

BORNHOLM i 1970-80'erne



BORNHOLM i 1970-80'erne



William Dams Forlag

Bornholm i 1970-80'erne



William Dams Forlag
www.williamdam.dk

1. udgave, 1. oplag

Idé, layout og tekst:
Mogens Dam (copyright). © 2011

Billedscanning: Jens Buus Jensen og Mogens Dam

Fotos:

Hovedparten af de benyttede fotos i denne bog stammer fra fotograf
Algot Lindaus fotoarkiv, der nu er bevaret i Bornholms Museums Fotosamling.
Algot Lindau var fra 1966-1987 pressefotograf på Bornholms Tidende.

Der er benyttet billeder fra Bornholms Museums og Nexø Museums
fotoarkiver af følgende fotografer:

Algot Lindau
Erik Pedersen
Lund P.
Henning Sigvardsen
Carsten Buch
Christian Pihl
Anita Corpas
Gert Helmer Jørgensen
Sv. Erik Larsen
Mads Kristoffersen
Mogens Dam

For nogle billeders vedkommende har det ikke været muligt
at fastslå fotografens navn.

Forsidefoto:

Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866's rederiflag stryges 15. juni 1973.

Produktion:

Hakon Holm Grafisk, 3700 Rønne.

Tak:

Vi vil gerne takke Bornholms Museum, Nexø Museum, Erik Gornitzka,
Jens Buus Jensen, Christian Pihl og Annette Lindau.

ISBN: 978-87-87021-97-5

Tidligere er udkommet **Bornholm i 1950-60'erne**

MS Kongedybet, der var i drift fra 1952-1978 kunne tage 24 biler og 1400 passagerer. Skibet var bygget på Burmeister og Wains skibsværft i København.



Da man sejlede indenrigs fra Havnegade i København, når turen skulle gå til Bornholm ...

Når man i 1970 ankom til Rønne med de store 66-både fra Havnegade i København, kom man til en ø med ca. 48.000 indbyggere og en by med ca. 15.000. Modeordene var rationalisering og forandring både inden for den offentlige og den private sektor. Det offentlige lagde for.

Ved kommunalreformen i 1970 reduceredes øens 16 sognekommuner og 6 købstadskommuner til 5. Hertil kom amtet, som havde bestået uændret siden 1662. Der var selvfølgelig modstand, for mange kontorer skulle lukke og mange stillinger nedlægges, men rationaliseringsgevinsten var til at få øje på. Mange virksomheder så lyset og fulgte trop.



Landgangsbroen var smal og kufferterne tunge. Endnu havde de ikke hjul.

Da KTAS automatiserede og rationaliserede og gik fra håndsving til drejeskive ...

I hastigt tempo forsvandt de små menneskebetjente centraler, der gerne bestod af et telefonbord i en privat stue. Telefonerne blev udskiftet med drejeskive-telefoner, og abonnenterne skulle nu selv til at dreje og huske telefonnumrene. Det var en serviceforringelse, der ville noget, men en økonomisk fordel for KTAS.

Men få kunne forestille sig den udvikling, der inden for de næste år skulle ændre kommunikationen radikalt. Ord som fastnet og mobilnet kendtes ikke. En telefon var en telefon, og selv om man havde hørt om noget nyt, der hed en håndportabel telefon, var der ikke mange, der troede på den. Den var da også i starten tung – vejede ca. 5 kg og med batteri det dobbelte.



De gamle telefoner med håndsving og tragt. Tryk på den røde knap, drej på håndsvinget og tag røret af. Så får man telefondamen i røret.



Centralen i Rø automatiseres i september 1972.

og til den ultimative løsning - mobilen ...

Den blev transporteret i 2 håndtasker og kostede ca. 27.000 kr. eller det samme som en ny bil og var bestemt kun noget for samfundets øverste elite. Men signalværdien var enorm.

Da den første kom til Bornholm, vendte man sig om, når taskerne kom gående over torvet. Men inden mobiltelefonen begyndte at slå igennem i slutningen af 1980'erne, udvidede KTAS antallet af offentlige telefonkiosker, hvor man købte taletid ved møntindkast.

Det var de sidste krampetrækninger for den gammeldags telefon, for i slutningen af 1980'erne kom mobilen for alvor.



Næst før mobiltelefonerne for alvor kom.



Nyker Central automatiseres i oktober 1972.

Da Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 stod for sejladsen til og fra Bornholm ...

I starten af 1970'erne sejlede Dampskibsselskabet på Bornholms hvide skibe. Der blev også dengang skrevet læserbreve med klager over priser, betjening m.m., men mange bornholmere havde alligevel en eller flere aktier i rederiet. Det var jo trods alt et sikkert papir. Og selskabet var sundt.

VELKOMMEN I 66
MÅNED

Billige rejsealternativer med 44-bådene:
Rejseret for passagerer og personbiler.
Kildingsbilletter på København-ruten.

Udlet for sæsonen Billig:
1. 44-bådene til København og Vordingborg.
2. Vinterpriser for personbiler på København- og Vordingborg-ruten.

Se de på Avisen i København, at der er besvær med at få billetter til de 44-bådene.

A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866
Bktp. 1.3.3000. Telefon (77) 75 15 66

Announce 1971.



MF Rotna blev i 1972 modtaget af bornholmerne med reservation. Man måtte ligesom først se den lidt an.

MF Rotna 8. august 1973.

... og prognoserne pegedepå kapacitets- problemer ...

Man fornyede også dele af flåden, men alligevel talte direktion og bestyrelse lavmælt sammen og pegede med deres pi-
bespidser på kurverne for indtægter og
udgifter. Det, der bekymrede, var pro-
gnoserne, der viste, at man måtte investe-
re i ny tonnage, og det ville blive meget
dyrt.

Særlig bilkapaciteten skulle løftes. Man
besluttede sig for at sælge til Staten. Da
det forslag kom op på generalforsamlin-
gen, var der for første gang nogensinde
96 procents enighed, og prisen var god.
For 72 millioner kroner overtog Staten
rederiet.



Broen på MS Rotna var enkel og overskuelig. Kaptajn Mogens Rasmussen (th.). 1971.

MS Bornholm 9. august 1977. Dengang var der altid mange
mennesker på kajen ved afgang, og der blev vinket.



Der var behov for større skibe. 8. august 1973.



66-selskabets flag stryges på M/S Kongedybet 15. juni 1973 af bådsmænd Axel Dahl og overstyrmand Frits Pedersen.

Man besluttede at sælge ...



MS Kongedybet 1952-1979 kunne laste 24 biler.



Skorstensmærket - det gyldne posthorn - tages ned af overstyrmand N.C. Svendsen 4. juni 1973.



Det var et stort spring for kaptajnerne Georg Kyhn (th) og Holger Andersen at gå fra rat til joystick, Aalborg værft 31. november 1978.

mod at få to nye færger ...



Selskabets direktør Wolden-Ræthinge forhandlede med Ministeriet og kunne til sidst underskrive kontrakten, der gav Staten koncession på sejladsen til Bornholm, mod også at forny tonnagen, d.v.s. bygge 2 nye skibe, der rakte ind i fremtiden m.h.t. befordring af passagerer, biler og gods. Men det stak alligevel i hjertet på mange bornholmere, da dagen kom, hvor Staten overtog den fulde kontrol med selskabet, og hvor selskabets flag blev strøget, samtidig med at skorstensmærket med det gyldne posthorn blev fjernet. Posthornet viste fra gammel tid, at selskabets skibe var postførende.

Povl Ankers restaurant manglede ikke personale, og betjeningen var i topklasse. Bord- og faderservering - ingen buffet her.

Og 10. december 1978 kom Povl Anker som den første ...



Povl Anker bydes velkommen med hornmusik og borgmester Johannes Schou medbragte byens gave. 10. december 1978.



Povl Anker ankommer til Rønne, 10. december 1978.



Povl Ankers kaptajn, Georg Kyhn, der sammen med maskininspektør Jens Egelund havde været med i hele byggefasen og ændret væsentlige ting på skibet i forhold til Aalborg Skibsværfts oplæg.



Det var kontorchef i DSB-rederierne og Bornholmstrafikkens første Styrelsesformand Ole Andresen (tv), der stod for indvielsen ombord på Povl Anker 10. december 1978.

Man kom også til en ø, hvor den absolutte magtkoncentration lå i Storegade i Rønne ...



Regentparret besøger Bornholm 23. juni 1977.



Amtmand Elkær-Hansen og politimester Holm, begge med fruer, modtager regentparret.

I nummer 36 boede amtmanden - Statens repræsentant - i den smukke gamle amtmandsgård. Amtmand Niels Elkær-Hansen var Danmarks sidste amtmand, der var normeret med uniform og sabel. Når der var officielt besøg, og Dannebrog anduede honnørkajen på Rønne havn, stod amt-

manden for modtagelsen af de kongelige, iført uniform, sabel og vajende fjerbusk. Det var også amtmanden, der formulerede det nifoldige leve for Majestæten. Til dagligt rådede amtmanden over et kontor og en stab, der tog sig af de løbende forretninger.



Amtmandsgården i Rønne, Storegade 36.

I nummer 42, i Kommandantgården, residerede øens til enhver tid siddende kommandant, der var chef og ansvarlig for Bornholms forsvar. Kommandanten, der altid havde oberstrang, rådede i 1970'erne foruden over soldater, kanoner, krudt og kugler også over et militært musikkorps, der på udvalgte søndage musicerede foran Kommandantgården. Beboerne i den ende af gaden blev vækket kl. 10 søndag formiddag med hornmusik og bækkensklang og blev på den måde indført i marchernes forunderlige verden.



Oberst Heiberg Jürgensen med frue saluterer skydebrødrene i 1982.



Skydebrødrene ved Kommandantgården 1982.

Parade for oberst Jersing marts 1976. Samtidig blev hårmoden luftet.





Evi Antonatos, 9. november 1970.

Bornholm er naturligvis tiltrækkende, men det nærmer sig uforskammethed at påsejle øen ...



Bornholm kan stå for meget, men at blive påsejlet er noget, der kan få lokalbefolkningen op af lænestolen. Og man bryder sig ikke om at blive påsejlet, selvom det selvfølgelig også kan være lidt underholdende. 9. november 1970 løb det 3620 brt store cypriotiske skib Evi Antonatos med kaptein og styrmand i dyb søvn for fuld skrue op på stranden ved Hotel Fredensborg.

Der er selvfølgelig lidt underholdning i en stranding. Januar 1971.



En interimistisk gangbro var besætningens forbindelse med land.

nårdetnualligevel er sket, er det selvfølgelig svært underholdende ...

Det var i sig selv en præstation at ramme den smalle passage mellem de to rev – og så for fuld skrue.

Skibet, viste det sig snart, stod ikke til at redde. Besætningen tog det som et kærkomment afbræk i den daglige trummerum. Der blev bygget en interimistisk bro, så de kunne komme til og fra skibet, og hotellet leverede i en periode daglige madpakker ud til skibet.

Da de nytårsaften så, hvordan bornholmerne skød raketter af, ville de ikke stå tilbage og affyrede alle deres nødraketter, hvilket satte Bornholms Marinedistrikt i højeste beredskab.

Men et af besætningsmedlemmerne, der havde fundet en sød pige fra Nyker, blev tilbage på øen, stiftede familie og bidrog på den måde til befolkningstilvæksten.



Evi Antonatos, januar 1971.



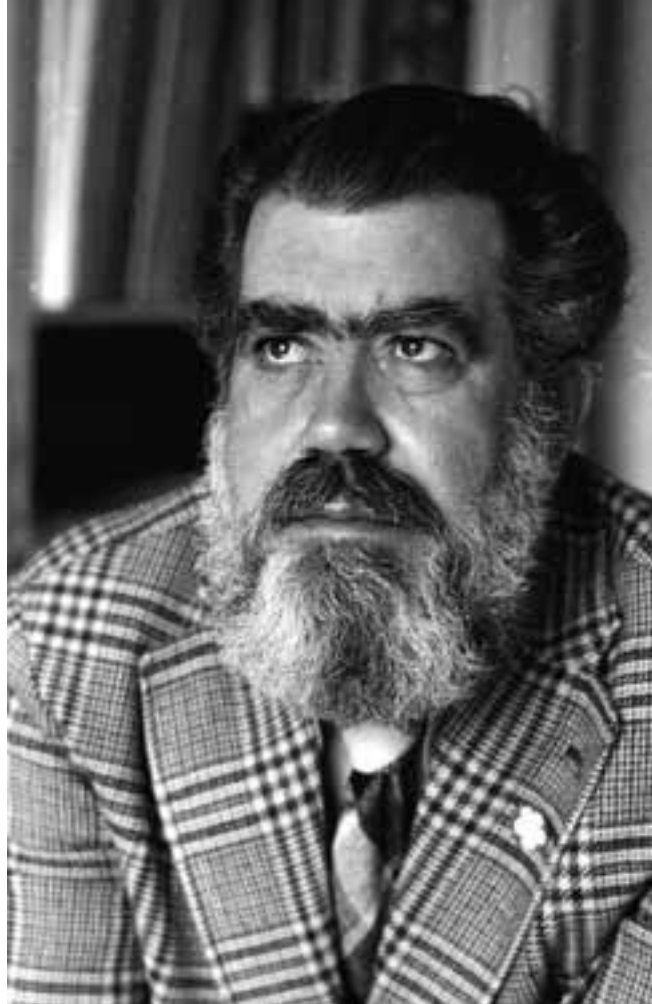
Evi Antonatos, februar 1971.

Da Bornholm kom på verdenskortet - sådan rent turistmæssigt ...

Turistmæssigt gik det fremad i 70'erne og 80'erne. I 1970 havde Bornholm ca. 620.000 turister, mens ca. 800.000 besøgte øen i 1980. Hver by havde sin turistchef, der skulle sørge for at lokalområdet blev fyldt op i sæsonen. Men én skilte sig ud ved at sørge for, at Bornholm også blev besøgt af journalister og filmhold fra ind- og udland. Jørgen Finn Nielsen, der startede som turistchef i Sandvig, var en mand med megen fantasi, og han havde god kemi med pressen.

Da han i 1975 hørte, at biler kunne køre op ad bakke ved Kobbegård i Østerlars - i frigear og med slukket motor, var han ikke sen til at gribe chancen. Han orienterede den samlede presse i Danmark, Sverige og Tyskland - og de kom. For turistchefen havde en forklaring, og historien var god. Det var en magnetbakke, forklarede han. Man blitzedede og filmede og satte spalteplass af til fænomenet. Derefter fik turistchefen det hædrende navn Magnet Nielsen. Senere viste det sig, at der var tale om et optisk bedrag, men da var artiklerne for længst skrevet.

Turistchef Jørgen Finn Nielsen - også kaldet Magnet Nielsen. 1971.



Den ultimative test på magnetbakken. Juli 1975.



Turistchef John Sangild foran turistbureauet på havnen i Rønne 2. februar 1973.



Dueodde-sand i lille pose - en god souvenir, især til tyskerne.

Det kræver kreativitet at lokke turistertil - og fastholde dem ...



Det sidste nye kommunikationsmiddel - fjernskriveren på turistbureauet i Rønne 1971.

John Sangild var turistchef i Rønne. Også han havde mange ideer. Han lavede en variant af manden, der kunne sælge sand i Sahara – han pakkede og solgte sand fra Dueodde i små poser – når turisterne nu alligevel var kommet ind i turistbureauet.

Her fandt man også de store fjernskrivere, som forbandt bureauet med hele verden – men dog mest Danmark, Sverige og Tyskland. E-mailen var ikke opfundet endnu.

Skal De rejse »over«?

Billetter til SAS, DSB og Bornholmstrafikken
(tog- og færgebilletter i hele Danmark)
Vi forhandler også kort til BAT)
Nu også billetter til Bornholmerbussen

**NORDBORNHOLMS
TURISTBUREAU** Aut. agent

Sandvig . Tlf. 98 00 01

Vi sender gerne billetterne til Dem.
Husk at bestille i god tid!

Mandag-fredag kl. 9,00-12,00 og kl. 13,30-16,30.

Nordlands-Posten 1983.



Da den kolde krig var visuel fra Bornholm, og vi lå på den forkerte side af jerntæppet ...

1970'erne og 80'erne var også præget af den kolde krig mellem Østblokken med Rusland i spidsen og Vestblokken med USA i spidsen. Den kolde krig var visuel fra Bornholm. Jerntæppet delte de to blokke og delte også Berlin.

Østtyske og russiske trawlere spækket med lytteudstyr og antenner lagde sig, selv i magsvej, tæt ind under kysten.

Desuden blev de bornholmske fiskere ofte chikaneret, opbragt og endda beskydt under fiskeri i Østersøen.

Ca. 50 østtyske trawlere lagde sig 7. september 1977 i stormlæ ud for Gudhjem. Meteorologerne betegnede vinden som let brise.



Østtyske og russiske trawlere ud for Melsted. 25. juli 1977.



Russisk trawler i Rønne havn. 28. marts 1972.