

Et brev fra København til Grenaa.

af Erik Sørensen
(Tidligere bragt i PHT)

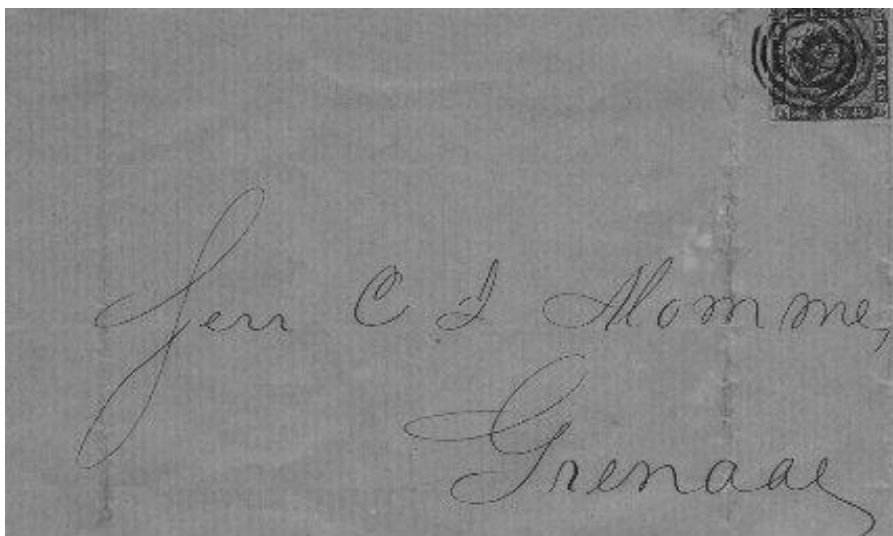
I min artikel om Grenaa stempler, berørte jeg kort skibsforbindelsen mellem Grenaa og København og stillede samtidig det spørgsmål, om ikke der skulle findes nogle forsendelser der var kommet til Grenaa med skib. Samtidig gjorde jeg opmærksom på at problemet jo nok ville ligge i at bevise at de nu også var kommet til Grenaa med skib. Dette bevis mener jeg i midlertid at jeg nu er kommet i besiddelse af, efter at John Vestergaard Jensen fra Kolding ringede til mig, og tilbød mig et brev som efter hans mening måtte være et sådanne skibsbrev.

Brevet er skrevet af Jens J Harboe i København den 10 juli 1861 og sendt til firmaet C. J. Momme i Grenaa, og her er der på brevets bagside skrevet Jens J. Harboe Kjøbenhavn 11 juli 1861. Påtegningen på brevets bagside mener jeg, da jeg har flere breve til samme firma, men fra forskel

lige afsendere, er C. J. Mommens egen notering om fra hvem og hvornår de forskellige breve er modtaget

Frimærket er annulleret med Grenaa NUM-1 (22), men derud over bære brevet ingen andre tegn på, at det har været postvæsenet i hænde, hverken i København eller andre steder på sin vej til Grenaa.

Ved en gennemgang af Grenaa Avis fra onsdag den 10 juli 1861, kan man på avisens bagside, under overskriften, Dampskibet „Randers „ læse følgende annonce : Da Dampskibet „ Randers „ i denne Uge overtager „ Yduns „ Tur på Randers, vil det, efterat have ilandsat Passagere og Gods Torsdag Morgen den 11te ds., Strax afgaae til Randers og igen anløbe Grenaa Havn Fredag den 12te, Eftermiddag Kl. 4, medtagende Passagere og Fragtgoods til Kjøbenhavn.



Landsportobrev af 1 vægtklasse, sendt fra København til Grenaa 10. juli 1861

De to ting, at brevet er afsendt og ankommet på samme tid som „Randers „ er afgang og ankommet, og at brevet ikke bære tegn på at det har været i forbindelse med postvæsenet før ved ankomsten til Grenaa, mener jeg peger på, at brevet er afleveret på dampskibet „Randers „ inden afgang fra København og afleveret på posthuset ved ankomsten til Grenaa torsdag den 11 juli 1861, hvor frimærket så er blevet annulleret inden brevet er blevet udleveret til C. J. Momme.

C. J. Mommens påtegning på brevets bagside

Sejlskibsforbindelsen Grenaa - København.

I 1850 var der forbindelse til og fra hovedstaden 2-3 gange om måneden og det var to lokale skipper der alene stod for sejladsen, Anders Henriksen og Mikkel Rasmussen Skjødt.

„Skipper Henriksen „ der havde en fortid som fisker, var skipper på de to jagter „Haabet“ og „Lydia“, Men om han også var selvejerskipper er mere usikkert. Den tids handelsskibe var typisk, af hensyn til spredningen af den store risiko drevet på partshaverbasis, hvor skipperen ofte bare ejede en part. Sværvægterne var typisk de store købmand, og Grenaa's førende på den tid var Jacob A. Møller hvis købmandsgård lå Storegade 1, for øvrigt samme købmandsgård som under postmester Jacob Aagaard var ejet af konstitueret postmester Rasmus Møller. Af andre store købmænd kan også nævnes, Niels L Kock på Lillegade 39 („Aftenstjernen „) og 1850'ernes matador frem for nogen Johan N. Winding, der havde købmandsgården Søndergade 1 (nu „Djurslands Museum „). Om dem alle ved vi at de ustandseligt havde projekter i gang nede ved havnen.

Mikkel R Skjødt, der kom fra Århus, var føre af jagten „ Prøven „ med tilnavnet „ Grenaa Paquetten „ og vi ved, at han selv havde part i skibet. Skjødt, der boede Lillegade 42 var en kendt person i bybilledet, og skulle være en hyggelig, men også en snu rad, hvorfor han fik øgenavnet „Mikkel Ræv Skjødt „.

Prøven var ligesom Henriksens fartøj en jagt, som var en af den tids mest udbredte sejlskibstyper.

Dampskibet kommer til Grenaa.

Den 6 februar 1858 kunne man i avisen læse følgende; Vi meddeler herved vore Læsere den glædelige Tidende, at der er paatænkt en egentlig directe Dampskibsforbindelse imellem vor By og Hovedstaden, som, hvis den kommer i stand, vil tage sin Begyndelse i Maj Maaned og blive fortsat i Juni, Juli og August. Den Mand, der har grebet denne Tanke, er Hr. Capitain Petersen af Randers...“

Initiativtageren var skibsreder Peter Tobias Petersen som sammen med broderen Paul, begge fra Randers, der i 1849 havde startet en sejlskibsforbindelse til København.

I 1856 købte brødrene den lille jernskruedamper „Randers „. Damperen der var bygget i 1855 på det berømte skotske værft „Gourley Brothers „ i Dundee. Før Brdr. Petersen for 12.000 rdl. købte skibet, havde det sejlet mellem Dundee og Newcastle. „Randers „ der var på 119 bruttotonns havde 20 hk., og var det første skruedampskib under dansk flag. Skruedampers fortrin fremfor hjuldampere var en større sødygtighed og lasteevne. Samtidig medførte krængning her, ingen væsentlig ulempe for fremdriften. „Randers „ blev for øvrigt i 1870 overtaget af DFDS og ophugget i 1912.

Det var brødrenes plan at „Randers „ skulle anløbe Grenaa hver uge, Både på ud og hjemturen som et led i Randers - København ruten, og Starten skulle gå den 6 maj. Efter 4 måneders sejlads skulle turens fortsatte eksistens så tages op til overvejelse.

Nyt skib

Da den store dag oprandt, havde en stor folkemængde taget opstilling ved den anviste anløbsplads på havnen. Men man kom til at vente forgæves, fordi „Randers „ havde på grund af dårligt vejr søgt læ i Isefjorden. Købmand J. N. Winding der var ekspeditør i Grenaa for Brdr. Petersen blev herover så vred, at han frasagde sig hvervet. Angiveligt fordi mægler Torm i Randers, allerede aftenen forinden havde været bekendt med forsinkelsen uden at underrette ham. Efter Winding overtog J. A. Møller ekspeditørjobbet.

Efter en lidt vaklende start lykkedes det at etablere den planlagte sejlads mellem Grenaa og København. „Randers „ havde plads til 16 - 18 kahytspassagere og en kahytspads kostede 4 rigsdaler, mens en dæksplads kostede 15 mark. Da sæsonen sluttede og regnskabet blev gjort op, kunne Brdr. Petersen bekendtgøre, at de året efter påtænkte at udvide sejladsen mellem Grenaa og København ved at indsætte et helt nyt og større skib i den direkte rute, samtidig ville „Randers „ anløbe Grenaa som hidtil.

afgaa til Kjøbenhavn. Men da Signalet til Afsejling var givet, viste sig en stor Ubehagelighed, idet det nye Skib stod aldeles fast i Grunden, og inden den ved Varpning fik sig nogenlunde løsnet og kom i Fart, ved hvilket Arbeide et par Trosser sprang, var omtrent en Time gaaet hen“.

Det var åbenbart ved at være tradition for uheld ved indvielsesture. Årsagen til uheldet var den ringe vandstand i havnen, og den var desværre såre aktuel både før og efter, idet havnen der var anlagt i 1812 havde en uheldig moleføring, hvorved tilsanding var et tilbagevendende problem, og havneudvidelsen 1874 - 79 løste heller ikke det problem.

Efter 1½ måneds sejlads kom den derfor ikke uventet meddelelse, at det nye skib var for stor til Grenaa, og at det kun ville anløbe havnen, når vandstanden tillod det på turen mellem Randers og København. Men var det hele sandheden? Rygterne kom hurtigt til at svirre om, at brødrene havde svindlet og i virkeligheden allerede havde sat „Ydun „ ind på ruten mellem Hobro og København som var mere indbringende. Det var jo en alvorlig sag, da lokale borgere havde tegnet



Annonce fra Grenaa Avis onsdag den 10. juli 1861

Præsentationen af den nye skruedamper „Ydun „ den 7 maj 1859 blev et stort tilløbsstykke, og herom skrev avisen bl. a. : en stor Mængde Mennesker deriblandt mange Landboer havde samlet sig om aftenen Kl.8, da Damperen skulle

part i damperen for 10.000 rigsdalere. P. T. Petersen indrømmede da også efter kort tid, at ruten fra Grenaa alligevel havde været urantabe, og tilbød promte de indskudte beløb tilbage betalt. Udgangen af episoden kendes ikke helt, men

eftersom at rederiet fortsatte med at besejle Grenaa i de følgende år, må partnerne vel have fundet frem til en acceptabel ordning. Dampskibsforbindelsen var altså kommet for at blive.

Adskilligt tyder på, at Anders Henriksen allerede inden 1858 havde ophørt med passagerbefordring, men efter annoncer i avisen fremgår at han dog fortsat har drevet fragtsejlad.

Mens Henriksen næppe på noget tidspunkt har følt sig generet af dampskibsforbindelsen, gik det ganske anderledes med Mikkel Skjødt. Skjødt tog optimistisk konkurrencen op, og satte ind hvor han følte at han ville stå strækest, nemlig prismæssigt, for „Prøven „ behøvede jo i sagens natur intet dyrt brændsel.

I de følgende år ser man således de to konkurrenter avertere næsten side om side i avisen, men med Skjødts priser liggende på omtrent det halve af brødrenes. At Skjødt heller ikke ville stå tilbage hvad komfort angik, ses ved at „Prøven „ nu også, formodentlig efter en mindre ombygning kunne tilbyde både kahyts og dækspladser. En lang tid syntes det, som om at de to Københavnforbindelser trives side om side. Men så i februar 1860 bringer avisen den chokerende meddelelse fra „Grenaa Byfogedcontor „, at auktionen over jagtskibet „Prøven „ finder sted, den 14 marts. Stor må forbløffelsen derfor have været, da man i avisen 4 måneder senere meddeler: „ Skjødt sejler igen „. Hvem eller hvad der har hjulpet Skjødt ud af krisen, kan man kun gætte på, men et kvalificeret gæt ville være købmand J. A. Møller, som Skøttet tit havde sejlet privat for.

I den følgende tid befordrede Skjødt igen passagerer som før. Senere ophørte Skjødts avertering i avisen, og han må helt have opgivet passagersejladsen til fordel for godstransporten, men en decembernat i 1866 forliste han med „Prøven „, ud for Gjerrild, Skjødt blev dog reddet af et forbi passerende skib, som trods mørket havde observeret uheldet.

Skjødts senere liv blev en vemodig historie. Efter forliset må han helt have indstillet sejladsen

på Kattegat og helt havde helliget sig sit bierhverv som gående bypost i Grenaa, hvor han i øvrigt havde et tvivlsomt ry for ustandseligt at smide breve væk. Det påstås at han i en tid skulle have drevet en fragtrute mellem Grenaa og Kolind, som skulle have fungeret ved at Skjødt og medhjælper gående på land, skulle trække en pram frem og tilbage mellem Grenaa og Kolind, og historien er sand, eller om der har været tale om en mere ordinær form for båd fart, må stå hen. Men hvem ved, måske finder jeg en dag et pramdragerbrev fra Kolindsund ligesom dem vi kender fra Gudenåen?

Men sikkert er det i hvertfald, ruten har ikke givet de store penge, for ved hans død blev der iværksat en indsamling for at Skjødt kunne få en anstændig begravelse.

Efter at Skjødt havde opgivet sejladsen, var Brdr. Petersen alene om personsejladsen til København, som fortsatte i de følgende år, med mindst en ugentlig forbindelse tur - retur. Oftest var det „Randers „ der anløb Grenaa, men også „Ydun „, kom undertiden ind til Grenaa på ruten Hobro - Mariager - Assens - København og i en kort periode i 1868 afløste „Vidar „, da „Randers „ under en grundstødning ud for Fornæs fik bunden revet op.

Nytårsaftensdag 1870 meddelte avisen kort, at Det Forenede Dampskibsselskab netop havde overtaget Brdr. Petersens skibe og ruteforbindelser for 180.000 rigsdaler. Den lokale ekspedition havde også skiftet ejer, til en person som omtaltes „J. Møllers Efterfølger „. Den nye ejer blev senere kendt som Frederik Thykier.

DFDS fortsatte med at besejle ruten Grenaa - København frem til 1921, men det er jo en helt anden historie.

Ak ja, hvad man dog kan få ud af et „almindelig „ brev, der er sendt fra København til Grenaa, bare fordi at frimærket er annulleret i Grenaa og ikke i København.