøns Flod og én på selve Kringelrøn) viser placeringen af dr. Bisters saliner ('Doktorhaven'). De to rektangler udgøres af lave volde omkring de to saliner. Den sydlige saline ligger en anelse højere end den nordlige. Dr. Bisters tanke kan have været at foretage den indledende inddampning i den nordlige og jævnlige oversvømmede saline og derefter pumpe det opkoncentrerede saltvand over i den højt beliggende saline, der væsentligt sjældnere kunne blive oversvømmet, til den videre inddampning. Mellem de to saliner ligger en forhøjning, der kan være resterne af en pumpestation.*



*Fig. 6: Antal samtidigt aktive saltsyderier på hver enkelt af Langerøns og Kringelrøns gamle strandlinjer. Antallet i disse to områder stiger nogenlunde jævnt fra ca. 10 saltsyderier omkring 1150-1200 til ca. 65 omkring 1585. Derefter falder antallet dramatisk i 1600-tallets første halvdel. I samme periode indtræffer Lille Istids sidste og koldeste fase (1600-1800), og dannelsen af det stærkt salte grundvand ophører. Dermed manglede saltsyderne det vigtigste af produktionens råstoffer (hypersalint grundvand), og adgangen til brændsel var samtidig vanskeligere end nogensinde før. Produktionen kunne derfor kun fortsætte på basis af havvand og brug af ca. 5 gange så meget brændsel, hvilket var helt urealistisk efter ca. 1620. Efter mange og langvarige beklagelser fik læsøboerne omsider (1652) lov til at betale skat med penge i stedet for med salt, og de sidste syderier ophørte derfor med det samme.*

fordel er, at skov og beplantning kan 'fjernes' digitalt. Det gør det muligt at se saltsyderierne i de betydelige arealer i Stoklund og Bangsbo, hvor det kan være nærmest umuligt at se dem med det blotte øje i det oftest tætte krat af fyr og birk. Ligeledes bevirker den nye teknik, at saltsyderierne også kan ses tydeligt i senere opdyrkede områder på især Langerøn og Kringelrøn, hvor pløjningen i nogen grad har udglattet syderierne.

Ved hjælp af denne nye teknik er det lykkedes os at identificere og lokalisere ca. 900 saltsyderier på Langerøn og Kringelrøn, ca. 600 i Stoklund og Bangsbo og ca. 100 i Tørkeriet og på Færøn. I alt ca. 1.700 ruiner efter saltsyderier.

### Jævnlig flytninger af saltsyderierne

Læsøs undergrund og overflade bevæger sig opad relativt hurtigt (2,3 mm/år), dvs. hurtigere end nogen anden del af Danmark. Derfor er dannelsen af det stærkt salte grundvand på strandene omkring det sydlige Læsø konstant flyttet udad i takt med landhævning og vandstandssvingninger. Det har vi beskrevet i adskillige videnskabelige artikler i perioden 2010-16. Fra arkæologiske udgravninger ved vi desuden, at saltbrøndene har ligget inde i sydehytterne eller umiddelbart udenfor. Det har åbenbart været mere besværligt at transportere saltvandet end brændet til inddampningen. Hver gang der på grund af landhævningen er dannet en ny lav strandvold lidt længere ude, har saltsyderne derfor været nødt til at flytte anlæggene og brøndene de 100-200 meter til det sted, hvor det stærkeste saltvand nu dannes, og hvor det derfor krævede mindst brænde og arbejde at få det inddampet fra flydende form til tørt, krystallinsk salt.

Ud fra de gamle strandlinjers antal og aldersforhold på Langerøn og Kringelrøn (Fig. 6) kan man se, at disse flytninger skete med gennemsnitligt ca. 19 års mellemrum. Det svarer til varigheden af en såkaldt nodal-periode, dvs. de 18,6 år, det tager Månen under dens spiralløb omkring Jorden at komme de ca. 30 breddegrader fra Månens nordlige vendekreds til den sydlige og tilbage igen til den nordlige. På grund af Månens tiltrækningskraft giver det nogle naturlige vandstandsvariationer, der gentager sig hvert 18,6 år. Fra vandstandsmålingerne i Læsøs omegn har vi vist, at den gennemsnitlige årlige vandstand fra en nodal-periodes maximum til minimum forskydes ca. 7 cm. Derfor har samspillet mellem en landhævning på ca. 2,3 mm/år og nodal-svingningerne bevirket, at vandstanden har forskudt sig i ryk bestående af 18,6 års perioder med vandstandsfall på gennemsnitligt 9,2 cm, vekslende med en vandstandsstigning på kun 4,8 cm.

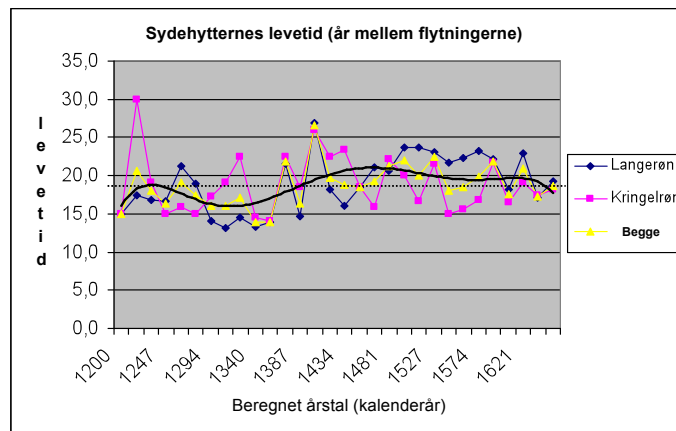
Disse lokale forskelle på knap 10 cm i gennemsnitlig vandstand over en nodal-periode på 18,6 år



*Fig. 7: Ligesom dannelsen af det salte grundvand styrer strandengenes vegetation af engenes oversvømmelshyppighed og grundvandets salinitet. Foroven ses en strandeng med utallige tuer fra den gule engmyre. Tueengene findes typisk i højder på 40-100 cm over havet og har en rig vegetation af salttålede urter, her bl.a. engelskgræs. På foto i midten ses kanten af en strandeng. På den laveste del vokser især den smukke hindebæger (nærbillede nederst) og strandvejbred. På den lidt højere del dominerer den skinnende grå strandmalurt. (Foto: Conny Andersen)*

Fig. 8: På Langerøn og Kringelrøn var de enkelte salt-syderiers levetid gennemsnitligt 19 år (stiplet linje). Levetiden svarer til, hvor længe de enkelte strandlinjer eksisterede, inden en ny strandlinje opstod udenfor den forrige. Når stranden rykkede udad, flyttede også dannelsen af råstoffet (det stærkt salte grundvand) udad. Derfor måtte sydehytterne også flyttes. Man kunne selvfølgelig bære saltvandet de 100-200 meter i spande fra stranden eller bygge trærender til transport af saltvandet. Men ved flytningerne kunne man også håndhæve adgangsretten til de bedste saltforekomster. Denne adgang kunne bedst sikres ved ikke kun at flytte brøndene, men hele produktionsanlægget til der, hvor brøndene gav det stærkeste råstof. Så var man direkte ovenpå det værdifulde råstof og kunne f.eks. holde øje med, om nogen fra mere marginalt placerede syderier, hvor saltkoncentrationen var ringere, stjal saltvand fra ens brønd.

De gennemsnitligt 19 år mellem flytningerne svarer til varigheden af Månens såkaldte nodal-svingning (18.6 år), der overalt på Jorden giver et langvarigt 'tidevand' på nogle centimeter indenfor perioder på 18.6 år. Gennem hver af disse Måne-svingninger falder havniveauet knap 10 cm omkring Læsø. Som følge af Læsøs landhævning på 2.3 mm/år efterfølges hvert af faldene af en meget ringere havstigning på kun knap 5 cm. På den store, næsten komplet jævne sandflade omkring Rønnerne indebærer dette samspil mellem rytmiske ændringer i Månens bane og den lokale landhævning, at strandlinjen rykker 100-200 m udad i gennemsnit hvert 19. år. Da også variationer i vejr og vind har betydning for, hvornår strandlinjen rykker, har de gennemsnitligt 19 år mellem flytningerne for det meste ligget inden for et tidsspand på 14 og 24 år.



lyder ikke af meget, men ude på den næsten fuldstændig vandrette sandflade, hvor højdeforskelle på mere end 5 cm normalt ikke forekommer, er det meget. Her er variationer i den størrelsesorden helt afgørende for, hvor både det hypersaline grundvand bliver stærkest, og hvor nye strandlinjer dannes.

Tilsvarende er vegetationen langs Læsøs sydlige strandengskyster styret af højdeforskelle i terrænet på mindre end 5 cm og deraf afledte forskelle i grundvandets saltholdighed (Fig. 7). På strækninger, hvor terrænet ligger omkring det nuværende havniveau (+/- 5cm), findes en vegetation, der domineres af kveller (salturt) – og i nyere tid desuden af vadegræs. På strækninger, hvor terrænet ligger 5-10 cm over havniveauet, er vegetationen domineret af den smukke hindebæger, der i sommermånederne helt kan dække enge med denne terrænhøjde. Fra 10 til 40 cm over havet er vegetationen domineret af salttålende græsser og karakteriseret af bl.a. strandvej-



bred, strandmalurt og engelskgræs. Fra 40 til 100 cm over havniveau er strandengene karakteriseret af den gule engmyres utallige tuer og en væsentligt mere varieret vegetation end på lavere enge. På strækninger, der ligger højere end 100 cm over havniveau, begynder hedelyng, revling og udprægede hede græsser at indvandre, ligesom buske som pors og enebær og skovtræer som birk og fyr kan vokse her, selv om også disse terrænhøjder af og til oversvømmes ganske kortvarigt ved ekstremt højvande.

### **Hvor mange saltsyderier var aktive ad gangen?**

Dette samspil mellem en lokal landhævning på 2,3 mm/år og regionale svingninger på 7 cm i havniveauet har som allerede nævnt for hver 19-årsperiode medført lokale fald i havniveauet på gennemsnitlig 9,2 cm efterfulgt af en stigning på kun 4,8 cm. Det forklarer, hvorfor der på Langerøn og Kringelrøn i gennemsnit hvert 19. år er dannet en ny strandlinje 50-200 meter uden for den forrige strandlinje (Fig. 8). Således kan vi på både Langerøn og Kringelrøn identificere i alt 23 gennemgående strandlinjer i den del af området, hvor de mange ruiner af saltsyderier ligger. Fra en række absolutte aldersdateringer af Læsøs gamle strandlinjer ved vi, at strandlinjer i de højder, som saltsyderierne findes på, er dannet i den ca. 450 år lange periode fra ca. 1200 til 1652. Det betyder, at de 23 gennemgående strandlinjer har haft en gennemsnitlig varighed på 19 år, dvs. samme varighed, som det tager Månen at gennemløbe en nodal-cyklus og sammen med Læsøs landhævning forårsage en vandstandsændring omkring Læsø på knap 10 cm.

Det sandsynliggør, at sydehytterne er flyttet med gennemsnitlig 19 års mellemrum og forkla-

rer, at der findes så mange ruiner af sydehytter, dvs. langt flere ruiner, end der har været aktive sydehytter ad gangen. Det skal bemærkes, at de 23 gennemgående strandlinjer fra produktionsperioden (1200-1652) ligger meget tættere i Stoklund og Bangsbo end på Kringelrøn og Langerøn, og at man derfor i Stoklund og Bangsbo kun har været nødt til at flytte sydehytterne gennemsnitligt hvert 37. år, svarende til  $2 \cdot 18,6$  år eller to nodal-perioder.

Ved nu at tælle, hvor mange ruiner af sydehytter, der ligger på hver enkelt af alle disse gamle strandlinjer i hvert af de fire produktionsområder, kan man få et detaljeret billede af, hvor mange syderier der har været aktive samtidig. Her viser det sig så, at der på de ældste strandlinjer med saltsyderier (fra 1150-1200) har været ca. 25 syderier i gang på samme tid. Antallet af samtidigt aktive syderier stiger derpå konstant gennem de følgende 400 år, indtil antallet kulminerer i slutningen af 1500-tallet (1585) med mindst 135 samtidigt aktive syderier (Fig. 9). Også på øens sydvestlige kyst (Tørkeriet og på Færøen) har der været saltsyderier, men langt færre end de 135 samtidigt aktive produktionsanlæg på øens sydøstlige kyst.

Kun fra midten af 1300-tallet til begyndelsen af 1400-tallet ser der ud til at have været en stagnation på Kringelrøn-Langerøn og et direkte fald i Stoklund-Bangsbo. Det hænger sandsynligvis sammen med, at pesten (Den Sorte Død) kom til Europa fra Asien i 1347, hvorefter en stor procentdel af Europas befolkning omkom, nogle steder mere end halvdelen af befolkningen, så der i det følgende århundrede var en udpræget mangel på arbejdskraft inden for alle erhverv.

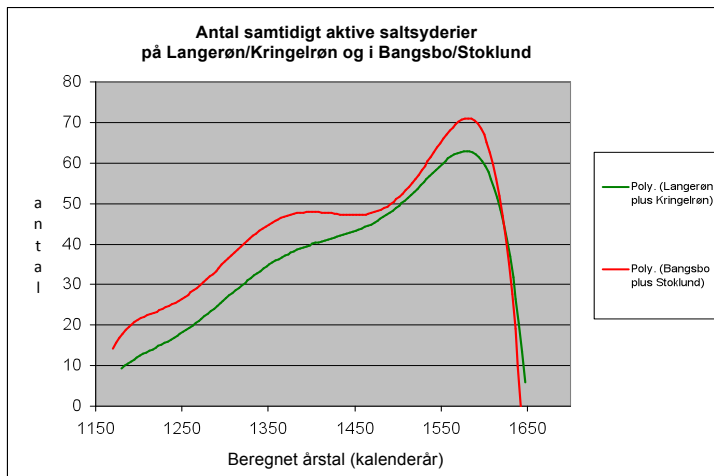


Fig. 9: Antallet af samtidigt aktive saltsyderier i de to hovedområder for saltproduktionen: Langerøn/Kringelrøn og Bangsbo/Stoklund. Omkring 1150-1200 var antallet af sydehytter tilsammen ca. 25, og da antallet af aktive sydehytter kulminerede omkring 1585, var der tilsammen gang i ca. 135 sydehytter. De lå på en 7 kilometer lang strækning fra Hornfiskerøns Flod i syd til Bovet i nord kun afbrudt af Kringelrøns Flod og Langerøns Flod samt en uproduktiv strækning mellem Bangsbo og Stoklund.

På Langerøn/Kringelrøn er der i alt identificeret ca. 900 saltsyderier fra hele perioden 1150-1652, mens antallet i Bangsbo/Stoklund er noget lavere (ca. 600). Imidlertid havde syderierne i Bangsbo/Stoklund en dobbelt så lang gennemsnitlig levetid (37 år – svarende til 2 af Månens nodal-perioder på 18.6 år). Denne forskel skyldes, at

kysttilvæksten i Bangsbo/Stoklund var ringere end langs Langerøn/Kringelrøns kyster, og at der skulle 2 nodal-perioder til, før strandlinjen sprang udad. Dermed fik syderierne i Bangsbo/Stoklund en gennemsnitlig levetid på 37 år, dvs. det dobbelte af levetiden på Langerøn og Kringelrøn. Denne forskel i syderiernes levetid indebærer, at antallet af samtidigt aktive syderier i Bangsbo/Stoklund må anses for at have været større end på Langerøn/Kringelrøn, selv om antallet af ruiner efter saltsyderier er størst på Langerøn/Kringelrøn.

Som følge af Lille Istid, der spidsede til efter 1600, forringedes kvaliteten af det stærkt salte grundvand. Efter 1620 var det næppe stærkere end havvand.

## Saltproduktionens samspil med samfund, miljø og klimaændringer

Sideløbende med de naturvidenskabelige undersøgelser, der er beskrevet ovenfor, har vi hele tiden forsøgt at se disse resultater og mulige tolkninger deraf i de kulturhistoriske og økonomiske rammer, der primært er undersøgt, beskrevet og tolket af andre sagkyndige, navnlig Jens Vellev, Bjarne Stoklund og Poul Christensen.

### Producerede mængder og selskabsform

Forskellige forsøg i Læsø Saltsyderis rekonstruktioner af middelalderens sydehytter viser, at en enkelt sydepande har kunnet producere ca. 30 tons salt om året, hvis den syder året rundt og kører efter domkapitlets forskrifter for kvalitet og sydemetode. Hvis vi forudsætter, at selve saltsydningen har været en

*Derefter gik antallet af aktive sydehytter dramatisk tilbage i begge hovedområder. I 1652 ophørte produktionen helt.*

*Fra omkring 1350 til 1500 ses også en tilbagegang (Bangsbo/Stoklund) eller dæmpet vækst (Langerøn/Kringelrøn) i antallet af aktive sydehytter. Stagnationen i denne 150 år lange periode skyldtes sandsynligvis pesten (Den Sorte Død), der efter 1347 tog livet af mere end halvdelen af Europas befolkning, og som i flere generationer derefter medførte en udpræget mangel på arbejdskraft inden for alle erhverv. At pesten også florerede på Læsø indikeres af, at der under restaureringen af Byrum Kirke i 1959 blev fundet et stort antal børnekister fra denne periode.*

forårs-, sommer- og sensommerbeskæftigelse, hvor 'fjæren' (sandfladen) erfaringsmæssigt er tørrest, skal tallet reduceres til omkring det halve. Fra skriftlige kilder vides desuden, at selve sydningen stod på i døgndrift fra april til sidst i september. Med 135 samtidigt aktive syderier giver det en årlig produktion på ca. 2.000 tons, da produktionen var på sit højeste og knap 400 tons, da den begyndte omkring 1150-1200. At saltproduktionen således var ganske betydelig antydes også af, at stridigheder mellem Viborg- og Børglum-bisperne om ejendomsretten til Læsø blev behandlet på pave-koncilier i både Rom og Avignon.

Saltproduktionens økonomiske betydning illustreres også af, at der blev indført en særlig selskabsform – formentlig landets ældste form for formaliseret investeringsselskab. Det vil sige en slags

aktieselskab, der skulle sikre, at også andre end læsøboerne - f.eks. klostre og velhavere i Jylland, Norge, Bohus og Halland - kunne investere i saltsyderier. Således blev hver 'saltpande' inddelt i et antal 'afgærd' – 8 eller 16 – svarende til aktieposter på 1/8 eller 1/16 af hvert saltsyderi. Typisk ejede domkapitlet halvdelen af disse 'afgærd', ligesom andre udenoms investorer kunne investere i og eje en bestemt andel af et eller flere syderier. Jernpanderne blev formentlig smedet på jernværker i Halland og udgjorde den langt mest bekostelige del af en sydehytte, dvs. et produktionsanlæg.

Tilsvarende dannedes der arbejdsfællesskaber (saltlaug) mellem boelsmændene på Læsø, således at hvert saltlaug stod for driften af et eller flere produktionsanlæg og blev betalt herfor med en del af saltproduktionen.

### **Regulering af adgangen til saltforekomsterne**

Fra ca. 1300 til midten af 1600tallet var afstanden mellem de enkelte saltsyderier nogenlunde konstant - ca. 70 meter (Fig. 10). Med denne afstand på enhver tids strandlinje var de aktive saltsyderier således placeret 'skulder ved skulder' på en op til 7 km lang strækning fra Hornfiskrøns Flod i syd til Bovet i nord. Denne dampende række af saltsyderier langs Læsøs sydøstkyst var kun afbrudt af 'floderne' mellem Langerøn og Kringelrøn (Kringelrøns Flod) og mellem Stoklund og Langerøn (Langerøns Flod), ligesom der mellem produktionsområderne i Stoklund og Bangsbo også var et smalt område uden saltsyderier.

Denne systematik med en bestemt afstand mellem nabosyderierne tyder på, at der ligesom mht.

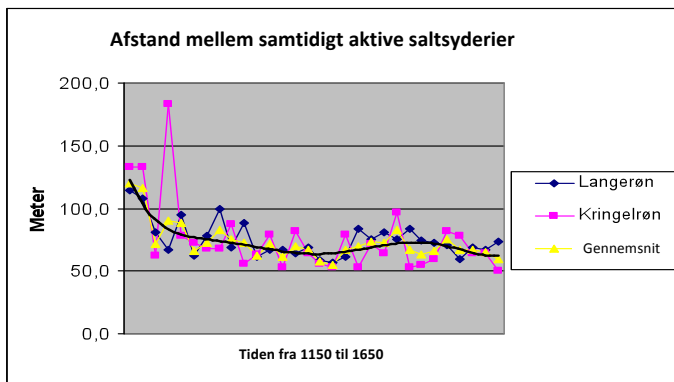


Fig. 10: Nabo-afstanden mellem sydehytterne har været ca. 70 meter. Indtil ca. 1300 har der været bedre plads, men efter 1300 ligger langt de fleste sydehytter med omtrent samme afstand (60-80 meter) på de udnyttede strækninger. En tættere beliggenhed af brøndene har mærkbart kunnet forringe lødigheden af råstoffet (det salte grundvands salinitet). Det kan antages, at der er opstået en aftale om, at hytterne og deres brønde ikke burde placeres tættere end 110 alen, hvad der med vor tids målestok svarer til 70 meter, da det for alle nabobrønde ville forringe saltkoncentrationen og tilsvarende reducere de producerede saltmængder ved det samme forbrug af brænde og arbejde. (Den enlige top på ca. 180 meter skyldes nogle 'afsides' syderier på Kringelrøn, hvor langt de fleste syderier ellers lå på sydøstsiden).

selskabsform og arbejdsfællesskaber har været en regulering af, hvor tæt syderierne måtte ligge på de saltberigede strækninger. Ved en sådan regulering kunne man sikre, at brøndene ikke tog råstoffet fra hinanden. Det kan antages, at der er opstået en (stiltiende?) aftale om, at hytterne og deres brønde ikke burde placeres

tættere end 110 alen, hvad der med vor tids målestok svarer til 70 meter. En tættere placering må antages at have forringet saltkoncentrationen, og at det for alle parter ville reducere de producerede saltmængder ved det samme forbrug af brænde og arbejde.

Med de anslåede produktionsmængder af salt svarer det til en gennemsnitlig indvinding af saltlage på ca. 150 kubikmeter pr. brønd eller syderi pr. år. Med en afstand på 70 m mellem brøndene svarer det til et indvindingsareal på 3.850 kvadratmeter til hver brønd. Med en porøsitet af sandet (volumen af saltvandsfyldte porerum) på 20 % svarer en indvinding af 150 kubikmeter saltlage i et areal på de 3.850 kvadratmeter til en indvinding på gennemsnitlig 20 cm af saltlagen fra det sandlag, hvori saltlagen ligger. Med en nutidig tykkelse på sjældent mere end 50 cm af 'tjenligt' saltvand (minimum 12% salt, hvorpå hønseæg kunne flyde), synes en diameter på 70 m til hver brønds indvindingsområde at give en vis sikkerhed for, at indvindingen fra nabobrøndene kun i moderat grad har kunnet forringe indvindingen i de nærmeste brønde. Af disse grunde kan der argumenteres for, at den gennem mere end 300 år nogenlunde faste afstand på 70 m mellem nabosyderier kan opfattes som et kompromis, en fælles forståelse eller en mere formel regulering af udnyttelsen af strækningerne med de bedste saltforekomster.

### Lille Istid og saltproduktionens ophør

Men i 1600tallets begyndelse sluttede 'festen'. Efterhånden var der ikke meget skov tilbage at skaffe brænde fra, og efter 1585 begynder klimaet at blive mærkbart koldere (Lille Istid). Af bønsskrivelser fra saltsyderne til domkapitlet kan man se, at man fra

begyndelsen af 1600tallet og frem trygler om at måtte betale skat med penge i stedet for med salt. Ud over brændemangel bliver lødigheden (koncentrationen) af råstoffet – det hypersaline grundvand – stadig ringere på grund af det koldere klima. Saltvandets faldende lødighed og det derved øgede behov for brænde og arbejdskraft indebar naturligvis, at det blev stadig både dyrere og vanskeligere at fremstille salt som betaling, og at læsøboerne derfor ville foretrække at betale med de penge, de bl.a. tjente på skudehandelen.

Saltvandets faldende lødighed som følge af klimaforværringen ses også ud fra beliggenheden af sydehytterne på strandlinjerne. Her ser man, at de produktive strækninger skrumper, således at længden af dem i 1620 er skrumpet til 15 % af den 7 kilometer lange udstrækning, de udnyttede dele af stranden havde omkring 1585.

I 1652 får saltsyderne omsider tilladelse til at betale skat med penge, og saltproduktionen ophører derefter med det samme. I Læsøs strandeng-landskaber ses denne begivenhed (1652) tydeligt som en grænse mellem gamle strandlinjer, der er stærkt præget af saltsydningens ruiner, og yngre strandlinjer, hvor kun naturen har rådet.

Men beskatningen fortsatte. Af kommunens regnskaber ses det, at saltskatten fortsatte til 1950'erne, hvor Viborg Katedralskole indkasserede den sidste 'afgift af Læsø'. Efter 800 års uafbrudt beskatning sluttede dermed danmarkshistoriens længst varende afgiftsbetaling.

### **Overbefolkning og koncentrationsagerbrug**

Samtidig med Lille Istid undergår Læsø en radikal naturforandring. Saltskatterne og brændemanglen

havde gennem lang tid tvunget bønderne til delvist også at fyre med lyng- og græstørv. Mere betydende for landskabet var sandsynligvis, at læsøboerne allerede i 1500tallet var begyndt på det såkaldte 'koncentrationsagerbrug' for at øge avlen på indmarkerne til de efterhånden alt for mange indbyggere, som havde slået sig ned på øen i saltsydningens glansperiode.

Koncentrationsagerbruget er grundigt beskrevet af Bjarne Stoklund og bestod i at gøde med organisk stof, der i store mængder blev kørt ind fra 'udmarkerne' (Kærene, Nordmarken, Syren og Rønnerne). På hver enkelt af indmarkernes agre blev der opbygget en 'pold', dvs. en kompostbunke af udmarkernes organiske stof. Det blev anbragt i lag mellem den smule husdyrgødning, der var til rådighed, hvor det i efterårets og vinterens løb 'kogte sammen' til en brugbar kompost, som øboerne kaldte 'hakkemøg'. Inden såningen blev 'hakkemøget' spredt på ageren og pløjet ned. At husdyrgødning har været en mangelvare fremgår bl.a. af en landskabslov for Læsø, hvoraf det fremgår, at "han som tager en anden mand hans lort, han er en tyv".

### **Sandflugt og anden elendighed**

Men koncentrationsagerbrugets indsamling af organisk materiale havde den bivirkning, at mineraljorden i udmarkerne mange steder blev blotlagt for vinden, således at sandflugten kom ud af kontrol. Store sandmiler dannedes især i Klitten, dvs. området nordøst for Byrum syd for det nuværende Højsande. I området mellem Østre Skråvej og landsbyen Klitten finder man i dag et stort antal klitruiner, dvs. lave ringformede eller mere uregelmæssige volde. Disse lave volde udgør den bevoksede nederste del af

en klit, mens klitterne og milernes ubevoksede øvre del er blæst væk med den tids fremherskende blæst fra vestnordvest. På vore undersøgelser med georadar kan vi desuden se de endnu bevarede, allernederste lag fra disse sandmiler, og at milerne er vandret i østsydøstlig retning og endelig aflejret i Bovet, der hermed blev lavvandet og ikke mere kunne fungere som naturhavn for større skibe. I 1700tallet blev også landsbyen Hals og dens agre dækket af flyvesand, og i 1750 blev Hals Kirke delvist nedrevet.

Det nuværende Højsande ligger nord for de først dannede sandmiler i Klitten og er den yngste generation af disse vandrende sandmiler. Disse yngste sandmiler har en lidt mere nordlig vandringsretning (østnordøst) end de ældste. Det skyldes, at de dominerende vindretninger ved Lille Istids slutning drejede fra vestnordvest til vestsydvest. Når Højsande i dag er et stort, stabilt klitsystem, skyldes det klitplantningen fra begyndelsen af 1900tallet, og at sandmilerne dermed ophørte med at vandre tværs over øen.

En medvirkende årsag til sandflugten har sandsynligvis været, at indmarkerne var omgærdet af fælles 'havediger', dvs. endnu synlige volde af græstørv omkring 2-5 gårde. Havedigerne har en stejl yderside, og græstørvene var stablet så højt, at de kunne holde kreaturerne på udmarkerne og væk fra indmarkerne. Til bygningen af havedigerne er der medgået betydelige mængder græstørv, der yderligere har blotlagt udmarkernes sandjord for vindens kræfter, hvor indsamlingen af organisk stof til gødskning ikke allerede havde gjort det.

Samtidig med saltproduktionens nedtur skrumpede det dansk-norske rige efter de tabte svenskekrige un-

der Christian IV og Frederik III. Det gik også ud over den omfattende skudehandel, der hidtil havde udgået fra Læsøs to naturlige havne, Bovet og Alsdyb. Ifølge Bjarne Stoklunds optællinger via gamle tolddokumenter i Bohus, Sydnorge og Halland hjemmehørte der frem til 1659 ca. 300 skibe i disse to naturhavne ved Læsø, i antal Danmarks næststørste handelsflåde kun overgået af København og i tonnage kun af København, Ålborg og Bergen. Men nu reducerede tabet af provinserne Halland og Bohus (1643) og Skåne (1659) Læsø-flådens marked til nær det halve (Sydnorge, Øerne og Jylland).

### **Saltvandet forsvinder helt, men kommer igen omkring 1800**

Fra bl.a. en dom i Højesteret kender vi til flere miserable forsøg på at genoptage en saltproduktion i årene 1680-1720. Men de hypersaline forekomster var helt forsvundet i denne periode. Tre stort anlagte saltværker (kaptajn Mathiesens, dr. Bisters og mons. Pelts anlæg på hhv. Færøen, Kringelrøn og på Hulbæk i Tørkeriet) gik fallit, og en af de gældstyngede ejere (dr. Bister) måtte flygte til udlandet. Men omkring 1800 ved vi, at Læsø-boerne opdagede, at det stærke saltvand var kommet igen visse steder, som de kaldte 'saltboden' (saltbunde). Dette skete under Napoleonkrigene, hvor København atter overfaldes og bombarderes (1807), nu ikke af Sverige, men af England. Danmarks ulyksalige forbund med Napoleon indbar, at englænderne – udover at stjæle rigets stolthed, krigsflåden, og bombardere og nedbrænde store dele af København – indførte en 'fastlandsspærring', der bl.a. forhindrede Danmark i at importere kul og salt, dvs. nogle af datidens vigtigste råstoffer.

Frederik VI sendte derfor i 1808 universitetets dengang kun to geologikyndige professorer ud for at finde disse råstoffer indenfor rigets grænser. Professoren i fysik, H.C. Ørsted, der senere blev verdensberømt for sin opdagelse af elektromagnetismen, blev sendt til Bornholm sammen med den senere geologiprofessor Georg Forchhammer for at finde kul. Det lykkedes dem at finde de tynde kullag ved Hasle og Bagå – og i øvrigt at fremstille danmarkshistoriens første geologiske kort. Og professoren i landøkonomi, Gregers Begtrup, blev sendt til Læsø sammen med en holstensk bjergværksingeniør, dr. Münster. Her finder de, at ”saltlagen er kommen igen i et areal på mange hundrede tønder land” mellem Kringelrøn og Hornfiskrøn og øst for Hornfiskrøn. Derudover beskriver de det salte grundvands dannelsesmekanismer på en måde, der i det væsentlige bekræftes af vore mere omfattende undersøgelser. Endvidere nævner Begtrup, at læsøboerne, allerede inden de to ankom til øen, havde genopdaget saltlagen, og at de hentede den i tønder og var begyndt at salte med lagen direkte uden forudgående inddampning.

I 1810, hvor professor Begtrup har informeret Frederik VI og offentliggør sine resultater, var Læsø stort set skovløs, og en egentlig industriel produktion var derfor ikke mulig uden import af kul, som også var ramt af ’fastlandsspærringen’ mod Napoleon og hans danske allierede.

Produktionen af sydesalt, som den fandt sted 1150-1652, kom først i gang i 1991, da Poul Christensen dannede Læsø Saltsyderi og genoptog produktionen på den nu igen skovrige ø og dermed skabte en af øens mest betydende virksomheder, der

mere end noget andet har gjort Læsø kendt i Danmark, Norden – og verden.

Hermed slutter min beskrivelse og fortolkning af vore egne og andres forskningsresultater om Læsøs sammenvævede natur- og kulturhistorie, siden de ældste, bevarede dele af øen opstod for 4900 år siden. To forudgående kapitler kan læses i årsskrifterne for hhv. 2014 (udgivet 2015) og 2015 (udgivet 2016). De tre kapitler planlægges sammenskrevet til en bog til udgivelse i 2018.

#### Litteratur:

- Begtrup, G. 1810: *Beskrivelse over Agerdyrkningens Tilstand i Danmark*. Nørrejylland vol. II. Kjøbenhavn.
- Bing, L.H. 1802: *Physisk og Oekonomisk Beskrivelse over Øen Lesøe, beliggende i Categat under Hjørring Amt under Aalborg Stift*. 282 pp., København. (Genudgivet 1977, Rosenkilde og Bagger, København).
- Friis, A. (med illustrationer af Johannes Larsen) 1926-28: *De Danskes Øer*. Genudgivet 1962 af Grafisk Forlag, København. Beskrivelsen af Læsø findes i Bind III, side 359-418.
- Grüner Nielsen, H. 1924: *Læsøfolk i gamle Dage. Folkelivsskildringer efter trykte og utrykte Kilder*. Danmarks Folkeminder 29, 255 pp.
- Hansen, J. M. 1994: *Læsø's tilblivelse og landskaber – om øen der rokker og hopper*. Danmarks Geologiske Undersøgelse & Geografforlaget, 56 pp.
- Hansen, J. M. 1995: En ø's opståen, kystdannelse og vegetationsudvikling: Naturlige og menneskeskabte landskaber på Læsø. *Geologisk Tidsskrift* 2, 1-74, 2 indlagte, folded kort.

- Hansen, J. M. 2010: The salt industry on the Danish Kattegat Island of Læsø (1150–1652): Hypersaline source, climatic dependence, and environmental impact. *Danish Journal of Geography* 110, 1–24.
- Hansen, J.M. 2011: Læsøs strandlinier – i lokalt/globalt og historisk/fremtidigt perspektiv. *Geologisk Nyt* 2011/6, 26-37.
- Hansen, J. M., Aagaard, T. & Binderup, M. 2012: Absolute sea levels and isostatic changes of the eastern North Sea to central Baltic region during the last 900 years. *Boreas* 41, 180–208.
- Hansen, J.M., Aagaard, T. & Kuijpers, A. 2015: Sea-level forcing by synchronization of 56- and 74-year oscillations with Moon's nodal tide on the Northwest European shelf (Eastern North Sea to Central Baltic Sea). *Journal of Coastal Research*, 31(5), 1041-1056.
- Hansen, J.M., Aagaard, T., Stockmarr, J., Møller, I., Nielsen, L., Binderup, M., Larsen, J.H. & Larsen, B. 2016: Continuous record of Holocene sea-level changes and coastal development of the Kattegat island Læsø (4900 years BP to present). *Bulletin of the Geological Society of Denmark* 64, 1-56.
- Stoklund, B. 1980: Bosættelse og bebyggelse på Læsø. *Vendsyssel Årbog* 1980. Historisk Samfund for Vendsyssel, 7-56
- Stoklund, B. 1986: Hakkemøg, foldtørv og træk. *Tidsskrift for Folkelivsgranskning* 29, 51 69.
- Stoklund, B. 1990: Tørvegødning - en vigtig side af hede-bondens driftsystem. *Landbohistorisk Tidsskrift* 1990 (1), 47 72.
- Stoklund, B. 1999: Turf Manuring in the Danish Island of Læsø. *Geografisk Tidsskrift*, Special Issue 1999 (1): 209 214.
- Stoklund, B. 2007: *Fra salt til tømmer*. I: Nielsen, H.G. (ed.): *Fra Reformation til Enevælde*. Renæssancen i Nordjylland 1536 1600. Hals, Nordjyske Museers Østkystnetværk, 339 366.
- Vellev, J. 1993: *Saltproduktion på Læsø, i Danmark og i Europa*. Forlaget Hikuin, Moesgård, Århus, 108 pp.

Jens Morten Hansen er født og opvokset på Læsø (1947-64). Han er PhD i geologi og har arbejdet med kortlægning, råstof- og olieeftersforskning samt vandforsyning og grundvandsbeskyttelse (1974-91). I en årrække har han været i ledende stillinger som vicedirektør for GEUS (1991-98) og direktør for Forskningsstyrelsen (1998-2006). Siden 2006 har Jens Morten Hansen haft en særlig stilling som statsgeolog ved GEUS samt (fra 2001) været adjungeret professor i naturfilosofi ved Københavns Universitet. Jens Morten Hansen har det meste af sit liv haft Læsøs geologi og historie som en vigtig fritidsbeskæftigelse og har udgivet mange afhandlinger og to bøger om Læsø.





Britta Jørgensen

# Pensionat Strandgaarden

## Herman og Anna Axelsen

Strandgården har i vores familie altid stået som noget særligt. Min mor Esther, gift Poulsen, var født i 1904 og ældste barn til mine bedsteforældre, Herman og Anna Axelsen, som har ejet stedet. Min mormor Anna var den første, som indrettede sommerpensionat i Strandgården i 1917.

### Herman

Herman blev født som femte barn af i alt 13 i Holmelund i Byrum 1873. I dette hus, som egentlig var købmandsgård, boede Jens Hesselholt Axelsen og hans hustru Bertha Mariane, født Nøhrman. Herman må have haft mere lyst til mekanik end til handel og landbrug som faderen, for han kom som 15-årig til Frederikshavn og blev maskinlærling på Houmøllers Jernstøberi. Her blev han i 1894 udlært maskinarbejder. Han havde imidlertid lyst til at videreuddanne sig, og i Odense blev han maskinist og senere maskinmester af 2. og 1. grad. Derefter fulgte en række forskellige ansættelser rundt omkring i landet.

### Anna

Anna blev født på Læsø i 1877. Hendes forældre var Johan og Juline Bechmann fra Byrum. Johan blev landmand, men det var krisetider for landbruget, og de mistede gården. Efter syv års ægteskab flyttede de til Sjølund syd for Kolding tæt på den daværende dansk-tyske grænse. Moderen Juline uddannede sig som jordemoder og ernærede således familien.

Anna ville være fotograf og blev uddannet i Kolding og videreuddannet i Hamborg. Herefter kom hun til København og arbejdede i det berømte fotoatelier Riise, hvor mange kendte mennesker, skuespillere m.fl., blev foreviget.

### Tilbage til Læsø

I 1903 blev Herman gift med Anna. Mens Herman sejlede på langfart med DFDS og andre rederier, boede familien hos Annas forældre i Sjølund, og her blev fire af deres fem børn født. Som hustru og mor til flere børn fik Anna ikke lejlighed til at virke som fotograf, men hun fotograferede familie og venner,



*Postkort af Strandgården, fotograferet af Anna Axelsen ca. 1925*

**„Strandgården Læsø“** modtager Gæster straks fra 4 til 5 Kr. pr. Døgn i Saisonen. Hver Dag Dampskib (Søndag undtagen) til og fra Frederikshavn. Der forefindes to gode Biler til Udflugter paa Øen. God Badestrand.

*Badepensionatet „Strandgården“,  
Vesterø Havn, Læsø.*

*Annonce fra “Læsøbladet” nr. 2, juni 1922. Der nævnes “2 gode biler”. Mon ikke den ene tilhørte Marinus Sørensen, Vesterø Mejeriby? Han købte i begyndelsen af 1920’erne den taxa, i hvilken det meget omtalte “Dambusmordet” i København blev begået. Han købte taxaen billigt, fordi ingen i København ville køre i den. (Læsø-Posten 02.12.1982)*

og hun efterlod sig en del fotografiske glasplader.

I 1915 flyttede familien til Læsø. De boede først i “Koklemmen”, Flarumvej 31. Jeg har hørt, at stedet havde fået det besynderlige navn, fordi man her opstaldede de dyr - nok mest køer - der skulle fragtes til fastlandet. Dyrene kom måske langvejs fra, og så var det jo praktisk at samle dem et sted, hvorfra man kunne trække dem til damperen. Stedets gårdsplads var så trang, at både dyrene og de mennesker, der trak dem, nemt kunne komme i klemme.

Ved tilbagekomsten til Læsø blev min morfar maskinmester på læsødamperen, og det var han i 30 år. Efter de mange års flytten fra job til job på fastlandet var han langt om længe faldet til ro.

### **Strandgården**

I 1916 købte mine morforældre Strandgården, og Anna havde sikkert nok at se til, idet hun faktisk med det samme startede sit pensionat. I den gamle gæstebog for Strandgården er de første gæster anført året efter købet. Det samme år, som også deres femte og yngste barn blev født.

For Anna må det have været et slidsomt arbejde at drive pensionatet, selvom min morfar også tog del i det praktiske arbejde. Han lavede f.eks. tennisbane til de fine gæster fra København og fastlandet.

Men Anna havde god hjælp til madlavning, rengøring og vask og satte virkelig pris på den hjælp, hun havde i de gæve Læsøpiger og -koner. Der fandtes ikke køleskab eller fryser. Madvarerne blev sænket i brønden for at holdes kølige. Ej heller fandtes der vaskemaskine, men derimod en gruekedel til vask. Efter hver gæst skulle der vaskes sengetøj, og

## Strandgaarden – kort historik

Det vides ikke, af hvem Strandgården engang blev opført, men ejendommen ejedes helt tilbage i 1727 af en Niels Erlandsen og lå på Louskobach, Løvskovbakken, i Vesterø, i dag med adresse Strandvejen 8. De familier, som boede på stedet dengang, blev omtalt som fiskere og jorddyrkere.

Derefter har gården været ejet af mange forskellige personer, et flertal af gangene af kvinder, indtil Anthon Robert Wiis videresolgte gården til Herman Axelsen og hans kone Anna i 1916. Anna var den første, som indrettede sommerpensionat på Strandgården.

I 1947 solgte parret Axelsen gården til Oda og Poul Mortensen. Oda genetablerede sin vævestue fra Frederikshavn på stedet og holdt kalkuner i værelserne. Derefter begyndte også hun i sommerperioden med værelsesudlejning, senere også med spisning.

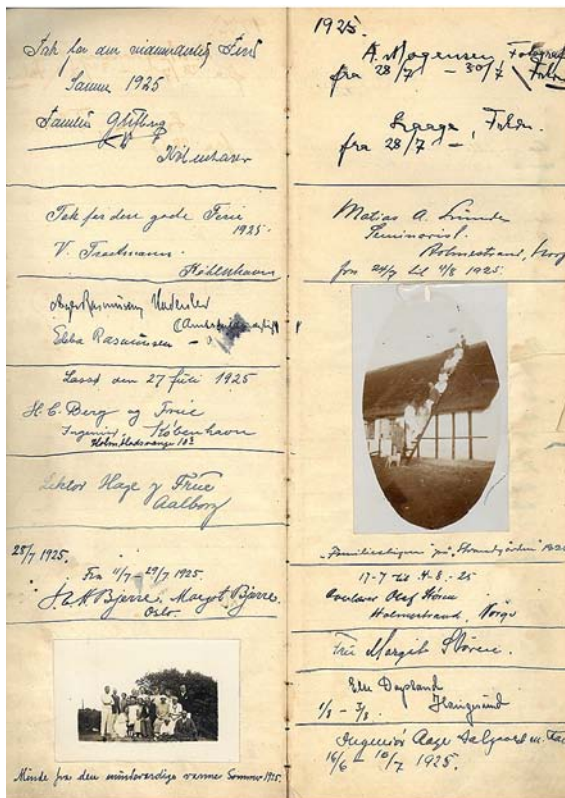
Efter Odas død i 1993 driver sønnerne Strandgården videre indtil 1995, hvor gården sælges.

Den ny ejer havde kun kortvarigt stedet, og Strandgården blev derfor igen sat til salg i 1999. Derefter forpagtede Karin Østrup og dagens nuværende ejer Ole Lind gården i to år og besluttede sig for at købe ejendommen i 2002. I dag har stedet skiftet navn til *Strandgaarden Badehotel*, og Ole Lind ejer sammen med nogle få private investorer anpartsselskabet bag hotellet.



*Anna og Herman Axelsen  
med deres 5 børn. 1923.  
Bagerst: Gudrun og Esther  
I midten: Frida og Sigurd  
Forrest: Gunnar.  
Foto: Privat eje*





Opslag i Strandgårdens gæstebog, 1925

Britta Jørgensen f. Poulsen. Født 1940 i Hobro som yngste barn af Anna og Herman Axelsens ældste barn, Esther f. 1904. Brittars far var Julius Poulsen, født i Østerby i 1898. Britta blev lærer og giftede sig med Preben Jørgensen. I 1973 byggede de sommerhus uden for "Bombøbøssen" i Vesterø. Det er det hus, som Brittars forældre byggede på det stykke jord, Esther fik af sine forældre. Britta er i dag pensioneret og bor i Arden.



det skulle gerne være tørt, til den næste kom. Min mormor fortalte senere, at når det rigtig "brændte på", tog hun sig ofte en lille pause for at få en dukkert i havet.

### Ejerskifte

I 1947 afhændede mine bedsteforældre Strandgården til Oda og Poul Mortensen. De boede Søgade 4 i Frederikshavn, og de to familier byttede bolig og job med hinanden. Oda og Poul Mortensen flyttede ind på Strandgården, og mine bedsteforældre overtog deres lejlighed i Frederikshavn. Poul Mortensen blev maskinmester på Læsødamperen efter min morfar.

Inden mine bedsteforældre forlod Strandgården, var de så fremsynede at lade en del af jorden udstykke til strandgrunde til deres fem børn, hvilket vi i familien er dem dybt taknemmelige for. Her mødes familien hver sommer, sådan som Anna og Herman ønskede sig, og derfor står Strandgården stadig som noget helt særligt for os alle.

# Et kvindeliv med 35 år på Strandgården

## Barndom

Jeg er født i maj 1927 på Kirkensgaard i Byrum, hvor mine forældre boede til leje. Her blev også mine to yngre søskende Gytha og Orla født, indtil vi flyttede i eget hus, som far havde bygget. Der kom mine to yngste søstre Gerda og Hilda til verden.

Da jeg skulle i skole, begyndte jeg i den gamle skole i Byrum. Men da der var en forfærdelig streng lærer på skolen, syntes min fars forældre ikke, at jeg skulle gå der, så jeg kom i stedet på Privatskolen. Der gik jeg i to år, indtil læreren gik af. Det kostede penge dengang at gå på Privatskolen, 5 kr. om måneden, som mine bedsteforældre betalte.

Når man var så stor, at man kunne se over kalechen på en barnevogn, var man gammel nok til at være barnepige, og det blev jeg hos bager Henry Madsen. Efter skole gik jeg derfor ind til bageren og hans to børn, Bitten og Asger. Når Asger var færdig med at sove, skulle jeg køre en tur med ham. Hvis han stadig sov, når jeg kom, gik jeg ned i bageriet og hjalp til. Den gamle bager Madsen, Henrys far, var i bageriet om eftermiddagen. Han stod og pak-

kede nogle otte kilos rugbrød, og jeg hjalp ham med at sætte tape på. For arbejdet fik jeg fem kroner om måneden.

## Krigsårene

Jeg voksede ikke op i et rigt hjem. Nogle gange var vi rigtigt fattige. Jeg kan huske en vinter, hvor vi ikke fik andet end asier til vores kartofler. Det var ikke rart. Men vi havde et godt og trygt hjem. Huset var nyt, og min mor havde stor køkkenhave. Hun havde også høns og to grise. Mor var god til at lave mad og kunne få noget ud af alting. Der var ikke noget, der blev smidt ud. Alt blev anvendt.

I 1940, da Danmark blev besat, var jeg 12 år, og selvom vi ikke mærkede så meget til krigen på Læsø, så var der jo næsten ikke noget arbejde at få for de voksne. Min far var uddannet murer og tømrer, men arbejde for tyskerne ville han ikke.

Da jeg gik ud af skolen efter syv år, skulle jeg begynde at gå til præst, og jeg måtte selv tjene til mit konfirmationstøj. Jeg kom ud at tjene flere steder, først hos min onkel, Valdemar Pedersen i Tørkeriet,

*Sonja f. Vilsen.  
Konfirmation, Byrum  
1941*

*Sonjas familie. Bagerst  
fra venstre: Orla,  
Gerda, Sonja, Gytha.  
Forrest fra venstre:  
Mor, Margrete Hilda,  
Far Lars ca. 1950.  
Fotos: Privat eje*



og derefter hos onkel Christian i Troldmosen. Senere kom jeg i huset hos Lingo Remmer. Det var vigtigt at tjene nogle penge, for der var nok af munde at mætte hjemme hos mor og far. Hos Zeuthen i Vesterø fik jeg lært at lave mad. Alle de andre steder måtte jeg bare skrælle kartofler, men hos Amanda Zeuthen fik jeg lov at gå til gryderne. Jeg var to år hos familien, og så var krigen slut. Jeg var blevet 18 år og ville ud og prøve vingerne.

## **Voksenlivet**

På det tidspunkt var jeg blevet gode venner med Armann, og han skulle ind og springe soldat. Men før han kom ind, fiskede han fra Esbjerg. Så jeg rejste derned. Amanda Zeuthen sagde senere til mig: ”Sonja, det skulle du aldrig have gjort. Du skulle være blevet ved mig.” Jeg kom nemlig hjem og var gravid.

Jeg kom til Esbjerg 1. maj 1946, men måtte stoppe til jul. Armann var færdig som soldat sidst i februar året derpå, og vi blev gift den 1. marts 1947. Vi boede i Byrum i en bette, bette lejlighed ovenpå biografen. Bygningen er raget ned nu, men vores Flemming blev født der i 1947, og Margit kom også til verden der i 1950. Året efter kom Berit, men da var vi flyttet til Vesterø.

Det var langt for Armann hver eneste dag at cykle fra Byrum til Vesterø for at fiske, så vi byttede lejlighed med et ægtepar, der gerne ville flytte til Byrum. I huset på Plantagevej 10 fandtes flere familier. Den ene familie havde tre børn ligesom os, og den tredje familie havde kun ét barn. Jeg kan huske, at der var rotter ude i skunkene, og lejligheden ovenpå var lavet af appelsinkasser. Men vi havde et godt forhold til hinanden alle sammen, og vi delte alt. Når jeg tænker tilbage, ved jeg slet ikke, hvordan vi egentlig klarede det.

I 1955 byggede min far huset på Plantagevej nr. 12 til os, fordi ejeren af huset med lejlighederne selv ville flytte ind. Armann blev syg, da huset var færdigt, og kunne derfor ikke fiske mere. Derfor måtte jeg ud og tjene nogle penge, for vi fik jo næsten ingen hjælp. Jeg begyndte med at vaske storvask og gøre rent hos folk rundt omkring, men det gav ikke ret meget – 10 kr. ét sted og 15 kr. et andet sted. Herregud, det var jo ikke meget. Heldigvis er jeg født med et lyst sind, og jeg var ung dengang, så jeg var sikker på, at det nok skulle gå. Men jeg blev nødt til at finde en fast indtægt. Moodys Esther var på Strandgården, og hun måtte stoppe, fordi hun skulle have barn. Derfor spurgte hun mig; *”Er det ikke noget for dig?”*

## Strandgården

Strandgården havde tidligere været pensionat siden 1917. Men da Anna og Herman Axelsen solgte gården til Oda og Poul Mortensen i 1947, ville Oda ikke fortsætte med det. Hun holdt i stedet kalkuner i værelserne og havde en vævestue. På Strandgården gjorde jeg bl.a. rent, stoppede strømper og reparerede tøj i privaten.

Men så startede Oda med at leje værelser ud. I starten var der kun udlejning af værelser, men da en familie ”med vold og magt” ville spise der, begyndte vi også med morgenmad, og derfra udviklede det sig.

### ”Arbejdsdagen startede med en tår kaffe og en smøg”

Da jeg altid har været glad for at lave mad, så talte Oda og jeg om at begynde med det fast til gæsterne.

Jeg tror egentlig, at Oda godt ville have nøjedes med værelserne, men det gav jo alt for lidt. Jeg havde dog én betingelse for at begynde med madlavning, og det var, at jeg skulle have mine børn med. Det måtte jeg gerne. Så når de gik fra skole, kom de til mig på Strandgården.

Vi startede med at lave morgenmad på Strandgården, så blev det til frokost, hvor gæsterne foruden morgenmad kunne smøre sig en madpakke. Senere blev det til, at vi lavede rigtig frokost, der bestod af brød og æg med ost og pålæg. Det ene tog det andet, og til sidst lavede vi også middagsmad. Når skibsklokken ringede, klokken 18.00 præcist, så var der spisetid.



I højsæsonen på Strandgården begyndte vi kl. syv om morgenen og var først helt færdige kl. otte-halv ni om aftenen. Arbejdsdagen startede med en tår kaffe og en smøg. To af Odas ”piger” mødte ligeledes der. Dem, der mødte tidligt om morgenen, kom også ofte igen om aftenen. Der blev ordnet værelser og gjort rent, og fra klokken otte var der mor-



*Fra venstre. Vita Thomsen, Sonja Nielsen, Oda Mortensen og Sofie Vistrup. Foto: Privat eje*

genmad, indtil klokken ti. Man kunne godt spise på Strandgården uden at være overnattende gæst, men kun mod bestilling.

Menuen bestemte vi sammen, Oda og jeg. Vi lavede en ugeplan ad gangen med god, gammeldags mad, som gæsterne elskede. Et eksempel på en madplan kunne være:

Mandag: Tarteletter m. hummer/fiskeboller  
Hakkebøf med bløde løg  
Citronfromage

Tirsdag: Leverpostej med kantareller og bacon  
Stegte rødspætter  
Jordbærgrød eller jordbær m. fløde

Onsdag: Skinkemad  
Wienerschnitzel  
Koldskål

Torsdag: Suppe  
Sprængt skinke med kartoffelsalat  
Fløderand m. kirsebærsauce

Fredag: Laksemad  
Flæskesteg  
Chokoladebudding

Lørdag: Små fiskefrikadeller på rugbrød  
Kylling  
Is og jordbær

Søndag: Skal med fisk  
Hjemmelavet is m. chokoladesauce



### **Oda Nørgaard Mortensen** (født Nørgaard Hansen)

Oda blev født i Frederikshavn i 1912. Her havde hun en vævestue og kunst- og antikvitetsforretning. Hun blev gift første gang med Arne Holm, der døde som 26-årig, og Oda blev derfor enke i en alder af 25 år med to små børn.

Hun blev gift for anden gang med barndomsvennen Poul Mortensen, og sammen fik de sønnen Lai Eskild. I 1947 købte de Strandgaarden på Læsø for 25000 kr. og hendes mand, Poul, blev maskinmester på Læsøfærgen. Oda holdt kalkuner og genetablerede vævestuen, kaldet Læsø Væv, på Strandgaarden. Unge Læsøpiger blev elever hos hende og udlært som væversker. De leverede møbel- og gardinstoffer samt damaskduge til Illum og Magasin og andre store forretninger, og folk kom også og købte stof på stedet.

Omkring 1955 startede Oda med sommerudlejning af værelser. Først uden spisning, men senere med fuld forplejning. I højsæsonen havde hun mellem 50 og 60 gæster om dagen.

I begyndelsen af 60'erne startede hun også et vaskeri. Hendes anden mand Poul mistede hun 1963. I de første 6-7 år efter hans død sejlede hun som stewardesse i ØK om vinteren, når Strandgaarden var lukket ned for sæsonen. Pensionatet drev hun videre indtil sin død. Oda døde i 1993 i en alder af 81 år i sit hjem på Strandgaarden.

Derudover kom selvfølgelig sorte hummere og jomfruhummer. Kantareller kunne Oda godt selv lide at plukke. En leverpostejmad med kantareller var en ”hofret”.

Al mad blev lavet fra bunden, og der blev brugt gode råvarer fra øen. Oda skrev ned, hvad jeg sagde, at vi skulle bruge til de forskellige ting. Nogle gange bestilte jeg, og andre gange gjorde hun. Der var ingen køkkenhave, så al mad, lige fra æg og kartofler til grøntsager, blev købt lokalt på Læsø.

### **”Jeg følte nærmest, at det var mit eget pensionat, jeg kørte”**

I de første mange år sagde jeg ”De” til Oda, for det

var jeg vant til fra Byrum, men det kunne hun ikke lide, at jeg gjorde. Jeg fik det vendt, så jeg kunne sige ”du” til hende.

Oda var meget venlig og værnede om de ansatte, men krævede også meget af os. Hun havde den evne at give ansvaret fra sig og sætte folk i arbejde. De drikkepenge, vi fik, blev lagt i en kasse og brugt på udflugter med personalet til fastlandet.

Jeg følte nærmest, at det var mit eget pensionat, jeg kørte. Faktisk var jeg ofte mere involveret i stedet, end Oda var. Hvis hun havde fået lov til at bestemme det hele, havde der ikke været penge i kassen. Oda gav til højre og venstre, hvis hun fik lov. Men kontorarbejdet stod hun selv for, ligesom hun tog imod

bestillinger og reservationer. Hendes søn, Lai, hjalp med regnskaberne.

Oda var meget engageret omkring sine gæster, og de kom igen år efter år, selvom luksus ikke var noget, der var særligt meget af. Det var ikke, fordi Oda annoncerede så meget efter gæster. Det gik mere fra mund til mund. Pensionatet blev kendt i hele landet, og vi fik flere kendte gæster på besøg. Vi lærte mange mennesker at kende, som vi ellers ikke ville have mødt.

Vi åbnede til påske og lukkede efter efterårsferien. Så vi kom gerne hen til november måned, før vi var færdige med at lukke ned. Jeg havde altså på den måde fast job hvert år i næsten otte måneder og kunne tjene penge nok til hele året. Jeg var ikke i fagforening eller noget. Det var nok kun de sidste otte år, jeg var det. Pigerne, der var ansat på Strandgården, kom i tanke om, at de ikke ville arbejde sammen med mig, når jeg ikke var i fagforening. Så jeg blev nødt til at melde mig ind. Det var sådan set også godt nok, for så kunne jeg få understøttelse om vinteren.

### **”Vi kom ret tæt på hinanden, Oda og jeg”**

I højsæsonen sov Oda i et lille loftsrum, ofte sammen med børnebørnene. Hendes eget værelse lejede hun nemlig ud hele sæsonen. Det havde eget bad, hvorimod der ellers på Strandgården kun var bad og toilet ude på gangen. En overgang havde Oda også vaskeri, og i en årrække tog hun ud at sejle med ØK som stewardesse, når pensionatet var lukket for vinteren. På trods af al den tid, hun ofrede på arbejdet, var hun stadig i stand til at tage sig af sin familie.

Efterhånden lærte vi to hinanden bedre at ken-



de, også med det hjemlige, så vi kom ret tæt på hinanden. De sidste mange år ville hun så gerne have, at jeg blev der lidt om aftenen, så vi lige kunne sidde og sludre lidt.

Til sidst kom Oda på sygehuset, men lægerne kunne ikke gøre noget, så hun kom hjem igen. Da flyttede jeg ud til hende, indtil hun døde. Selvfølgelig kom der sygeplejesker, men det var mig, der passede hende. Da Oda døde i 1993, stoppede jeg mit arbejde på Strandgården. Det havde jeg sagt på forhånd. Da havde jeg været der i 35 år, eller sæsoner, skulle man måske snarere kalde det. Jeg var 66 år, og jeg syntes, at jeg havde gjort min borgerpligt.

### **”Vor Herre lægger ikke mere på dine skuldre, end du kan bære”**

Jeg synes, jeg har været god til at adskille arbejdet og det private liv, og jeg har haft et rigt liv på godt og ondt. Når jeg spørger mine børn, om de har savnet noget i deres barndom, svarer de, at det har

de ikke. De fik lov til det samme, som alle de andre børn fik lov til. De gik til gymnastik og dans og så videre.

Jeg synes dog ikke, at Armann fik den pleje herhjemme, som han havde behov for. Han skulle have været på plejehjemmet lang tid før, men jeg syntes, jeg ville splitte hjemmet ad, hvis der ikke var nogen far. Jeg skulle nok have gjort noget mere ved det,



men det der med at skulle op til kommunen og bede om hjælp, det var ikke lige mig. Så ville jeg hellere knokle lidt mere.

For eksempel havde jeg i middagsstunden i mit arbejde på Strandgården som regel tid til at køre hjem til Armann og dryppe hans øjne for grøn stær. Jeg skrev en time mindre på hver dag, og så tog jeg mad med hjem til ham. Åge Rasmussen, der boede overfor os, ville godt holde øje med det derhjemme, men dryppe øjne ville han ikke. Hvis ikke jeg havde haft Åge til at holde lidt justits med tingene, så var det ikke gået. Som tak for hjælpen gjorde jeg rent hos ham.

Tit, når jeg tænker tilbage på mit liv som mor til tre og kone til en syg mand, så tænker jeg, hvordan klarede du det egentlig? Jeg husker imidlertid, at min mor altid sagde: ”Sonja, *Vor Herre lægger ikke mere på dine skuldre, end du kan bære!*”, og jeg har gjort det så godt jeg har kunnet.

*Sonja og Oda  
på Rønnerne 1989.  
Fotos: Privat eje*

Sonja Nielsen, født Vilsen. Sonja er født 22. maj 1927 på Kirkensgaard i Byrum og har boet hele sit liv på Læsø. Hun blev gift i 1947 med Armann Nielsen. De fik sammen børnene Flemming, Margit og Berit. Sonja arbejdede for Oda Mortensen på Strandgården, mest i køkkenet, i 35 år frem til Odas død i 1993. Sonja bor stadig i sit hjem på Plantagevej i Vesterø.



Michael Nordstrøm Pedersen

# Læsøfærgen

## En kort historie om det voksende behov for transport til og fra Læsø

Onsdag den 26. juli 1961 var en festdag i Vesterø Havn. For første gang i over 30 år havde Læsø fået et nyt skib på ruten, afleveret fra Frederikshavn Værft efter endt succesfuld prøvesejlads mellem Frederikshavn og Læsø. Hidtil havde ruten været besejlet af det efterhånden aldrende dampskib, bygget i 1928 i Frederikshavn til Læsøruten. Skibet havde i årene tjent øen godt, men som udviklingen skred fremad, blev den gamle damper efterhånden mere utidssvarende på trods af løbende modifikationer. Således måtte Læsø Andelsdampskibsselskab i sommeren 1961 chartre endnu et skib til at befordre fragten mellem Læsø og fastlandet for at lette passagertrafikken for rutens primære skib. Alligevel måtte skibet i løbet af sommeren efterlade mange passagerer på kajen. Det var derfor med stor forventning, at dampskibsselskabet overtog det nye motorskib senere samme sommer.

### ”Skrækken for Læsø Rende vil forsvinde”

Samfundsudviklingen havde nemlig i løbet af efterkrigstiden skabt en stigende turisme til Læsø, og be-

hovet for bilbefordring havde medført stadigt større krav til at få overført biler og fragtgods til og fra fastlandet. Derfor vedtog den daværende bestyrelse i april 1960 at få bygget et nyt, mere tidssvarende skib, der ville være i stand til at leve op til passagerernes krav de næste mange år. Det nye fartøj blev sat i udbud få uger efter vedtagelsen, og man fik hurtigt tilbud fra værfter i Norge, Tyskland og Holland, og selvfølgelig fra danske værfter. Frederikshavn Værft løb med ordren, og Læsø så frem til at overtage den nye rutebåd.

Da dagen oprandt et år senere, var tilfredsheden med det nye skib da også til at få øje på. ”Det nye, smukke skib” anløb kajen i Vesterø for første gang den 26. juli 1961 på sin prøvesejlads, der endte med en overrækkelse af skibet til dampskibsselskabet. Skibet havde kostet den nette sum af 2,2 millioner kr. Lastrummet fyldte det meste af skrogets 40,6 meters længde og 8,5 meters bredde. På dækket stod to lastekraner til at laste og losse gods og biler ned i lastrummet via en lasteluge, mens der i maskinrummet var installeret en Alpha dieselmotor, der



*M/S Læsø ved kajen i Vesterø, hvor det nye bødehus for enden af Havnebakken ligger i dag. De to lastekraner kan ses på fordækket. Foto: Læsø Museum*

kunne levere en ydelse på 600 HK, hvilket kunne drive skibet fremad med en makshastighed på ca. 13 knob. Fartøjet var projekteret til at akkommodere op til 350 passagerer og 16 biler.

Indenfor var der apering til tre saloner på hver sit dæk og et plexiglasoverdækket soldæk til brug i sommerperioden. Derudover var der indrettet en lille restaurant til de rejsende. Særligt skibets stabilitet kombineret med restauranten ombord var et plus for de rejsende, omfattende de søsyge såvel som de søstærke. På den gamle dampfærge havde en rejsende nemlig i Læsø-Posten af 29. maj 1948 venligt gjort rederiet opmærksom på problemer i forbindelse med serveringen ombord, idet: *"Ingen har Appetit til at*

*nyde noget, naar Restaurationen er optaget af liggende søsyge Passagerer. Det er sikkert ikke nemt at nyde sin Kaffe eller Øl med velbehag med opkastende Medpassagerer ved Siden af sig."* Han bemærkede desuden, at mens alle var søsyge, sad fire søstærke mænd og *"nød sig en Pilsner medens deres nærmeste kastede op i Pøse."* Jo, det var skam med længsel, at mange så frem til at sejle med det nye skib fremover.

### **Udviklingen tager fart**

Det var dog næppe til at forudse, i hvilken retning den generelle samfundsudvikling gik. Den nye M/S Læsø var bygget for at man kunne efterkomme både turisternes, læsøboernes og erhvervslivets behov på langt sigt. Skibet var så sødygtigt, at restauratøren ombord allerede få måneder efter færgens indsættelse kunne melde om et langt større salg end normalt for det ellers vindblæste og oprørske efterår, og der taltes endda om, at et søsterskib ikke var utænkeligt.

Ikke desto mindre måtte rederiet på Læsø allerede i sommeren 1965 konstatere, at der forekom et uforholdsmæssigt stort pres på kapaciteten for det kun fire år gamle skib. I løbet af 1960'erne og 70'erne fløj udviklingen af sted med en voksende middelklasse. Bilproducenterne udnyttede den forhøjede købekraft og reklamerede lokkende for nye biler, der angiveligt ville give middelklassefamilierne større frihed. Resultatet blev overfyldte veje og ikke mindst færger, også på Læsø. Kun få år efter købet af et fint, robust skib stod dampskibsselskabet endnu en gang med de kapacitetsproblemer, man få år tidligere regnede med, at skibet ville kunne løse.

Problemet var opstået allerede under planlægningen af fartøjet, da konstruktionen stort set var

den samme som det gamle dampskibs, omend det nye fartøj var noget større og i sin indretning nyere. Men man havde ikke tænkt langsigtet i forhold til fremtidens færgefart. Den gamle damper var i 1947 blevet konverteret til at sejle på diesel, hvilket gav plads til flere biler, så den kunne medtage 10 styk. Det nye motorskib kunne kun laste seks mere, under stort besvær. Det blev efterhånden klart for rederiets bestyrelse, at skibet i princippet havde været forældet allerede inden det blev søsat. De begyndte med andre ord at se sig om efter en løsning.

### Ærøboen

I 1966 gav tilfældet en lille håndsrækning. Grenå-Anholt-ruten manglede på dét tidspunkt et skib, og

da det var kommet dem for øre, at Læsø søgte at skifte deres ud, indfandt et interessefællesskab sig. Efter en række forhandlinger i løbet af efteråret lykkedes det at få afsat M/S Læsø til Anholt. I mellemtiden havde Læsø Andelsdampskibsselskab haft et andet skib i kikkerten til indsættelse på Læsøruten, nemlig den kun et år gamle færge "Ærøboen," der havde sejlet mellem Ærø og Svendborg, hvis mest karakteristiske egenskab var porte i stævn og hæk, hvorfra biler og gods nemt og hurtigt kunne køres ind på et vogndæk i den ene ende, og efter endt overfart, ud igen i den anden. Efter salget af M/S Læsø fik dampskibsselskabet i november måned en chartreaftale i stand med Ærøboen, der for en måned skulle indsættes mellem Læsø og Frederikshavn med et muligt



*Ærøboens vogndæk og tilhørende ombord- og ilandkørselsfaciliteter sikrede en væsentlig bedre udnyttelse af tiden i havn. På Ærø var man glad for den lille færge, men ændrede bemandingsregler gjorde den uøkonomisk for rederiet, der charrede den ud til forskellige rederier, deriblandt Læsø, der endte med at købe færgen. Her er Ærøboen fotograferet ved afleveringen fra det tyske værft i 1965. Da færgen kom til Læsø, blev den omdøbt til M/F Læsø og malet i rederiets sort/hvide farve. Foto: Marstal Søfartsmuseum*

køb for øje, såfremt rederiet var tilfreds med skibet. I sig selv var den kombinerede bil- og passagerfærge ikke nogen egentlig nyskabelse, idet Sessanlinjen havde sejlet med sådanne færges mellem Frederikshavn og Göteborg i en årrække. For Læsøruten var det imidlertid en stor forandring, hvor der blev sparet meget tid på at laste og losse, og for første gang havde man en egentlig færge, der ville afløse den forældede skibsdrift. Kombineret med de nye muligheder, dette gav for trafikken, blev kapaciteten også forøget.

Ærøboen kunne med sine 47 meters længde og 10 meters bredde medtage mere end 30 biler på vogndækket. Herfra var der via to trapperum i styrbords side adgang til passagerafsnit på dæk 2, som var opdelt i to saloner, en for og en agter. Imellem disse to saloner var placeret pantry i bagbords side, samt en ankomsthall ved en landgangsdør i styrbords side, hvor der var adgang til to wc'er. Pantry og hall var adskilt af en mellemgang, der forbandt de to saloner. I agtersalonen fandtes to toiletter, et i hver side, placeret længst agterude. Vogndækket stod i øvrigt ikke tilbage for salondækket, hvad angik toiletforhold, idet der her var adgang til hele tre af slagsen! Fra bil-dækket kunne rejsende også via to trapperum gå ned til et afsnit under vogndækket, hvor der var aptering til passagerer samt mandskabsmesse og lukafer til besætningen. Agterude, fra salondækket på dæk 2, var der adgang til et soldæk, hvor man fra en trappe kunne stige op til båddækket øverst på færgen, hvor også broen med kaptajnens lukaf var placeret.

Modtagelsen af Ærøboen blev meget positiv. *"Læsø har nu faaet sin helt egen 'Storebæltsbro'"* stod der at læse på forsiden af Læsø-Posten den 4. no-

vember, og ordet "revolution" er ofte blevet brugt om færgens nye muligheder med ombord- og ilandkørsel, der sikrede langt mere effektiv udnyttelse af tiden i havn.

Ikke alle delte dog begejstringen. To uger senere kunne man i læserbreve konstatere en vis skepsis. Der blev stillet spørgsmålstejn ved kapaciteten på den nye færge. Nok var den smart, men når der skulle være lastbiler på vogndækket, hvor mange biler kunne der så blive plads til i forhold til det tidligere skib? Særligt lægger man mærke til Jens Morten Hansens indlæg i Læsøposten fra den 18. november, der anså den nye færge som et prestigekøb. Han gjorde bl.a. opmærksom på, at færgen ikke havde lastekapacitet, hvormed last skulle stilles på vogndækket og tage plads fra biler, og at man for kun ca. 100 passagerer ekstra skulle betale en merpris på godt 2 millioner kroner i forhold til det gamle skib, i tilfælde af at man købte færgen, der ville koste over 4 millioner. Ydermere fandt han skibet mindre sødygtigt og mente slutteligt, at man for købsprisen ville kunne få bygget et større og bedre fartøj end Ærøboen.

Den kritik blev imidlertid tilbagevist ugen efter af direktøren i dampskibsselskabet. Han gjorde gældende, at man i bestyrelsen havde undersøgt mulighederne, og et skib af Ærøboens størrelse og beskaffenhed ville som nybygning koste i omegnen af seks millioner kroner. Derudover forsøgte han at tilbagevise påstanden om, at skibet ikke var sødygtigt, og understregede, at mandskab såvel som passagerer var godt tilfredse med skibets egenskaber på søen.

Kritikken er delvist retfærdig, idet Ærøboen modsat M/S Læsø ikke var særligt sødygtig, men følgende kan i stedet konstateres: Ærøboen blev en suc-

cesfuld færge, der løftede trafikforholdene til Læsø; bilkapaciteten blev forøget fra maks. 20 biler til over 30; mængden af passagerer blev forøget, og dertil kom en stor reduktion af tid brugt i havn. Udviklingen var løbet fra M/S Læsøs beskaffenhed, som kunne bruge halvanden time på at blive tømt for last, mens den nye færge kunne rømmes på blot et kvarter. Det betød, at tiden, der før blev brugt i havn, kunne bruges på en overfart, hvilket muliggjorde flere ture frem og tilbage på en dag, og altså i sidste ende mere gods og flere passagerer overført per dag. Dertil kom, at stykgods i højere grad blev transporteret med lastvogne rundt om i landet, og de kunne naturligvis let og bekvemt køres ind på vogndækket.

Det endte da også med, at M/F Ærøboen blev købt af Læsø Andelsdampskibsselskab og blev omdøbt til M/F Læsø. Færgedrift blev fremtiden for resten af landet, og Læsø blev altså ingen undtagelse.

### **Stigende turisme**

Men selv for revolutionerende nyskabelser rinder tiden ud. Allerede i starten af 1970'erne var kapaciteten fuldt udnyttet, og i 1976 havde presset i løbet af sommersæsonen været så stort, at Læsø seriøst begyndte at diskutere mulighederne for ny kapacitet indsat på ruten. Ved en lejlighed i 1978 måtte færgen sejle om natten, efter et stormvejr havde forhindret færgen i at sejle en weekend. Derudover oplevede færgen indimellem problemer med at sejle ind til Vesterø Havn i hårdt vejr, dels på grund af meget lavt vand, men også på grund af stærk vind, da M/F Læsø ikke var udstyret med en bovpropel. Det blev efterhånden mere klart, at en løsning snart skulle findes. Der blev diskuteret frem og tilbage i løbet af foråret

og sommeren 1978. Der spekuleredes bl.a. i at have færgedrift med to fartøjer. Andre mente imidlertid ikke, at der var behov for ny tonnage. På et regionplanmøde på Læsø i slutningen af april 1978 sagde Villy Møller, medlem af kommunalbestyrelsen, meget klart, at han ikke syntes, at der var behov for en anden færge, idet han mente, at færgen sagtens kunne udnyttes bedre, f.eks. med natsejladser. Og så pointerede han: *"Vi behøver vel heller ikke at være så moderne et samfund som andre steder?"*

Om man på Læsø ville være moderne eller ej, så er det da uomtvisteligt, at den færge, der ti år tidligere blev omtalt som revolutionerende, nu i stedet blev benævnt som gammel og slidt og var blevet en stopklods for øens udvikling. Årsagen hertil skal findes flere steder. Siden færgens indsættelse i efteråret 1966 var der i løbet af årene kommet flere biler på vejene, hvormed behovet for at få sin bil med til Læsø voksede, hvorfor færgen hurtigt blev fyldt op. Derudover havde den større færge gjort Læsø mere tilgængelig. Det betød, at flere turister fandt vej til øen. I takt hermed krævedes flere og større lasttransporter med nødvendige varer til den voksende turismeindustri, samtidig med, at lastbilerne blev større. Derudover medtog personbilerne i stigende grad også campingvogne og trailere. Selvsagt havde færgen altså fået kapacitetsproblemer allerede midtvejs i 1970'erne, hvilket primært kan tilskrives, at færgens størrelse ret beset ikke var dimensioneret til at håndtere transportbehovet på længere sigt, men i højere grad var egnet til at håndtere trafikken, da den blev indsat i 1966. Så selvom færgen løftede Læsøs transportforhold, blev den hurtigt for lille. Der måtte findes en løsning, og den løsning blev en ny færge.





*Da Æroboen kom til Læsø imod slutningen af 1966, blev overfarten mellem Læsø og fastlandet for alvor løftet. Den nye færge kunne medtage 35 biler på vogndækket og 400 passagerer i de to saloner. Til højre på færgens vogndæk kan ses trappen, der førte op til soldækket, hvor en passager forventningsfuldt ser til, mens besætningen er i færd med de sidste forberedelser inden afgang fra Frederikshavn. Foto: Læsø Museum*

*Midtersalonen på Ane Læsø. Casinghuset ses til venstre, hvor brochurerne hænger, med toiletterne midtskibs. Til højre er styrbords landgang, med udsigt ind til forsalongen, hvor cafeteriaet er placeret. De farverige betræk på sæderne er af nyere dato, idet de oprindelige grønne læderbetræk blev udskiftet ved ombygningen i 1997. Billedet er taget i styrbords side, hvor farvekombinationen var blå og grøn, mens den i bagbords side var blå og rød. Foto: Kirsten Larsen*

*Anes cafeteria lå i forreste salon og var selvbetjent. Da Margrete med sin store flotte kiosk blev indsat på ruten, virkede cafeteriaet efterhånden noget gammeldags. I højre side af billedet kan man netop ane opgangen til broen. Foto: Preben Mikkelsen*



### **”Supergrisen”**

I slutningen af 1978 iværksatte dampskibsselskabet et skitseprojekt af den færge, rederiet ønskede indsat på ruten, og satte projektet i licitation. Det blev Ørskov Staalskibsværft i Frederikshavn, der fik ordren på den nye færge. Den skulle leve op til en række krav, der lagde begrænsninger på designet og størrelsen. Det skyldtes, at lige siden M/F Læsøs indsættelse på ruten i 1966 havde bestyrelsen i dampskibsselskabet arbejdet på etablering af et nyt færgeleje i Vesterø Havn, der inkluderede en udvidelse af havnen på Læsø og nye anløbsfaciliteter i Frederikshavn med landgang til passagerer og en broklap til lastning og losning af vogndækket. Projektet havde været dyrt og voldt en del besvær, og i slutningen af 1970'erne

var det svært at rejse kapital. Alene færgen ville koste omtrent 25 mio. kr. Derfor var man ikke interesseret i at ombygge eller etablere nye færgelejer i Vesterø og Frederikshavn, så det var et krav, at den nye færge blev bygget til at kunne anløbe de eksisterende havneanlæg. Derudover var det et krav, at færgen ikke oversteg en tonnage på 499 bruttoregisteretons, det samme som den gamle færge, da eksisterende krav fra myndighederne påbød en større besætning og øvrige godkendelser med større omkostninger til følge. Ovenstående krav resulterede i det meget karakteristiske design, som blev et af den nye M/F Læsøs kendetegn, nemlig den rhombeagtige form, eller cigarform, om man vil. Færgen var over 14 meter bred midtskibs, men snævrede ind bagtil og forude, således at portene agter og for blev så små, at færgen kunne anløbe de eksisterende ramper i land og samtidig sikre, at både biler og tung trafik kunne tilgå færgens vogndæk.

På vogndækket var placeret en midtercasing, der udover at støtte stålkonstruktionen husede elevator til gangbesværende, udstødning af maskingasser, og tre trapperum til passagerdækket samt ned under vogndækket, hvor der i lighed med den gamle færge var indrettet to saloner til passagerer samt aptering til besætningen. Casingen delte dækket i to halvdele med to vognbaner i hver halvdel til biler og lastbiler. Der blev ikke opsat hængedæk på færgen, men skulle behovet opstå, dimensionerede konstruktørerne salondækket til at bære et hængedæk, så det senere kunne opsættes.

Adgang til passagerafsnit på salondækket foregik enten via tre trapperum fra vogndækket eller fra landgang midtskibs. I begge tilfælde trådte man ind

i samme rum, der lå centralt og forbandt forsalongen og cafeteriaet med agtersalongen. Ankom passageren via elevator fra vogndækket, trådte vedkommende ind i den agterste salon, der var ikke-ryger område. Toiletterne samt puslerum var placeret centralt i midtersalongen, og det var også herfra, der var adgang til cafeteriaet oppe foran, så skulle man på wc eller købe kaffe, måtte ikke-rygerne famle sig igennem den tilosede midtersalon, hvor folk kunne pulse efter behag! Forsalongen var opdelt af pantryet, placeret i midten af rummet, hvor en trappe førte op til broen på bådedækket med radiorum samt lukafer og messe til besætningen.

Modsat sin forgænger var den nye M/F Læsø dobbeltskruet. Propellerne blev drevet af to marine-dieselmotorer som hovedmaskineri, samt tre hjælpe-motorer. Derudover var færgen udstyret med en eldrevet bovpropel, der lettede manøvrering i begge havne.

I lighed med de foregående skibe blev den nye færge et tilløbsstykke: Ny og flot og ikke mindst større end den gamle færge. På trods af kravene fra rederiets side var det lykkedes for værftet at bygge et skib, der væsentligt forøgede kapaciteten med en tonnage på de maksimale 499 brt. og lidt lavere dybgang end den gamle M/F Læsø. Den nye færge kunne medtage 350 personer i vinterhalvåret og op til 600 i sommerhalvåret, idet der blev regnet med passagerer udendørs, når vejret var mildt. Vogndækket kunne rumme 48 personbiler uden lastvogne, og i modsat fald regnede man med 10 lastvogne eller busser og 20 biler. Vogndækket syntes så stort, at man simpelthen ikke anede, hvad man skulle stille op med al den plads, der nu var, og det var forventet,

at behovet for bil- og lasttransporter nu var dækket til langt op i 1990'erne.

Færgen blev modtaget i foråret 1980 med storm. På prøvesejladsen, hvor den anløb Vesterø Havn for første gang, var over 500 mennesker stimlet sammen på havnen, og ved den officielle indvielse af ”øens stolthed” var folkemængden lige så stor. Den lokale garde spillede, og damer i læsødragter var naturligvis med ved dåben. Læsøposten skrev i en reportage, at *”Det man hidtil har kaldt Læsø-grisen er nu blevet til Super-grisen, og mange rejsende vil hylde forandringerne på ruten, der absolut er i positiv retning.”*

Den nye færge blev et kæmpe fremskridt, der flyttede grænserne for mængden af passagerer og gods, der kunne overføres på blot en overfart, og det var nu blevet muligt at efterkomme turisternes og erhvervslivets krav om befordring til og fra Læsø og dermed sikre maksimal indtjening i turistsæsonen. Ved færgens afsked i 2011 kunne man i Læsøpostens artikel læse om tidligere bestyrelsesformand, Erik Malmose, der bemærkede, at folk stod på kajen i 1980 og måbede: *”Hold da op, den færge bliver da aldrig nogensinde fyldt op.”* Ak, hvor disse ord skulle blive gjort til skamme!

### **Der sejles**

I starten af den nye M/F Læsøs tid på ruten var der visse begyndervanskeligheder. Et syrligt indlæg i Læsøposten fra redaktør Asger Strøm, sommerhusejer og dengang bosat i Aalborg, førte til megen diskussion frem og tilbage. Han skrev ironisk om den nye færge og dens mangler, bl.a. at færgen var for stor og manglede stemning. Det medførte en række meget kritiske svar fra øboere såvel som andre. Uanset

hvad man synes om Asger Strøms synspunkter, så var der eksempelvis problemer med til- og frakørsel på vogndækket, manglende passagerlandgang, og i starten af 1981 satte den ene hovedmotor ud, og færgen måtte sejle på én motor. Derudover var der økonomiske uoverensstemmelser med amtet vedrørende lånet i færgen.

Set bort fra alt dette var der dog meget stor tilfredshed med den nye, store færge. Fuldt udstyret med datidens mest moderne teknologi og navigationsinstrumenter løste den til fulde kapacitetsproblemerne i højsæsonen og var bortset fra motorproblemet meget driftssikker, selv i dårligt vejr. Såvel besætning som passagerer var meget tilfredse med skibet, der besejlede farvandet mellem Læsø og Frederikshavn de næste godt 32 år.

### **Skibskatastrofer og nye krav**

I løbet af firserne skete der yderligere forandringer på vejene, idet biltrafikken voksede eksplosivt. Færgen, folk regnede med aldrig kunne fyldes op, var hurtigt fuldt udnyttet i højsæsonen. I 1991 ofrede rederiet derfor 3 mio. kr. på at installere et hængedæk i hele styrbords sides bredde, fra skibssiden til casing, hvilket øgede kapaciteten på vogndækket med 12 biler, så færgen kunne medtage 56. Hænge-

*M/F Læsø, senere Ane, med den rhombiske form i sine velmagtsdage omkring 1986-87. Her kæmper hun sig vej igennem ismasserne mod Frederikshavn. Inde i havnen ligger Larvik Lines Peter Wessel. Den imponerende store færge bæver næppe for isen.  
Foto: Læsø Museum*



dækket formindskede dermed presset på M/F Læsø, men tiden var så småt ved at rinde ud for skibet og dets beskaffenhed.

I 1987 kæntrede passagerfærgeren Herald of Free Enterprise ud for Belgiens kyst kort efter afsejlingen. I 1994 led Estonia den samme skæbne i en storm. Begge færger sank som følge af indtrængende vand på vogndækket, der destabiliserede flydeevnen. I begge tilfælde mistede flere hundrede personer livet, og særligt Estonias forlis med over 800 omkomne chokerede. Dertil kom branden ombord på Scandinavian Star i 1990, hvor besætningen manglede ud-dannelse, og sikkerhedsprocedurer var blevet negligeret.

Ovenstående færgeskæbne blev grundlaget for en række nye krav til fremtidige færger og ikke mindst sikkerheden i de eksisterende færger. M/F Læsø var naturligvis ikke undtaget, og det stillede store udfordringer for skibets fremtidige kapacitet, der i første halvdel af 1990'erne i forvejen var under pres. Kravet til større stabilitet ville medføre, at stabilitetstanke skulle bygges ind i færgen, og da man ikke ville investere i en ombygning af færgen på Læsø, var vogndækket det eneste sted man kunne etablere tankene. Det ville reducere dens kapacitet fra omkring 56 til kun 32 biler, altså omtrent det samme antal som den gamle M/F Læsø. Med turisternes og erhvervslivets behov for bil- og lastbefordring i 1990'erne, var denne reduktion til en tilstand lig 1960'erne naturligvis uacceptabel for færgedriften.

### **Presset stiger**

Allerede inden de nye krav blev effektueret, diskuterede man på Læsø øens fremtidige befordringsbehov.

Det var i starten af halvfemserne blevet klart, at den eksisterende færgeres kapacitet var fuldt udnyttet og var blevet utilstrækkelig i spidsbelastningsperioden om sommeren. Installeringen af hængedækket var for en kort periode i stand til at afhjælpe kapacitetsmanglen på vogndækket, men det blev hurtigt for lidt. Færgeren var i turistperioderne tæt pakket. Hvis den fragtede lastbiler, var rækkerne af biler så tætte, at folk ikke kunne passere imellem dem, og adgangen for handicappede til elevatoren blev spærret, når ombordkørslen var igangsat.

Påske 1995 blev kaotisk. Mange blev efterladt på kajen i Frederikshavn, og selvom der blev sejlet ekstraturer, var det ikke tilstrækkeligt til at efterkomme turisternes ønske om at feriere på Læsø. Man frygtede for den kommende sommersæson, ikke mindst da der i forsommeren blev efterladt over 100 på kajen i Frederikshavn, da M/F Læsø uventet var blevet stuvende fuld. Erhvervslivet var stærkt utilfreds med transportproblemet. Færgeren blev beskyldt for at begrænse turismeindustriens muligheder. Sommerhusejere, pensionater og campingpladserne stod klar til at modtage turister, men færgen kunne ikke levere dem. Den var simpelthen blevet en direkte hindring for øens udvikling. Var det på tide at købe en ny, eller var der andre løsninger at arbejde med? Ét var sikkert: det enlige skib kunne i fremtiden umuligt efterkomme transportbehovet.

Bestyrelsen i Andelsfærgeselskabet arbejdede på at få en ny færge til Læsø og søgte at rejse kapital dertil. En løsningsmodel, der blev arbejdet på, var at få ny og væsentligt forøget kapacitet indsat på ruten og samtidig beholde M/F Læsø af hensyn til forsyningsikkerheden. Læsø var nemlig tidligere blevet



*Margrete frembyder en ligeså majestætisk profil som hendes navn antyder.  
Foto: Læsø Museum*

afskåret fra fastlandet, når der opstod pludselige og akutte problemer i driften. Da en andelshaver i Færgen havde haft guldbryllup, kunne flere gæster ikke deltage grundet problemer med færgens skruer. Ved en anden lejlighed havde myndighederne forlangt, at sejladsen blev indstillet, indtil bovporten var blevet forstærket og justeret. Læsø var altså ekstremt sårbar over for afbrydelser i den daglige sejlads, men den problematik kunne løses ved at have en reservefærge.

Der blev derfor udarbejdet en projektering af en ny færge, som Nordsøværftet i Ringkøbing fik ordre på i 1996. Samtidig var det planen, at M/F Læsø skulle ombygges umiddelbart efter indsættelsen af

den nye færge på ruten, således at man i sommeren 1997 kunne påbegynde færgedrift med to gode fartøjer, der levede op til alle fremtidige krav.

### **Den smukkeste færge i Danmark**

Der var fra starten stor bevågenhed over den nye færge, og det var også som tidligere, når et nyt skib var indsat på ruten, en stor begivenhed, da Margrete Læsø første gang anløb Vesterø Havn. Der var imidlertid problemer med broklapperne til vogndækket, der skulle justeres, men disse problemer blev efter nogle uger hurtigt løst, således at Margrete kunne påbegynde sejladsen. Og det gjorde hun.

”Det er den smukkeste færge i Danmark,” sagde daværende direktør for færgeselskabet, Brian Schmidt. Og det er også et flot skib, som har besejlet ruten siden 1997. Det nye primære fartøj er 69 meter langt og over 16 meter bredt og uden midtercasing på vogndækket. I stedet er der fem gennemgående vognbaner samt to hængedæk, et i hver side. Kapaciteten fik et kæmpe løft med plads til 40 biler sammen med 12 lastvogne, eller alene 76 biler i alt. Fra vogndækket kan man nå passagerafsnit på dæk 3 via fire trapperum og to elevatorer i skibets sider. Salonerne kan rumme knap 600 personer. Margrete Læsø havde kostet over 90 mio. kr., og dertil kom en investering i M/F Læsø, der beløb sig til ca. 13 mio. kr.

M/F Læsø var i 1997 blevet 17 år gammel og efterhånden noget utidssvarende. De tidligere omtalte færgeulykker havde rejst nye stabilitetskrav og krav til brandslukningsudstyr på eksisterende færges. Margrete Læsø var bygget til at efterkomme kravene, men på M/F Læsø skulle en større ombygning til. Således blev hun lagt på bedding i Skagen og fik indbygget 14 tørtanke i siderne på vogndækket, og hængedækket blev fjernet. Salonerne under vogndækket blev ligeledes fjernet. Formålet med at indrette plads til passagerer i bunden af skibet kommer sig af, at skibets rulninger i hård sø mindskes, jo dybere man kommer ned i fartøjet, hvilket gav en noget behageligere overfart for de mindre søstærke. Rummene dernede var imidlertid ofte dårligt ventilerede, og adgangen til og fra dem var som regel uegnede som nødudgange og ville blive svært belastede i tilfælde af en evakueringssituation. Derfor tillod nye krav ikke sådanne faciliteter. Derudover kom en udskift-

ning af brandslukningsudstyret, og samtidig blev maskinovervågningen opdateret og computerstyret, så færgen kunne overvåges og styres fra broen uden en mand i maskinrummet. Endeligt blev hun malet i rederiets nye farver, med ”Læsø Færgen” påmalet skibssiden og navnet ”Ane Læsø” i stævnen og agter.

### **Margrete og Ane**

”Margrete Læsø” og ”Ane Læsø” blev begge indviet i en navngivningsceremoni i juni 1997, og den nye tofærgedrift trådte officielt i kraft og var omgående en succes. Sæsonen dette år så en stor stigning på 20 pct. flere biler overført og 23 pct. flere busser samt en stigning på 26 pct. for campingvogne. I juli måned alene blev overført 1000 biler mere end året før. Tallet for gående passagerer steg fra 175.000 personer til over 190.000. Indsættelsen af den nye tonnage havde effektivt virket på antallet af turister. Der var nemlig kommet så mange, at øens udlejningssteder ikke kunne huse dem. Færgen var ikke længere øens stopklods, men havde i stedet spillet bolden over til erhvervslivet, som havde ansvaret for at tage sig af de turister, færgen nu var i stand til at transportere.

Den nye færge havde sammen med den gamle virkelig formået at åbne Læsø for resten af verden. Alt var dog ikke så perfekt. Førnævnte ombygning af den gamle færge fik den konsekvens, at Ane kun kunne medtage 32 biler på vogndækket, eller med to lastbiler kun 22 personbiler. Stabilitetstankene på vogndækket mindskede dets bredde og gjorde de fire vognbaner, dimensioneret efter 1980’ernes trafik, smallere, og med Margretes indsættelse på ruten får man en fornemmelse af, at Ane blev skubbet i baggrunden. Færgen, der tidligere var ”øens stolthed,” blev



i 1997 beskrevet således af Læsøposten: *"Godt ser den ikke ud, den gamle Læsø-færg, mens den ligger på bedding i Skagen – specielt ikke når man sammenligner den med den nye."*

Man kan diskutere, om det er retfærdigt at sammenligne to så forskellige skibe, bygget til så forskellige behov og tidsaldre, men uanset hvad måtte Ane fremover finde sig i en sekundær rolle på Læsøruten, overskygget af Margretes vældige profil. Men nyt, stort og flot er ikke ensbetydende med ubetinget godt.

### **Strandet**

Læsø er, blandt flere andre ting, kendt for fortidens strandinger i det lumske farvand omkring øen. Der var imidlertid ikke mange, der havde regnet med, at øens beboere endnu en gang henimod slutningen af det 20. århundrede skulle stå på den anden ende for at komme til stranden og overvære et grundstødt skib. Og ingen havde vel troet, at det var selveste Læsøfærgens nye og hidtil største, mest moderne fartøj, der lå tæt under land nord for Vesterø. Det var ikke desto mindre tilfældet i julen 1998.

Kort før afgang kl. 15.00 søndag eftermiddag den 27. december sad 166 passagerer ombord på Margrete Læsø og ventede på afgang. Mange var julegæster, der havde tilbragt julen hos familien eller i sommerhus på Læsø, og de skulle nu hjem til hverdagen igen. De sad med blandede følelser og kiggede ud ad vinduerne på det mørke, oprørske hav. Vinden blæste i nordøstgående retning med en hastighed på 18-20 m/s med vindstød af endnu hårdere styrke. De søstærke betragtede med respekt de skumtoppede, høje bølger, som vinden piskede op, mens de øvrige

bævede for en hård overfart og spiste søsygetabletter for at klare turen med balancen nogenlunde intakt. Der havde i timerne inden afgang været aktivitet på kontoret ved havnen i Vesterø og ikke mindst på broen ombord på Margrete på grund af det hårde vejr, men man havde vurderet, at turen var sikker og ikke nødvendig at aflyse, og den 10 mand store besætning var klar til at sejle.

De normale procedurer blev gennemgået inden afgang. Rampen til vogndækket blev hævet, og porten lukket i. Landgangen blev taget fra, og maskinerne arbejdede for at holde færgen til kajs, mens fortøjningerne blev kastet. For en kort stund blev maskinerne stille, inden de buldrende slog bak, så hele agterskibet vibrerede, og Margrete Læsø begyndte langsomt at bakke ud af sit leje, mens bovporten gradvist lukkede i. Ved hjælp af de tre bovpropeller svajede hun rundt om bolværket, og agterstavnen nærmede sig Ane Læsø, som lå mørk og stille ved kajen. Hun skulle først sejle fire timer senere. Maskinerne på Margrete slog fra bak til fremad, og skruerne arbejdede på at accelerere færgen op i fart. Afstanden til Anes agterstavns øgedes gradvist, og Margrete bevægede sig fremad, ud af havnen. Alt forløb planmæssigt, indtil stævnen var gledet ud mellem molehovederne, men så tog begivenhederne fart.

Om eftermiddagen havde Preben og Inga Eriksen, dengang bosat i Vesterø, været nede ved havnen og sendt deres to døtre og svigersønner og tre børnebørn, som havde været gæster henover julen, med færgen. De var knap nok nået ind ad døren derhjemme, da deres ældste datter ringede. Preben kunne ikke tro sine egne ører, da hun fortalte, at de sad fast på stranden uden for havnen.

*Ane Læsø (øverst) og Margrete Læsø, side om side. Synet blev efterhånden meget velkendt for læsøboerne og turisterne. Fra slutningen af 2011 måtte man imidlertid vænne sig til, at det gamle færgeløje var tomt. I stedet er der etableret nyt færgeløje på modsatte side af samme pier, som Margrete lægger til, hvor der på dette billede er stensætning ned til vandet. Foto: Læsø Turistbureau*



I Byrum havde en anden Preben, nemlig Preben Mikkelsen, aflagt naboen visit. Efter lidt samtale var den ene søn, der var lidt af en spøgefugl, kommet hjem og havde fortalt, at færgen stod oppe på stranden. *"Har du flere gode julehistorier, du vil fortælle?"* spurgte Preben ironisk. Men det viste sig altså at være sandt.

Hvad mange havde svært ved at tro, var hændt. Idet Margrete Læsø sejlede ud af havnen med stævnen forrest, slog et kraftigt vindstød agterstavnen ind mod det nordre molehoved og knuste såvel molehoved som styrbords skrue og gjorde Margrete ude af stand til at manøvrere under de barske vejrforhold. Hun gled derfor med vinden direkte ind på Nordre Rev og satte sig fast på det lave vand med stævnen ind mod land. Og hvilket skue det ikke var! Hele Læsø valfartede mod stranden. Hovedvejen var fyldt med biler på vej mod Vesterø, og stranden myldrede med læsøboere, der alle ville overvære færgens grundstødning. Fløjstagen, der i gamle dage signalerede en stranding, var blot udskiftet med mobiltelefoner.

Om bord på Margrete kunne de strandede så se på, mens Ane Læsø, med en vis nonchalance, problemfrit gled ud af havnen kl. 19.00 og satte kursen mod Frederikshavn. Denne dag, mere end nogen anden, viste klart, hvor nyttig tofærgedriften var.

### **Anes tid forbi**

Efter 12 timer ombord på færgen kunne de trætte passagerer gå i land kl. 03.00 i Frederikshavn. Det var lykkedes for Switzers slæbebåde at trække Margrete Læsø fri af stranden og få hende bugseret hen til kajpladsen i Frederikshavn. Det resulterede i et par uger på værft for at få monteret ny skrue og di-

verse reparationer efter sammenstødet med molen i Vesterø. Der havde været lidt problemer med Margrete Læsø i den første tid, først og fremmest med at "lære hende at kende," men også manøvrering og andre tekniske ting. Den store profil, Margrete præsenterer, indfanger en masse vind, hvilket man tilskriver som en årsag til strandingen. Hvem der i sidste ende havde ansvaret for grundstødningen, er et emne til diskussion. Menneskelige fejl kombineret med den nye færge, hvis egenskaber i søen man endnu ikke havde lært at kende, samt dårligt vejr, kan alle have bidraget til uheldet. Kaptajn Niels Bondesen drog konsekvensen af de efterfølgende spekulationer og tog sin afsked med Læsøfærgen.

De første par år med den nye færge var dermed noget af en problemfyldt periode, men vigtigst var, at Margrete Læsø udførte den opgave, hun var blevet sat i verden til: at løse Læsøs transportbehov og løfte serviceniveauet for både turismen, erhvervet og læsøboerne. Det gjorde hun til fulde, og gør det stadig i dag.

Skal man i grove træk beskrive udviklingen siden Margrete Læsøs indsættelse på ruten, er støt stigende passagertal og vækst i motortrafikken det generelle billede, indtil krisen i 2009, hvor færgen oplevede en nedgang i passagertallet. I 2010 kom så en ny rapport fra Indenrigsministeriet, der fastslog, at Læsøfærgen med sin daværende kapacitet ville få problemer i fremtiden med at få overført de krævede mængder gods og passagerer. Rapporten arbejdede ud fra en række løsningsmodeller med andre skibe, herunder forskellige hurtigfærger. Analysen kom dog frem til, at alle løsninger med undtagelse af at opretholde den hidtidige drift, var uøkonomiske.

Den foreslog imidlertid at skifte Ane Læsø ud med et andet skib, således at reservefærgen ville kunne bistå Margrete Læsø i at opretholde en nødvendig vogndækskapacitet. Her pegede man i rapporten blandt andre på Samsøfærgen ”Vesborg.”

Nogle af de væsentligste problemer med Ane var de dybt utidssvarende forhold på vogndækket, der kun kunne akkommodere 32 meget tætpakkede biler, hvilket var alt for lidt i spidsbelastningsperioden om sommeren, særligt i tilfælde af havari på Margrete Læsø, der forudsatte, at Ane skulle indsættes. Skete dette i højsæsonen, ville man i 2010’erne være sat tilbage med kapacitet svarende til 1960’erne, hvilket var uacceptabelt allerede i starten af 1990’erne. Sikkerhedskrav fra Søfartsstyrelsen greb også ind i kapaciteten, idet der altid skal være et vist antal besætningsmedlemmer ombord på en færgе til et gi-

vent passagerantal. Da Læsøfærgen besluttede at spare to personer væk i Anes cafeteria, nedsatte det kapaciteten til under 200 passagerer til stor skuffelse for de mange efterladte på kajen. Hertil kom brændstofforbruget på Ane samt mange og dyre vedligeholdelsesomkostninger.

Selskabet havde tidligere ansøgt om midler til en ny færgе, hvilket blev afvist af Indenrigsministeriet, men til gengæld fik rederiet i stedet førømtalte rapport, der udpenslede fire løsningsforslag. Et var at sejle med kun Margrete Læsø, opgraderet og forlængt, men der var udbredt modstand mod at vende tilbage til driften med kun én færgе. Færgeselskabet begyndte i stedet at arbejde med et løsningsforslag, der indebar salg af Ane Læsø og investering i ny reservekapacitet. Daværende direktør i selskabet, Jess Jessen Klixbull, havde så tidligt som i 2002 udarbej-

*Vogndækket på Ane Læsø efter ombygningen, set fra stævnen mod agter. Midterca-singen i centrum husede trappeop-gange til salondæk- ket og trappe til besætningslukaf-fer og maskinrum under vogndæk- ket, samt elevator og udstødning til skorstenen. De*



*fire vognbaner blev meget smalle efter indbygningen af de 14 tørtanke, som ses her i hver side. Desuden er hængedækket, der var placeret i styrbords side, over vognbane 1-2, fjernet. Billedet er fra Anes sidste afsejling, hvorfor reserveankret er fundet frem. Foto: Preben Mikkelsen*



*Ane Læsø, inden hun afsejlede fra Vesterø om morgenen den 10. oktober 2011. Ved seneste dokning i januar 2011 blev der ikke gennemført langsigtede investeringer i hendes vedligehold, som blev begrænset til lavest mulige niveau, hvilket hun her på billedet bærer præg af. Ikke desto mindre kostede dokningen 1,3 mio. kr. at gennemføre, bl.a. som følge af gennemtærede bundplader.*

*Foto: Preben Mikkelsen*

det et notat, der blandt andet indeholdt overvejelser omkring salg af Ane, der ville give en årlig besparelse på over to millioner kr. Nogle år senere ville den årlige besparelse ikke være blevet mindre, men til gengæld havde bilturismens udvikling gjort færgens kapacitet nødvendig for overførslen af motortrafik, og i slutningen af 2000'erne var hendes kapacitet blevet helt utilstrækkelig. Sagt med andre ord havde besparelsen på færgelejet i 1997 ødelagt Ane Læsøs vogndæk og dermed hendes evne som effektivt transportmiddel.

### **Psara Glory, Piraeus**

Fuld af rust ved ankrene, fenderlisterne, udvendige riste og vinduer og øjensynligt slidt, men dog ikke uden en vis stolthed, lå den færge, der i 1980 løftede

Læsøs transportforhold til himlen, tidligere M/F Læsø, nu Ane, ved sit leje i Vesterø Havn, mandag morgen den 10. oktober 2011. Mens vinden blæste frisk fra vest, plaskede og klukkede vandet mildt omkring stenene og træpælene ved molerne. Der var mørkt og gråt og typisk efterårskoldt, en dag der emmede af vemod. Ane Læsø, et monument i Læsøfærgens historie, skulle for sidste gang afsejle Vesterø Havn, for aldrig igen at vende tilbage til sin hjemhavn igennem 32 år. En lille skare af læsøboere og turister var mødt op for at tage afsked med det trofaste lille skib, der næsten tangerede den gamle læsødamperes tjenesterekord på 33 år. I al slags vejr havde Ane sejlet; igennem tyk is, godt hjulpet af Stenas færger; i en storm, mens Margrete hjælpeløst og opgivende så til inde fra stranden; i sommerens



*Ane lægger for sidste gang Læsø bag sig. Da Margrete passede fartplanen, modtog Ane end ikke en afskudssalut fra sin makker igennem 14 år. De to færger har i fællesskab fragtet mange tusinder turister og læsoboere frem og tilbage mellem Læsø og fastlandet. Foto: Preben Mikkelsen*

varme og milde brise. Altid velvillig og evigt tjenstfuld havde hun fragtet hundredetusindvis af turister og øboere til og fra Læsø. Da hendes storhedstid var forbi, havde hun pænt accepteret en tilbagetrukket rolle, fundet sig i nedværdigende udtryk som ”den gamle” og måtte magtesløs se til, mens hendes engang så enorme vogndæk blev ødelagt af 14 læktanke. Smuk havde hun set ud som ung, men var ældet med ynde og indgød altid respekt, når hendes bovport hævede sig over Vesterø Havn. Det var slut nu.

Ane var blevet solgt til det græske rederi Agia

Marini og skulle fremover sejle i det græske øhav nær det tyrkiske fastland mellem øerne Psara og Chios. Her skulle hun indregistreres som hjemmehørende i Piræus med navnet ”Psara Glory.” Læsøs så stolte skib skulle fremover tilbringe sin tilværelse i Middelhavets blå bølger med sin bovport tilsvejset og den tilhørende bilport uvirksom, dele af agtersalonen fjernet og uden en ordentlig anløbsplads. Nostalgikerne kan blot håbe, at Ane ikke skal ende sin tilværelse som vrags på en fjern strand, langt væk fra Kattøgats grønne bølger, som hun kender så godt, lig den ulykkelige skæbne, der blev den gamle M/F Læsø til del, der i dag ligger på en strand i Marokko og forsumper i ubemærketthed.

De to Marinedieselmotorer, de allerførste af sin slags fra Alpha Diesel i Frederikshavn, blev varmet op og endelig slået på bak. Langsomt og majestætisk gled Ane Læsø ud af det gamle leje. Imens bovporten lukkede i, svajede hun rundt om sit bolværk, som hun havde gjort det i over 30 år. Da den eldrevne bovpropel havde fået vendt stævnen mod nordvest, skiftede maskinerne fra bak til fremad for sidste gang og accelererede hende gradvist op i fart. Ane lagde endelig Læsø bag sig, vel vidende, at hun aldrig mere skulle opleve at sejle ind til sin gamle, smukke ø igen. En æra var forbi.

### **Vesborg**

I løbet af 2011 var Færgeselskabet Læsø i kontakt med henholdsvis Danske Færger A/S, som sejler på Samsø og ejede færgen Vesborg, samt Agia Marini og et italiensk rederi. Færgeselskabet arbejdede på at få afhændet den over 30 år gamle Ane og i stedet anskaffe sig Vesborg som den nye reservefærge.

Det italienske rederi trak sig, da Læsø krævede over 7 millioner kr. for Ane. Agia Marini var derimod fortsat meget interesseret i hende, og der blev indledt forhandlinger om salg. Den handel faldt i hus i løbet af efteråret, og Læsø fik 5 millioner kroner for færgen. Det banede vejen for anskaffelsen af Vesborg.

Indtil da rådede Færgeselskabet stadigvæk over Ane Læsø. Teknikere og besætning fra Grækenland ankom til Læsø en uges tid inden afsejlingen, besøgte hende og blev undervist i færgens maskinelle og tekniske funktioner. En officiel overrækkelse skulle finde sted i Frederikshavn tirsdag den 11. oktober, så Ane afsejlede om morgenen den 10. På sin sidste tur var en række gamle besætningsmedlemmer ombord, og de overværede øvelserne, som den græske besætning krævede. Ankerspillene skulle eksempelvis afprøves, og de fungerede upåklageligt til trods for, at ankerkæderne med tiden var blevet aldeles røde.

Vesborg blev sikret til Læsø samtidig med afhændelsen af Ane Læsø og er et noget nyere fartøj, bygget ved Ørskov i 1995. Dog var der mange installationer, som skulle udskiftes eller laves om for at tilpasse færgen til ruten på Læsø. Selv om ex-Vesborg kun er to år ældre end Margrete, bærer hun præg af billige løsninger. Konstruktionsmæssigt er der sparet på en række områder i modsætning til Margrete, hvis konstruktion er yderst velgennemtænkt. Sætter eksempelvis pumpen til smøreolie ud på ex-Vesborg, må man sejle videre på én maskine, hvorimod Margrete er udstyret med en reservepumpe. Vesborg blev solgt til Læsø for 24 millioner kr. inklusive en bilrampe, men derudover kom udgifter til adskillige andre arbejder foruden ombygning af fæргеleje i Vesterø samt udvidelse af de eksisterende landgangsfaciliteter på Læsø og i Frederikshavn. Selv om listen over de nødvendige arbejder var lang, er tidligere

*Den tidligere Samsøfærge Vesborg i færgeselskabets velkendte farver, netop i færd med at udføre den sædvanlige svajemanøvre i Vesterø Havn. Færgen har en markant større vogndækskapacitet og er langt nemmere at vedligeholde end den gamle Ane Læsø, men hun er ikke et særligt populært fartøj.*

*Foto: Preben Mikkelsen*



vedligeholdelseschef, Lai Mortensen, ikke i tvivl om, at ex-Vesborg er et langt bedre fartøj at have sejlede, end forrige Ane Læsø, om end hun ikke er ligeså velkonstrueret som Margrete Læsø.

Ex-Vesborg kan med sin længde på knap 54 meter og bredde på 15 meter medtage over 400 passagerer og 76 biler, hvilket er en væsentlig forøgelse af kapaciteten i både sommersæsonen og som afløser i tilfælde af havari på Margrete. Ex-Vesborg har hængedæk i hele vogndækkets bredde, der kan reguleres i højden, hvilket giver store variationsmuligheder for medtagelse af lastbiler og biler af forskellig højde og størrelse.

Med Vesborg, omdøbt til Ane Læsø, har færge-selskabet et værdifuldt aktiv, om end færgen ikke er så velanset som Margrete, men hun kan altså med sin meget større kapacitet sikre Læsøs transportbehov de næste år. Hvad fremtiden vil bringe herefter, er svært at sige. Der er i skrivende stund (efterår 2016) tale om en ny primær færge, hvor Margrete skal fungere som afløser, og den nuværende Ane Læsø skal derfor sælges indenfor en overskuelig fremtid, men intet er på nuværende tidspunkt sikkert. Indtil videre vil den hidtidige drift fra 1997 fortsat fungere i de næste åringer, og Læsø vil forhåbentlig i alle tilfælde kunne profitere af den nuværende og fremtidige færgefart mellem moderlandet og Læsø.

### **Færgefartens historie i perspektiv**

Vandet mellem Læsø og fastlandet er på én gang det, der for mange gør øens afsondrethed tiltrækkende som fritids- og ferieophold, men udgør på samme tid en barriere for Læsøs samfund i forhold til resten af landet, hvilket lægger et stort ansvar på færgeforbin-



*M/S Læsø var det første motorskib på Læsørutten, men man var ikke særligt fremsynede under konstruktionen, og den blev efter få år afhændet til Anholt.*

*Fotos: Læsø museum*

delsen. Færgefarten har siden slutningen af 1800-tallet fungeret som en udviklingsbærer, særligt siden 1961, hvor udviklingen er gået stærkt fremad i hele landet. Denne udvikling har smittet af på Læsø i form af konstant stigende turisme og deraf stigende turismeindustri, som Læsø er blevet meget afhængig af.

Den første motorfærge, der blev indsat i 1961, illustrerer meget godt færgens rolle i den udvikling. Skibet blev bygget efter forældede principper, som var utidssvarende i forhold til transportbehovet for personbiler og fragt. Den blev derfor en prop i en eksisterende flaskehals for både turismen og erhvervet frem for at løse problemet. Ærøboen løste imidlertid den opgave kortvarigt og markerede en ny tid for



befordringen til og fra Læsø, men da turismestrømmen i løbet af 1970'erne blev fordoblet, blev færgens kapacitet utilstrækkelig og bremsede, snarere end fremmede, Læsøs muligheder for at bruge turisme som løftestang til øens udvikling. I 1980 oplevede Læsø et kæmpe fremskridt, da den nye M/F Læsø blev indsat. Historien om den færge vidner imidlertid om, hvor vanskeligt det er at forudsige fremtiden. Knap ti år senere blev færgen endnu en gang stopklods for erhvervet, der efterspurgte turisterne, men som ikke kunne leveres. Med Margrete Læsø og tofærgedriften, der muliggør flere daglige afgang i højsæsonen, har Læsø set en ny æra indenfor færge- driften og sikret forsyningsikkerheden til øen. Da landevejsprincippet trådte i kraft i efteråret 2016, oplevede Læsøs virksomheder et opsving, og øen har haft glæde af turisternes forøgede lyst og muligheder for at rejse til Læsø, takket være de billige billetter. Driften med Margrete Læsø, som nu er næsten 20 år gammel, og reservefærgen har, for første gang siden 1961, sikret befordringen af trafikken til og fra Læsø længere ud i fremtiden, end hvad tilfældet hidtil har været på ruten. Dog kan indførelsen af landevejs- princippet i de kommende år gøre det nødvendigt igen at udvide kapaciteten, så færgen ikke igen skal blive flaskehalsen for turismen.

Et af problemerne med transporten af de vigtige turister har tidligere været driften med kun én færge, hvilket har bevirket manglende kapacitet i spidsbe- lastningsperioden og deraf tabt omsætning for Læsøs virksomheder. Det problem har man ikke nu, men det rejser dog andre spørgsmål. Kan en tilstrækkelig stor færge løse opgaven for de to færger? Problemet med tofærgedrift er, at reservefærgen er dyr at have

liggende og at vedligeholde, og den er det meste af tiden passiv og bruges kun i højsæsonen, som im- mervæk er meget kort, og når det primære fartøj er i dok. I tilfælde af uheld og havarier har reservefærgen vist sig at være et glimrende aktiv, men behøver en reservefærge ligge Læsø til last økonomisk, hvis den i stedet kan rekvireres andetsteds fra, eksempelvis i samarbejde med andre rederier? Fordelen er her, at rederierne kan deles om driftsudgifterne til færgen. Der er dog ikke udsigt til dette foreløbig, men ét er i hvert fald sikkert: færgespørgsmålet er stadig til stor diskussion, og dens betydning for Læsø vil forment- lig i lang tid fremover stadig være vital som livsner- ven til fastlandet, hvad enten færgefarten i fremtiden bibeholdes med to fartøjer eller med kun et enkelt.



*M/F Læsø fra Ærø var den første egentlige færge med et vogndæk til biler. Den smukke lille færge var bygget på Martin Jansens Werft i Leer, Vesttyskland*

## Kilder:

### Interviews:

Jess Jessen Klixbüll, 27/10 2016.

Lai Mortensen, 27/10 2016.

Preben Mikkelsen.

### Rapporter:

Afdækning af driftsøkonomisk udvikling for Færgeselskabet Læsø K/S i perioden 1999-2008, samt Vurderings- og konsekvensanalyse af muligheder for ændring i service og priser. Læsø 2009.

De større øers særlige økonomiske problemer – en redegørelse udarbejdet i 1977 af Marstal, Ærøskøbing, Samsø, Fanø og Læsø kommuner i samarbejde med Kommunernes Landsforening.

Debatoplæg om færgetrafikkens udviklingsmuligheder. Cowi Consult og Andelsfærgeselskabet Læsø, september 1992.

Mindre danske færges. Før, nu og i fremtiden. Søfartsstyrelsen, København 1995.

Mulighed for ny færge til Læsø. Udarbejdet af Færgeselskabet Læsø K/S, OSK Shiptech og Peter Schrøder Jepsen, november 2015 (business case vedrørende omstændighederne om anskaffelse af ny og større tonnage).

Specifikation for Bil- og Passagerfærge til Andelsdampskibsselskabet Læsø. Marineconsult A/S, København 1979.

Undersøgelse af behov for ny færge til Læsø. Indenrigs- og sundhedsministeriet i samarbejde med Niras, August 2010. Hovedrapport og bilagsrapport.

### Andre

Danmarks Meteorologiske Institut.

Hans Nielsen og Brian Schmidt. "Modernisering og omlægning anno 1997." I *Læsøfærgen*. S. 39-44. Andelsfærgeselskabet Læsø, Læsø 1997.

John Cappelen og Leif Rasmussen. "Vintervejret 1998-99" i *Vejret*. S. 21-25. Dansk Meteorologisk Selskab, maj 1999.

### Arkivalier o.a.

Læsøposten fra 1948 til 2016, ved Lokalhistorisk arkiv.

Generalarrangementer fra dampskibet á 1928 samt motorskibet fra 1961 ved Lokalhistorisk arkiv.

Øvrige arkivalier såsom breve, e-mails, rapporter og data over færgerne, samt generalarrangement over Ærøboen, stammer fra Færgeselskabets arkiv.

Fotos er fra Lokalhistorisk arkiv.

Foto af Ærøboen fra Marstal Søfartsmuseum.

Derudover har Preben Mikkelsen og Kirsten Larsen begge stillet deres billedsamling af tidligere Ane Læsø til rådighed.

Michael Nordstrøm Pedersen er født i Frederikshavn 1992 og blev student ved Frederikshavn Handelsgymnasium i 2012. Han er bosiddende i Aalborg og uddannet bachelor i historie ved Aalborg Universitet. Michael studerer til kandidat i almen historie og har som en del af kandidatuddannelsen været praktikant ved museet i løbet af efteråret 2016.



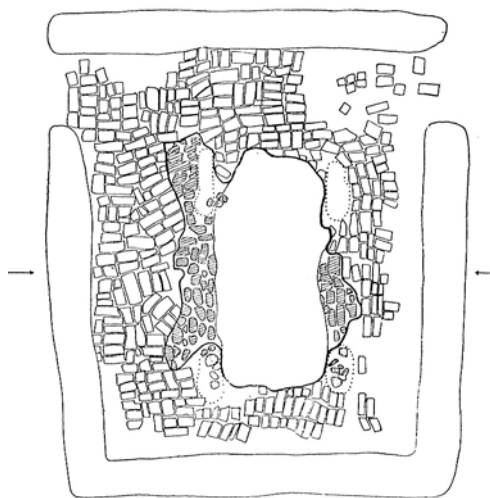
# Vi gør det i fællig

## Om haver og havefælliger på Læsø – en (vigtig) fortælling om læsøboerne og øens historie

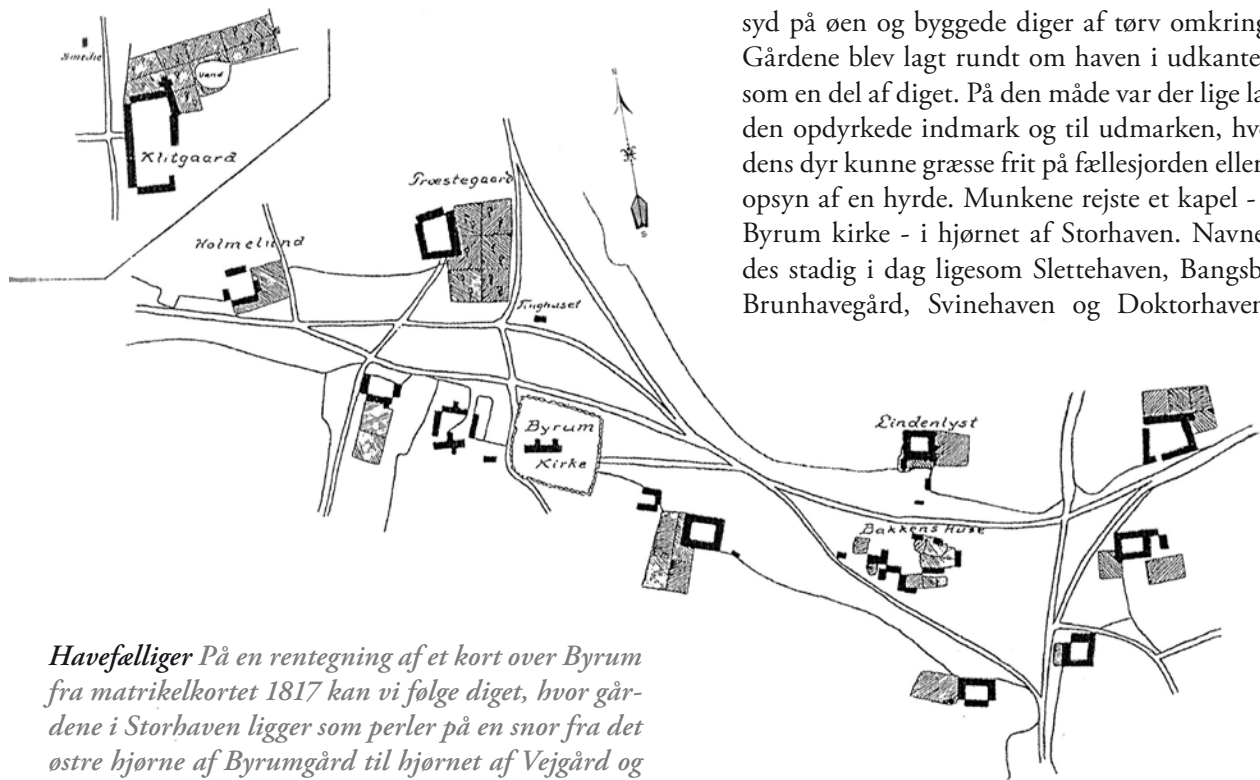
Da en flok læsøborgere i 1898 fandt ud af at gå sammen om at få bygget et forsamlingshus i Byrum, stod de ikke på bar bund. De havde prøvet det før. Det samme var tilfældet, da man hjalp hinanden med at rejse missionshusene og stifte et andelsmejeri. De handlede nemlig på baggrund af en århundrede lang erfaring for at løfte i fællesskab og imødegå de omskiftelige vilkår og udfordringer, som ø-livet bød på. Andelstanken var på ingen måde ny på Læsø. Den praktiseredes allerede i saltsyderierne i middelalderen. De enkelte bolsmænd ejede anparter i saltpanderne og drev dem i fællesskab.

### Landnam – eller hvordan Læsø blev bebygget

Læsø er en ung ø og blev befolket forholdsvis sent i vikingetid og tidlig middelalder – dvs. i 1000 og 1100-tallet. Det var formentlig cisterciensermunkene fra Vitskøl kloster, der fandt ud af, at det var muligt at syde salt på Rønnerne. Dette blev livsgrundlaget for en voksende befolkning. Man ryddede store lysninger – også kaldet haver – i egeblandingskoven



*Skitse af et saltsyderi udgravet i 1943 ved Bobakker syd for Bangsbo. Det er omgivet af 1 m brede diger og brolagt omhyggeligt med flade tørv. I midten ses ildstedet. Saltet var læsøboernes vigtigste indtægtskilde i middelalderen. Det blev til en hel industri. Domkapitlet i Viborg der ejede Læsø, krævede, at der var gang i produktionen døgnet rundt, hele året. Læsøboerne betalte de fleste af deres skatter i salt. De ejede anparter i de enkelte saltboder og drev dem i fællesskab. (H. Stiesdal, 1947)*



*Havefælliger* På en rentegning af et kort over Byrum fra matrikelkortet 1817 kan vi følge diget, hvor gårdene i Storhaven ligger som perler på en snor fra det østre hjørne af Byrumgård til hjørnet af Vejgård og Ll. Vejgård og videre til kirkegårdsdiget osv. Overfor ligger kroen Lindenslyst som en del af Klitgårdshave. På fællesjorden mellem Storhaven og Klitgårdshave – på Bakken – ligger nogle små steder kaldet Bakkenes huse. De ejede ingen jord udover nogle små kálhaver. I udmarken, jorden mellem digerne, som man var fælles om, byggede man tinghuset, smedjen, fattiggården og skolen og langt senere brugsen og andelsmejeriet og forsamlingshuset ved siden af markedspladsen, kirken og den fælles grusgrav. I flere af gårdene, som udmærker sig ved større haver, bor embedsmænd. (Vendsyssel Årbog 1928-29)

syd på øen og byggede diger af tørv omkring dem. Gårdene blev lagt rundt om haven i udkanten, ofte som en del af diget. På den måde var der lige langt til den opdyrkede indmark og til udmarken, hvor gårdens dyr kunne græsse frit på fællesjorden eller under opsyn af en hyrde. Munkene rejste et kapel - måske Byrum kirke - i hjørnet af Storhaven. Navnet kendes stadig i dag ligesom Slettehaven, Bangsbohave, Brunhavegård, Svinehaven og Doktorhaven. Der

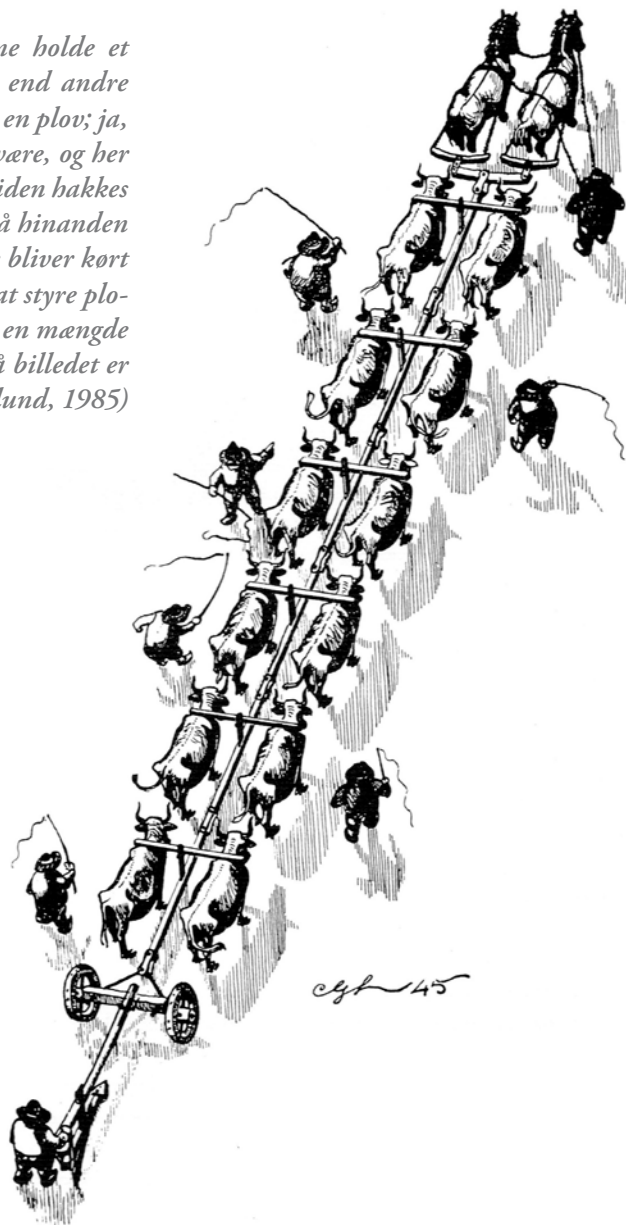
fandtes også små haver omkring en enkelt gård som Irumshave, Penshave eller Vanggården, men de fleste haver var store med flere gårde omkring. Man var havefælliger, det betød, at man ejede jord i samme have, men også at man havde et arbejdsfællesskab. Den store, tunge hjulplov, som på Læsø var i brug helt op i 1800-tallet, krævede, at alle rykkede ud med deres stude eller heste og kvindfolk til at drive på dem. Nogle af haverne var delt op i mindre enheder eller "løkker". Navnet går igen i Lykkegården. Det var ikke al jorden i indmarken, der egnede sig til

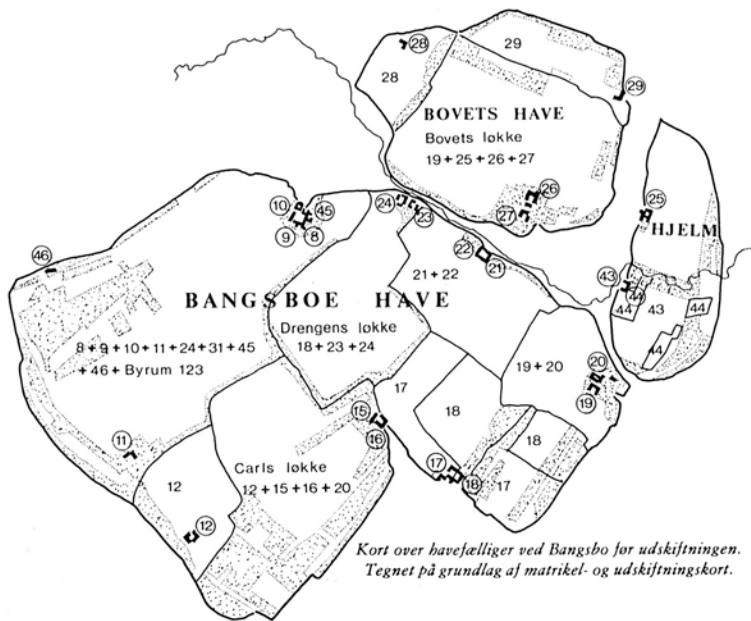
*Ploufælliger* Birkedommer Bing skriver i 1802: ”Beboerne holde et langt større antal heste i forhold til deres små jordparter end andre kreaturer, hvilket rejser sig deraf, at her bruges 5 a 6 par for en plov; ja, i fordum tid har været brugt 7, 8, 9, a 10 par. Plovene er svære, og her pløjes ikke alene meget dybt, men desuden brede furer, som siden bakkes små med spade, hvilket kaldes at prikke.”... ”De hjælpe altså hinanden at pløje, som her kaldes at være i ploufælle; ethvert par heste bliver kørt af et fruentimmer, og en mandsperson følger alene med for at styre ploven. I gamle dage skal her kun have været få heste, derimod en mængde øksne, som blev brugt for plovene og til al anden kørsel.” På billedet er det skånske bønder, der pløjer med hjulploven. (Bjarne Stoklund, 1985)

dyrkning. Der var spredte stumper jord, hvor man kunne tøjre en ko på tyringsjorden eller grave tørv til brændsel.

### Gårdfælliger

Men man var ikke kun havefælliger. Ofte var gårde- ne også bygget sammen, så de rummede flere famili- er som gårdfælliger. Vi kender det fra Bangsbogårde og Gårdene i Vesterø. Museumsgården På Lynget var en tvillinggård, dvs. at man deltes om den firlængede bygning, gårdspladsen, brønden og måske også fløj- stagen. Stuehuset har også i dag to storstuer, 2 kamre med alkover og 2 køkkener med ildsted. Museumsgården blev i 1662 betegnet som en ødegård, men blev kort efter igen befolket. Der er nok ingen tvivl om, at netop sandflugten, der lagde det meste af Hals sogn øde, betød et ekstra pres på gårdene syd på øen, hvor man måtte bygge til og flytte sammen. I 1722 opgav menigheden Hals kirke og flyttede til Byrum, ”hvor kvindfolkene til en stor uordentlighed måtte søge ind i mandfolkernes stole.”





*Gårdfælliger Kort over haver, havefælliger og gårdfælliger ved Bangsbo før udskiftningen. En del af gårdene er tvillinggårde. På Bangsbogård er der hele fire parter. Haverne er ved mindre diger – “meldiger” - delt op i stykker, som blev kaldt “løkker,” og gårdene har deres jord til at ligge spredt i haven, men overvejende i samme løkke. Mellem haverne løber Lundbækken.*

*I Bangsboe Have ligger: Bangsbogård (8,9,10 og 45), Lykkegård (11), Hedegård (12), Sandvadgård (15 og 16), Dethsgård (17 og 18), Bangsbohøve (19 og 20), Lundgård (21 og 22), Sigensgård (23 og 24). I Bovets Have ligger: Bovetsgård og Ll. Bovetsgård (26 og 27). I Hjelm ligger: Hjelm (25), Ll. Strandgård (43 og 44). (Bjarne Stoklund. 1980)*

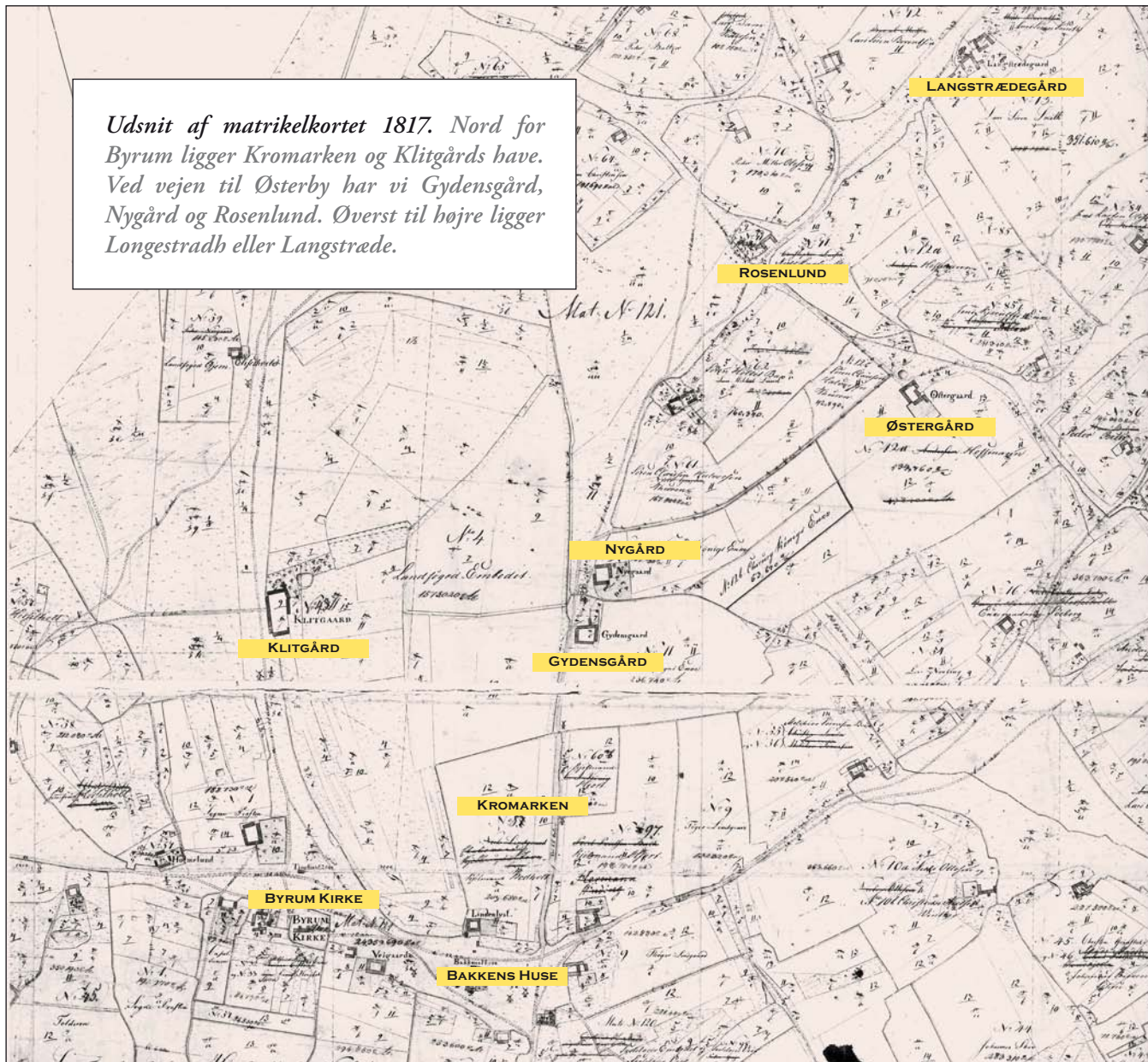
## Digerne

Bygningen af de store diger omkring haverne har været et kæmpe arbejde, som man nødvendigvis har været fælles om. Nogle af de første diger har muligvis været af sten som f.eks. i en del af Pilgårdshave ved Stranden, eller man har brugt træ fra fyrreskoven til gærder, men der er hurtigt opstået mangel på begge dele. Så har man gravet tørv i udmarken. Diget kunne være 2 m bredt ved foden med en lodret side til udmarken og ca. 180 cm højt. Men et tørvedige havde en begrænset levetid. Det brændte sammen og skulle udskiftes. Så opførte man det nye dige et stykke længere ude og inddrog et stykke af udmarksjorden. Det gamle dige spredte man ud for at frugtbar gøre den ny-indvundne jord. På den måde voksede haverne i omkreds, og det kom til mange stridigheder med naboer og ikke mindst domkapitlet i Viborg, der gjorde krav på udmarksjorden. Det ser ud til, at haverne allerede i 1400-tallet havde nået deres største udbredelse, nemlig der, hvor en strandvold dannede en naturlig grænse for den jord, som kunne dyrkes. Dette har f.eks. været tilfældet ved Kongevejen, Byrumvejen, Doktorvejen og Østerbyvejen. Gamle gårdnavne som Gydensgård (1662) og Langstræde (Longestræde, 1450) tyder på, at fællesjorden mellem haverne på et tidligt tidspunkt har begrænset sig til selve strandvolden mellem Byrum og Østerby.

## Velbevarede diger

I dag er de fleste diger forsvundet. De mistede deres betydning, da jorden ved udstykningen i sidste halvdel af 1800-tallet blev lagt til de enkelte gårde. Men heldigvis kan vi i dag stadig finde velbevarede

Udsnit af matrikelkortet 1817. Nord for Byrum ligger Kromarken og Klitgårds have. Ved vejen til Østerby har vi Gydensgård, Nygård og Rosenlund. Øverst til højre ligger Langstrædh eller Langstræde.







rester af diger i naturen. De har fået lov at ligge tilbage i uopdyrket marginaljord. Nogle af de smukkeste finder vi i Lunden langs med Doktorvejen fra Højensgård til Annaly, på begge sider af Ydegårdsvej og i Svinehaven. Slettehavediget kan følges i tre krat syd for Byrumvej fra Tørkerivej til Mejeriby. Digerne ved Vanggården og Rosenlund er eksempler på mindre haver, der var knyttet til en enkelt gård. Ved Troldmosen følger vejen diget i en svag vinkel. Vejen er det stykke udmark, der blev tilbage, hvor tre haver mødtes. En markvej skærer igennem diget og markerer en tydelig profil: 1 m højt og 2 m bredt ved bunden.

### **Kulturminde**

I 1981 planlagde Nordjyllands Amt en udvidelse af amtsvejen fra Vesterø til Byrum med cykelstier. Næsten samtidig udkom Bjarne Stoklunds afhandling om 'Bosættelse og bebyggelse på Læsø' i Vendsyssel Årbog 1980. Derved blev man opmærksom på, at krattene syd for vejen kunne rumme rester af de havediger, som Bjarne Stoklund beskrev, og man gav sig til at lede efter lignende kulturspor i landskabet. Et vigtigt holdepunkt var Videnskabernes Selskabs

### *Diger*

*Ø. tv. Slettehavediget set fra landevejen*

*Ø. th. Slettehavediget i Mejeriby*

*N. tv. Det nordvestlige hjørne i Overhaven ved Agersø i 1982. I dag A. M. Andreasensvej/ Paulasvej*

*N. th. Diget ved Højgård i 1982*

*Fotos: Kay Johannsen, 1982 og 2009*

kort fra 1786 og Matrikelkortet fra 1817. Det viste sig, at det ofte var muligt at skelne konturerne af det gamle kulturlandskab, men tit var det svært at se forskel på klitter, strandvolde og diger. I 1982 kom Svend E. Albrehtsen fra Nationalmuseet og Ingrid Falktoft Andersen fra Fredningsstyrelsen til Læsø for sammen med undertegnede at grave tre snit i de udpegede volde:

1. Mellem Højgård og Nylands gård lå der en vold på den bare mark. Vi fik ejerens tilladelse til at grave med en rendegraver. Volden viste sig at være menneskeskabt. Et snit gennem diget afslørede opbygningen af tørv, og at diget mindst tre gange var gjort højere og bredere.
2. Størst var forventningen til udgravningen ved Agersø syd for Kongevejen eller Overhaven, som er det oprindelige navn. Diget forløb i en ret vinkel øst/vest-nord/syd og dannede afgrænsningen for et åbent vænge, der gav et godt indtryk af det gamle kulturlandskab med de smalle højryggede agre. Det øst/vestlige dige er meget stort, ca. 12 m bredt og 2 m højt. Da rendegraveren satte skovlen i diget, tydede alt på en skuffelse. Vi havde ventet en strandvold, der var forhøjet med en digekrone af tørv, men der var kun sand og atter sand. Til sidst stod vi inde i den mandshøje vold med fare for at blive begravet i et sandskred. Hvor var diget? Langsomt og forsigtigt under stadig fare for sammenstyrtning blev væggene skrabet rene med graveskeen. Så kom diget frem! Det stod som en kerne midt inde i volden dækket af enorme mængder flyvesand. I et kort øjeblik forstår man omfan-

get af den naturkatastrofe, der i 1600-årene ramte Læsø. Det var ikke kun det nordlige Hals sogn, der blev lagt øde af sandflugten, men i mere end hundrede år har den plaget hele øen som en svøbe.

3. Det sidste snit blev lagt i Slettehaven syd for Skippergården ved Byrumvejen. Diget virker imponerende ved sin højde og smukke egebevoksning. Et snit igennem den højeste del af diget var vanskelig at tyde. Det var svært at få øje på tørvediget, men det vil dog ofte være tilfældet, hvis der er benyttet meget sandede tørv med et ringe vegetationslag. Afgørende var, at man i bunden af diget lige over gruslaget, der er aflejret af havet, fandt et 5 cm tykt lag af forkullet træ. Meget tyder på, at diget

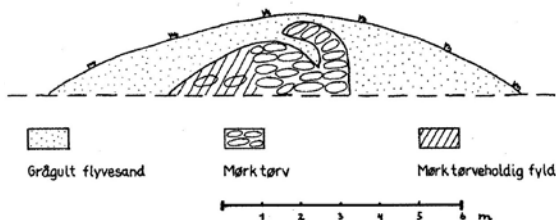
har stået på samme sted lige siden cisterciensermunkene omkring år 1200 begyndte at lave rydninger i løvskoven ved at brænde noget af den af og inddige området. Bebyggelsesnavnet Byrum optræder allerede i 1219 og er af stednavneforskere tolket som en åben plads fremkommet ved rydning. Til samme gruppe af rumnavne hører Læsø-stednavne som: Brarum, Børum, Flarum, Irum, og Lorum. Rumnavne er karakteristiske for middelalderlig kolonisation af skovområder.

Af de 4 diger, som Nationalmuseet undersøgte i 1982, er kun 1 bevaret i dag. Diget ved Højgård er jævnet med marken, og Overhaven ved Agersø er i dag et sommerhusområde. Slettehavediget ved amts-

### *Kulturminde Arkæologen Svend*

*E. Albrethsen på arbejde ved diget i Overhaven ved Agersø. Rende-graveren lægger et snit i det nordlige dige.*

*Profilen af tørvediget træder klart frem, 180 cm højt og 2 m ved digefoden. Det er dækket af enorme mængder flyvesand. Hele volden er 2 m høj og 12 m bred. En retegning af profilen viser flere byggefaser. De første diger er brændt sammen og forvandlet til tørvesmuld, sandet er føjet hen over diget. Så har man repareret det med en lodret ydervæg bygget op af tørv. Men heller ikke det kunne holde sandet ude. Fotos: Kay Johannsen, 1982*



vejen blev skånet, da man anlagde cykelstien, fordi Nordjyllands Amt nu vidste, hvad de havde med at gøre.

### En enestående kulturarv

Læsø har en meget ung historie. Vi finder ingen gravhøje eller andre markante spor fra stenalder og bronzealder. Først i jernalder og vikingetid dukker øen op af havet og ud af sagaernes tågedis. Til gengæld er øens bebyggelsehistorie ganske enestående og kendes, så vidt vi ved, ikke andre steder i det danske rige. Den har sit udspring i vikingetidens landnam, og havedigerne kan fortælle 800 års kulturhistorie om bosætning og livsvilkår på øen. En fortælling om at bryde og inddige jorden i fællesskab og om fremdrift og foretagsomhed i Danmarks måske første storindustri – saltsyderierne. Men også en beretning om grådighed – eller var det af nød og uvidenhed, at man fældede skoven og skrællede tørven af udmarken, så sandet i århundreder føg ind over øen: Diget, der blev begravet i sand, jorden, der blev lagt øde og menneskene, der måtte flytte sammen og fælles om gårdene.

### Bådfælliger

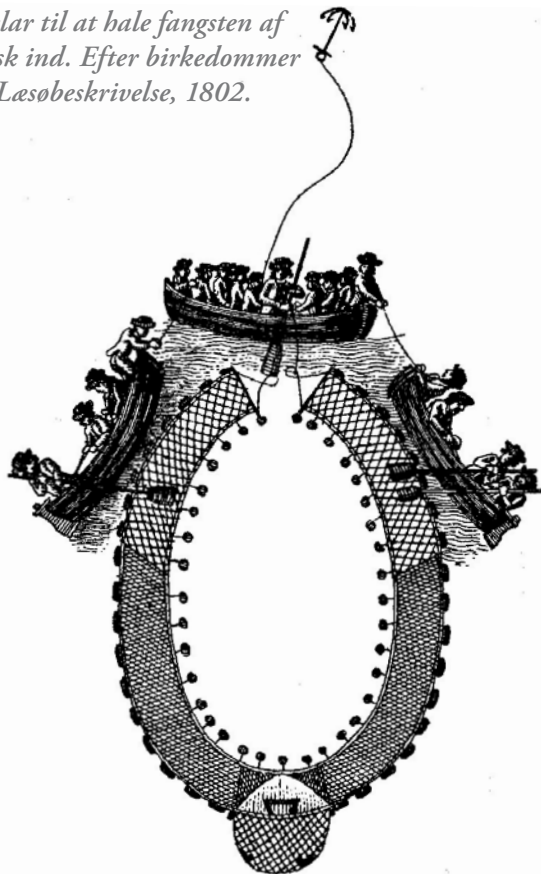
Var det iværksætterånden, der sendte læsøboerne ud over havet som skudeskipperer? Som skudefælliger fulgtes de ad over det åbne vand, fordi de kendte til farerne, som lurede i Kattegat. Storme og strandinger var de fortrolige med, men svensken og engelskmanden var den egentlige fjende. I 1802 fortæller birkedommer Bing om fiskeriet på Læsø. På den tid drev mandfolkene vodfiskeri i vodselskaber, og 100 år senere var man bundgarnsfælliger.



*Skudefælliger Efterhånden som Læsøs fyrreskov blev lagt øde og brændet slap op under saltpanderne, måtte læsøboerne finde andre måder at tjene penge på. Det var muligt at hente tømmer i Norge, og gradvist blev saltsyderne til skudeskipperer, der ejede deres egne småskuder og sejlede Kattegat tyndt med tømmer fra Norge til Danmark. Skipperen ejede ikke skuden alene. Han havde den ”i fællig,” dvs. at flere havde del i den – som regel familien. Bedsteforældrene havde part i skuden som en del af aftægten, faderen var skipper og sønnerne – eller svigersønnerne – stillede mandskabet. Skuden har formentlig lignet denne ”sandskude” fra Thy – klinkbygget med 2-3 master og råsejl. Den var fladbundet og kunne trækkes op på stranden om vinteren. Foto: Ruth Jeppesen*

### *Vodselskaber og bundgarnsfælliger*

*Et vodselskab samler voddets arme og er klar til at hale fangsten af hornfisk ind. Efter birkedommer Bings Læsøbeskrivelse, 1802.*



### **De gamle stier**

I mange hundrede år var digerne pejlemærker i det åbne, skovløse landskab. Langs med dem gik folk i kirke, børnene i skole og hyrdedrengen drev kvæget i udmarken og på Rønnerne. Om vinteren, når stien var pløret, og grundvandet stod højt, færdedes man

oven på digerne. Og endnu langt senere, da posten kom på cykel hver dag, og andelsmejeriet var bygget, gik mælkeruten samme vej.

### **Fortællingen om fællesskabet**

Hvordan kan vi bevare digerne og dermed fortællingen om fællesskabet som en vigtig del af læsøboernes historie? De bør inddrages som en væsentlig del af Læsøs kulturforståelse og formidles aktivt til øens gæster. Det er nødvendigt at registrere digerne og indtegne dem på et kort, der fremover kan bruges i forvaltningen og danne baggrund for en beslutning om, hvordan de bedst bevares i fremtiden. Havedigerne er på linje med saltsyderierne og tangtagene en kulturskat, der i mange år har været overset, og som fortjener at blive gjort tilgængelige og synlige for offentligheden.

Heldigvis forholder det sig sådan, at kommunalbestyrelsen i forbindelse med behandlingen af Kommuneplan 2009-2021 den 21.12.09 vedtog:

1. "Læsø kommune vil sammen med Læsø Museum, Museumsforeningen for Læsø, Vendsyssel Historiske Museum samt øvrige eksterne interessenter foretage en vurdering/registrering af sten- og jorddiger i kommunen."
2. Det indstilles, at det i kommuneplanen afsnit e: Kulturmiljøer nævnes, at det er kommunens hensigt at tage emnet "kulturmiljøer" op i forbindelse med en senere revision af kommuneplanen.

Vi skriver nu 2017, og det må være tid til en "midtvejs-evaluering!"

## Litteratur

### Om bosættelse

1. Læsøs bebyggelsehistorie er udførligt beskrevet og dokumenteret af professor i etnologi Bjarne Stoklund i artiklen: "Bosættelse og bebyggelse på Læsø." *Vendsyssel Årbog* 1980, s. 7 – 56.
2. En populær behandling af Læsøs bebyggelsehistorie findes i "Læsø rig på oplevelser" 2007: "*Landnam – eller hvordan Læsø blev bebygget*", s. 7 af Kay Johannsen.
3. I Marcelle Meiers masterafhandling: "*Tangårdene på Læsø – En unik kulturarv uden bevaringsstrategi*" diskuteres vigtigheden af kulturlandskabets rolle i forbindelse med en bevaring / restaurering af tangårdene. 2009.

### Om digerene

4. Arkæologiske udgravninger, der dokumenterer havedigerne, er beskrevet af Kay Johannsen i artiklen "Havedigerne på Læsø" i *Årsskrift for Museumsforeningen for Læsø*, 1983.
5. Rapport i forbindelse med planerne om en Marin Nationalpark: "*Kulturhistoriske værdier på Læsø.*" Udarbejdet af Marie Dam Mortensen og Nana Folke

Olsen i samarbejde med Center for Kulturanalyse, Københavns Universitet. 2007.

6. Museumsforeningens bemærkninger til Læsø kommunes "Forslag til kommuneplan 2009 – 2021." er gengivet i artiklen "Kulturspor og kulturmiljøer" ved Kay Johannsen i *Årsskrift for Museumsforeningen for Læsø*, 2009.
7. Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger. Webversion sidst redigeret i januar 2016. Redaktion: Jette Bang.
8. Vejledning om tilsyn med fortidsminder og sten- og jorddiger. Kulturministeriet, Kulturarvsstyrelsen 2009.

### Om fælligerne

9. Bing, Lars Hess: "*Beskrivelse over Læsø.*" 1802.
10. Stoklund, Bjarne: "Tømmerskuderne fra Læsø" i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1972.
11. Stoklund, Bjarne: "Bundgarns og vådselskaberne på Læsø" i *Budstikken* 1958.
12. Stoklund, Bjarne: "Det er et sælsomt syn at se deres pløjning" i *Bønder og Fiskere, Folkelivs Studier* 9, Nationalmuseet. 1985.



Kay Johannsen. Født 1940 i Flensborg. Bor på Læsø. Lærer og skolebibliotekar ved Læsø skole 1968-2000. Formand for Museumsforeningen for Læsø 1982-1994 og 2001-2010. Formand for Læsø Museum 1982-1994. Har skrevet og redigeret bøger og artikler om Læsøs historie.

## Museumsforeningen for Læsø 2016

### Oprettelse, formål og virke

Foreningen blev stiftet den 11. november 1982, og dens formål er at udbrede forståelsen og interessen for de natur- og kulturhistoriske værdier på Læsø.

Foreningen virker som støttekreds for Læsø Museum, og foreningens bestyrelse er repræsenteret i bestyrelsen for Læsø Museum ved tre medlemmer.

Privatpersoner, firmaer og institutioner kan optages i foreningen som medlemmer.

Årligt kontingent er 70 kr. Medlemskab giver gratis adgang til museet, gratis årsskrift samt mulighed for at deltage i udvalgsarbejdet eller ved frivilligt arbejde for Læsø Museum.

### Publikationsfonden

Fondens formål er bl.a. at støtte udgivelsen af publikationer om Læsø og gennem salg og formidling at sikre, at også ”smalle” publikationer om Læsø-emner når ud til medlemmer og interesserede.

### Adresse:

Museumsforeningen for  
Læsøs publikationsfond ved  
Birgit Stoklund

### Hjemmeside:

[www.laesoe-museumsforening.dk](http://www.laesoe-museumsforening.dk)

### Bestyrelsen

Jette Munk\*, *formand*  
Røllikevej 7  
9940 Læsø  
Tlf.: 61 86 33 34  
[jmunk35@gmail.com](mailto:jmunk35@gmail.com)

Birgit Stoklund\*, *kasserer*  
Starbækvejen 10  
9940 Læsø  
Tlf. 2972 3089  
[birgit-stoklund@hotmail.com](mailto:birgit-stoklund@hotmail.com)

Jens Ydegård, *næstformand*  
Erik M. Sørensen\*, *sekretær*  
Irmelin Stoklund  
John Andreasen  
Vindy Christiansen

\* Medl. af Læsø Museums bestyrelse

## Læsø Museum 2016

### Oprettelse, formål og virke

Læsø Museum blev oprettet den 22. april 1938 og har siden 1. januar 1985 haft status som statsanerkendt, kulturhistorisk lokalmuseum. Museets formål er at indsamle, bevare og formidle genstande og oplysninger om Læsøs kultur- og naturhistorie.

### Bestyrelsen

Henrik Autzen, *formand, repr. for Læsø Kommune*  
Bente Faldt Faurholt, *repr. for Læsø Kommune*  
Jette Munk *repr. for Museumsforeningen*  
Birgit Stoklund, *repr. for Museumsforeningen*  
Erik Møller Sørensen, *repr. for Museumsforeningen*  
Bertel Fog, *repr. for erhvervsforeningerne på Læsø*  
Lena Christiansen  
*repr. for de kulturbærende foreninger på Læsø*

### Museumsinspektør:

Simon Kyhn-Madsen

### Museumsassistenter:

Lili Jepsen  
Niels Erik Nielsen

### Sommerkustode:

Elly Thomsen

# Åbningstider for Læsø Museum 2017

## Museumsgården

Museumsvej 3, Byrum

### Åbningstider

11.04 - 31.05 og 01.09 - 20.10

Tirsdag - søndag kl. 11-15

Mandag lukket

01.06 - 31.08

Alle dage kl. 10-16

## Museumshuset

Byrum Hovedgade 68, Byrum

### Åbningstider:

01.07 - 31.08

Alle dage kl. 10-16

01.09 - 20.10

Tirsdag - søndag kl. 11-15

Mandag lukket

23.10 - 17.12

Mandag - torsdag kl. 11-15

Fredag kl. 10-12

## Hedvigs hus

Linievejen 36, Østerby Havn.

Læsø Museum og Hedvigs Hus'

Laug afholder en række arrangementer i løbet af sæsonen.

## FN 162 Ellen

Kutteren ligger i **Vesterø Havn**

fra Havets Dag den 4. juni og i

**Østerby Havn** fra Jomfruhummerfestivalen den 5. august.

Information vedrørende sejldage og medlemskab kan fås via

bådelaugets **facebookside** "Museumsskibet ELLEN på Læsø".

## Lokalhistorisk Arkiv

Byrum Hovedgade 68,

06.04 - 23.11

Torsdage kl. 10-14

## Læsø Museum administration

Byrum Hovedgade 68,

9940 Læsø

Tlf. 98 49 80 45

laesoe-museum@laesoe.dk

www.laesoe-museum.dk

## Entré på Museumsgården og i Museumshuset:

Voksne 40 kr. per attraktion eller

70 kr. ved køb af dobbeltbillet.

Børn og unge u/18 år fri entré.

Turoperatører:

1000 kr. per bus per attraktion

## Kort og Godt - med guiden på Museumsgården

## Kort og Godt - med guiden i Museumshuset

For mere info og datoer se

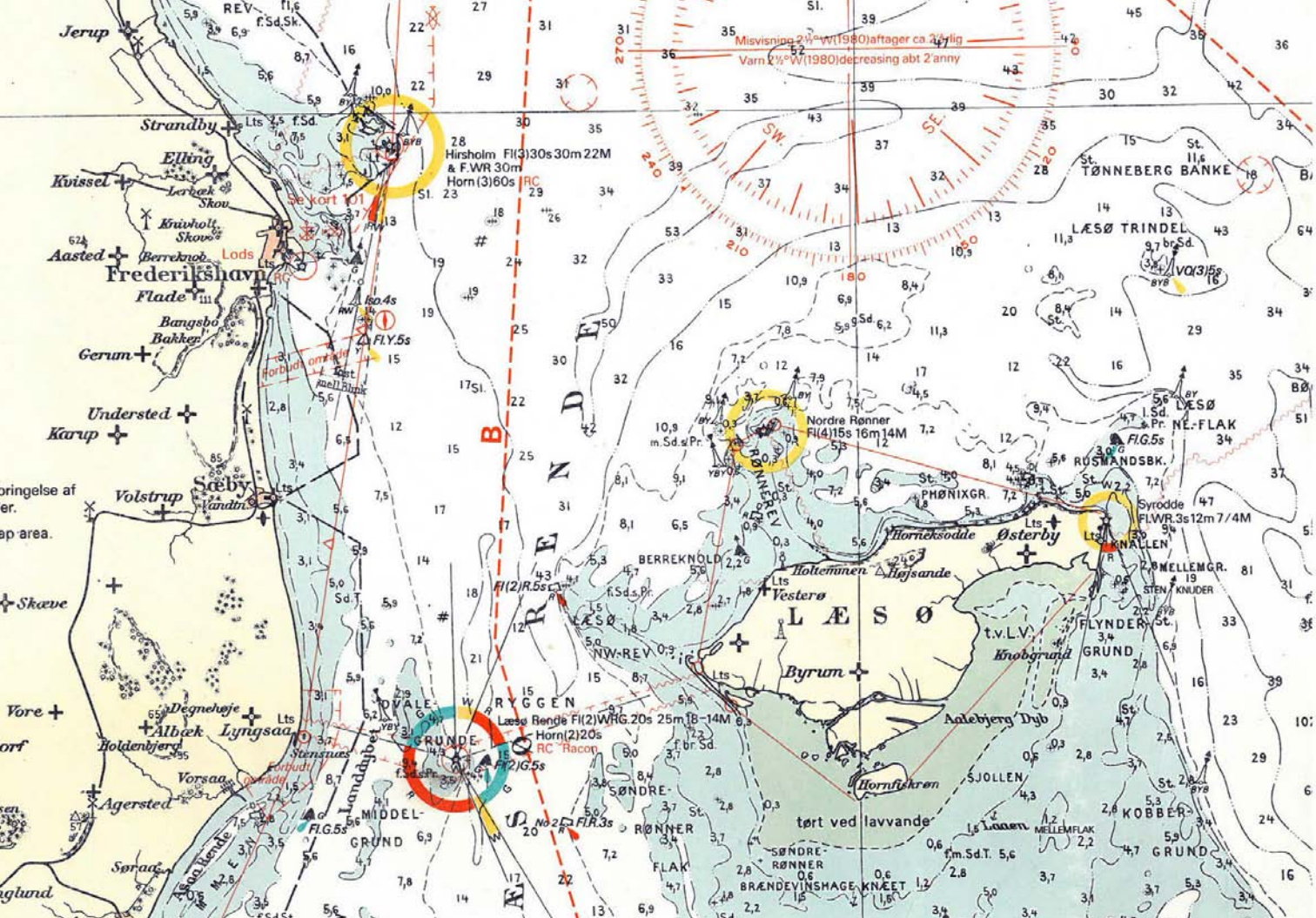
laesoe-museum.dk

## Rundvisning på Museumsgården og i Museumshuset

(kun efter aftale):

Billet + kr. 400,- (hverdage)

Billet + kr. 600,- (lør/søn- og helligdage)



ISBN 978-87-88683-53-0

ISSN 1903-8372