

Lidt om Haderslev fjord som søfartsvej.

Af N. H. Jacobsen.

I de senere år har interessen for den del af kulturgeografien, der beskæftiger sig med samfærdselen, været i mærkbar stigen, hvilket vel væsentlig har sin forklaring i, at studiet af samfærdselsgeografiske forhold ofte kan byde på overmåde meget af interesse. Først og fremmest er der naturligvis menneskets afhængighed af de naturgeografiske forhold, men da denne afhængighed på mange måder er påvirket af de kulturelle forhold, og da disse som regel efterhånden ændrer sig, må en samfærdselsgeografisk undersøgelse for en stor del blive historisk præget, d. v. s. at en sådan undersøgelse ved siden af at gøre rede for, hvilke betingelser de bestående naturforhold byder samfærdselen, også må prøve på at vise, hvorledes tilpasningen til disse forhold har været gennem tiderne. Den må ikke indskrænke sig til udelukkende at være indstillet på nutidige tilstande, da nutidens teknik på mange måder har grebet ind i afhængigheden af de geografiske forhold.

Det eksempel, som de følgende sider beskæftiger sig med, nemlig Haderslev fjord, kan ikke siges at være blandt dem, der frembyder de meget store variationer og den meget store forandring i de naturgeografiske forhold, men kan dog måske på den anden side byde på et og andet af interesse.

Haderslev fjorddal er i visse henseender noget for sig. Dens smalle og meget varierede forløb, hvor sejladsen ofte må foretage kursændringer, gør, at den ikke er så umiddelbart let at besejle som f. eks. den brede og bekvemme Aabenraa fjord, ligesom den også frembyder tydelige vanskeligheder sammenlignet med nabofjorden mod nord — Kolding fjord. Den fortsætter sydvest for Haderslev i den 5 km lange Haderslev Dam, den smukke indsø, hvis historie, der sikkert rummer meget af interesse, endnu venter på at blive skrevet.

Haderslev fjord har i tidens løb gennemgået visse forandringer. I stenalderen lå fjordbredderne, hvad fundet af en køkkenmødding på 2,5 meters dybde ud for Aastrup teglværk viser, flere meter højere end nu, men omkring år 1000 var fjorden ikke alene bredere, end den er i nutiden, men der var også enkelte øer i den.¹⁾ Fremspringet vest for Sverdrup bærer stadig navnet „Øen“, og såvel dette navn som den omstændighed, at dette parti, der er indtil 17 m højt, er adskilt fra det øvrige sogn ved en engstrækning, der kun hæver sig lidt over fjordens niveau, tyder på, at en gren af fjorden tidligere er gået øst om „Øen“. Ligeledes har der været en ø ved Snævringen lige øst for Starup kirke.

For besejlingen har denne fjord altid frembudt adskillige vanskeligheder, selvom man naturligvis må regne med, at tidligere tiders skibsfart ikke stillede samme krav som nutidens. Imidlertid lader vort kendskab til besejlingsforholdene på fjorden i ældre tider meget tilbage at ønske. Vi hører dog om, at byen drev søfart allerede i 1292, da Haderslev fik sine købstadsprivilegier, ja, at skibsfarten dengang var så betydelig, at de andre erhverv trådte helt i baggrunden sammenlignet med den. I byens stadsret omtales skibsfarten gentagne gange, således i artikel 5, der nævner, hvorledes både skibsladninger af kalk og af træ skal fortoldes, ligesom der også omtales tolden på møllesten,²⁾ en vare som man vel nok må gå ud fra er kommet til byen ad søvejen. Af den i artikel 5 anførte fortegnelse over indførte varer ser man, at der først og fremmest har været tale om skibsfartsforbindelse med østersølandene.³⁾ Dette støttes også af oplysningen om, at skibet „Kejserinden“ af Haderslev i august 1303 ankom til Kings Lynn ved The Wash med forskellige varer fra Gotland.⁴⁾

I den følgende tid omtales Haderslev som en ret betydelig by, men det var især i 16. årh. — under hertug Hans den Ældre — at den oplevede en blomstringsperiode. I 1590 ejede byens borgere 20 skibe. Der var bl. a. stor handel på Norge, og omkring 1600 omtales flere gange skibe fra Haderslev i Nord-Norge.⁵⁾ Men til selve Haderslev er disse skibe ikke kommet. På et billede fra 1585 ser man ganske vist, at der i havnen indenfor slottet Hansborg er place-

1) G. Wegemann: Die Veränderung der Ostseeküste des Kreises Hadersleben (Peterm. Mitteilungen, Bd. 53, 1907), p. 231.

2) A. Sach: Der Ursprung der Stadt Hadersleben (1892), p. 50.

3) Sach, l. c., p. 35.

4) Hugo Matthiessen: Middelalderlige Byer (1927), p. 107.

5) T. O. Achelis: Haderslev i gamle Dage (1926), p. 184 f.

ret nogle skibe, som må have haft en efter datidens forhold ret anselig størrelse, og hvoraf endog et par er ankret op helt inde ved Sønderbro. Det er imidlertid mest sandsynligt, at tegneren blot har villet give sit billede mere liv ved anbringelsen af disse dekorative fartøjer. Iøvrigt er det vanskeligt at afgøre, hvilke skibstyper han har villet fremstille, men efter hvad direktør Knud Klem, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg venligst har meddelt mig, må de to fartøjer, der ligger nærmest ved Sønderbro nærmest betegnes som



Fig. 1. Udsnit af et billede af Haderslev fra 1585, visende den inderste del af havnen med de i teksten omtalte fartøjer (fra Braunius: *Theatrum urbium*).

„galeoner“. De fartøjer af denne type, som man oftest ser afbildet, har fire master og må have haft et dybtgående på 12—14 fod, og selvom de her afbildede skibe, der kun har tre master, ikke stak fuldt så dybt, er det dog vanskeligt at få tilstedeværelsen af skibe af denne type her til at stemme med andre oplysninger, vi har om denne tid. Det synes i det mindste fastslået, at farvandet ind til slottet på den tid højst kan have været 6 fod dybt. Da man i begyndelsen af 19. årh. foretog en opmudring af havnen, fandt man i sejlrenden i nærheden af det sted, hvor Hansborg havde ligget, en lås liggende på bunden af havnen, og efter en indskrift på denne lås kan man slutte, at den var godt 300 år gammel. Denne lås er sandsynligvis blevet slynget ud i havnen, da Hansborg brændte i 1644 og kan altså ikke dengang have ligget på større dybde end den, på hvilken man fandt den. I 1841 fandt man ved Starup kirke — på en dybde af 7 fod — en pram lastet med tagsten af en type,

som man ikke kendte mere, men som ganske svarede til den slags tagsten, som man fandt ved udgravningen af resterne af Hansborg.⁶⁾

Ganske vist er der i en fortegnelse fra 1581 over, hvad der hørte til slottet Hansborg også nævnt „die Schiffsbrücke“, hvilket udtryk Berlage ledsager med forklaringen „d. h. eine Anlegebrücke für Schiffe“.⁷⁾ Ordet „Schiffsbrücke“ kan dog også (ifl. Grimm: Deutsches Wörterbuch) anvendes i betydningen: „eine ständige, festliegende brücke, zum Übergang über Ströme“, og der synes i det mindste ikke at være tvivl om, at det er brugt i denne betydning hos Dankwerth,⁸⁾ når man på det grundrids, han bringer over Haderslev (1651), ser den som „Schiffbrugke“ betegnede ganske almindelige bro, der fra Hansborg førte over til fjordens sydlige bred, og som man iøvrigt fandt resterne af ved uddybningen af fjorden.

Om selve sejladsen på Haderslev i 16. årh. foreligger der enkelte oplysninger. Fra april 1544 er der således en skrivelse om, at der sendes 4 læster sild fra Falsterbo „til Haderslev paa en Skude“,⁹⁾ og ved omtalen af bygningen af Hansborg nævnes også, hvorledes der ad søvejen sendes forskellige materialer til anvendelse ved slottets opførelse. Fra 1558 foreligger der et brev om, at et skib på 100 læster (c. 200 tons), som tilhører hertugen, er blevet lastet med bjælker i Norge, og 1561 lover dronning Dorothea at sende et skib, der var lastet med norske bjælker, og som var bestemt til Kolding, til Haderslev, men hun beder dog om at få oplyst, hvorvidt „solliche Skuten“ kan sejle ind til Haderslev.¹⁰⁾ I fortegnelsen over byggematerialer til slottet anføres bl. a. (1555) en skibsladning kalksten fra øen Saltholm, og i 1556 2 ladninger rød sandsten fra Helgoland samt tømmer fra Königsberg og Skåne — foruden fra Norge.

Imidlertid må man ikke af dette uden videre drage den slutning, at de her nævnte skibe allesammen er gået op til selve byen. Efter Sach var „Revieret“, d.v.s. fjorden, allerede i 1550 utilgængeligt for større skibe p. gr. a. tilsanding og tilslamning, og overensstemmende hermed er en meddelelse fra 1562 om et skib, der skal indlade så mange bjælker som muligt „und damit vor Hadersleben laufen

⁶⁾ Michelsen: Haderslebens Seeweg in alter und neuer Zeit. (Latinskolens årsskrift 1847), p. 7.

⁷⁾ H. Berlage: Die Erbauung des Schlosses Hansburg bei Hadersleben (Zeitschr. d. Gesellsch. f. Schlesw.-Holst. Gesch., Bd. 53, 1923), p. 36.

⁸⁾ C. Dankwerth: Neue Landesbeschreibung der zwey Hertzogtümer Schlesw. und Holstein, 1652.

⁹⁾ Caroline E. Andersen: De hansborgske Registranter II, 27/4 1544.

¹⁰⁾ Aarsberetninger fra det kgl. Geheimearchiv I (1852—55), p. 110.

soweit er in die Förde einlaufen kann“.¹¹⁾ Fra 1582 berettes det, at da det er kongen meget om at gøre, at nogle mursten fra Horsens kommer til Haderslev snarest muligt, forlanger han, at borgmester og råd i Haderslev sender et antal skuder og pramme til ladestedet for at skaffe stenene til Haderslev.¹²⁾

Ganske vist berømmer Rantzau på samme tid (1585) Haderslevs besejlingsmuligheder, idet han skriver „portum tutissimum in oceanum vergentem“ (en meget velbeskyttet havn, der vender mod Østersøen), og en anden forfatter skriver „portum habet quam plurimis navibus recipiendis accomodatum et securum“ (en bekvem og sikker havn, der kan rumme mange skibe.)¹³⁾

Der må her gøres opmærksom på, at ordet „portus“ ikke må tages som ensbetydende med nutidens „havn“. Det betegnede en liggeplads for skibe, et beskyttet sted, således som vi også finder udtrykket anvendt f. eks. i Den danske Lods fra 1843. På udskiftningskortene fra slutningen af 18. årh. har vi ordet „havn“ i samme betydning, f. eks. på det i 1788 tegnede udskiftningskort over Bæk og Vonsbæk, hvor fjorden øst for Vonsbæk kirke har betegnelsen „Hadersleben Fiord oder Hafen“. Ligeledes ser man i skrivelser fra forskellige tider det samme, således fra 1835 „im hiesigen Hafen innerhalb Ørbyhage“.¹⁴⁾ Pontoppidan pointerer iøvrigt (Danske Atlas VII, p. 235) ganske klart forskellen mellem „havn“ og „skibsbro“, idet han i omtalen af Aabenraa skriver: „Havnen er temmelig god, men ikke ret sikker i Østen-Vind, samt ey saa dyb, at Skibene kunne gaae lige op til Skibbroen“.

Vi må altså anse det for givet, at besejlingsforholdene i Haderslev fjord allerede i midten af 16. årh. har været meget dårlige, og at dette derefter har været tilfældet meget længe, fremgår tydeligt af de noget spredte beskrivelser, vi har fra de følgende tider. Blandt kilderne fra 17. årh. må nævnes Danckwerth: *Newe Landesbeschreibung* (1652) og søkortdirektør Jens Sørensens optegnelser (1695). Danckwerths beskrivelse går ud på, at fjorden var for lavvandet til at tillade større skibe at gå op til byen, men at de måtte ligge i munden — „Zwo Meilen von der Stadt sich setzen oder legen müssen“.

¹¹⁾ Berlage, I. c., p. 22.

¹²⁾ Hansborgske Registranter II, p. 40.

¹³⁾ Sach, I. c., p. 27.

¹⁴⁾ Skr. 7/5 1835 (Pk. Havnesager, Fyr (Haderslev byarkiv)).

¹⁵⁾ Sejlstenen var en stenstøtte, der var anbragt ude i havnen, og som ifl. Haderslev stadsret 1292 markerede byens toldgrænse. Stenen lå der endnu c. 1850 (Sach, I. c., p. 26).

I god overensstemmelse hermed er en skrivelse, som amtmanden 18. juni 1642 sendte Haderslev borgmester og råd, og hvori det pålægges dem at sørge for, at de borgere, der bor „am Flöte“ (strækningen fra Sejlstenen¹⁵⁾ til Sønderbro) renser denne ud, således at „man auch mitten botte vnd äffer vngehindert darein vortkommen kan“.¹⁶⁾ Det har således ikke været store krav, man kunne stille til farvandet herinde, idet der foruden både kun nævnes everter (äffer), en fladbundet skibstype, som særlig karakteriseres ved ringe dybtgående i forbindelse med stor lasteevne.

Jens Sørensen angiver så at sige kun de kurser, der skal tages ved indsejlingen til Haderslev og giver ikke mange oplysninger om dybdeforholdene.

I en indberetning om forholdene i Haderslev amt i 1737 omtales også skibsfarten,¹⁷⁾ som betegnes som værende „von schlechter Beschaffenheit“. Fjorden er så fyldt med slam, at de ankomne skibe må blive ved fjordmundingen, og varerne prammes ind. Det hænder endog, at svenske skippere ikke gerne går herind med deres ladning, men hellere sejler til Flensborg eller Aabenraa, hvor „Revi-eret“ er bedre, og losningen kan foregå hurtigere. Indberetningen omtaler dog også en ubetydelig afskibning af varer og nævner yderligere, hvorledes der gerne een gang om året sendes et skib på 46 læster til England efter salt. Dette skib omtales som det største af de skibe, der ligger i vinterhavn på Haderslev fjord. Denne vinterhavn har sikkert været stedet udfor skoven ved Nygaard. Før reguleringen af fjorden i midten af 19. årh. turde iøvrigt ingen af de fartøjer, der sejlede på København, vove sig længere op ad fjorden end til dette sted.¹⁸⁾

De dårlige forhold forværredes mere og mere. Byens handel var uden videre betydning, og nu som tidligere fremhæves den store rolle, som agerbruget spillede for indbyggerne her.¹⁹⁾ Tabet af den fyrstelige hofholdning var blevet så meget mere skæbnesvangert for byen, som landmændene i omegnen kun aftog en meget ringe del af byens varer, og der ikke i vid omkreds boede en rig adel. En meget væsentlig årsag til, at bønderne i Haderslev amt mest foretrak at gå udenom deres by, var, at de her fik deres varer betalt i danske pengesedler, medens de skulle betale deres afgifter i slesvig-holstensk kurantmønt, som desuden nød mere anseelse end de danske

¹⁶⁾ Pk. Havnesager og Fyr (Haderslev byarkiv).

¹⁷⁾ Kommercekollegiets tyske sekretariat A, nr. 253 (Rigsarkivet).

¹⁸⁾ O. Kier: Der Hafnenbau der Stadt Hadersleben (1854), p. 21.

¹⁹⁾ Sønderjyllands Historie III, p. 355.

pengesedler. Resultatet blev, at bønderne hellere ville køre deres korn til Aabenraa, Tønder, Flensborg, ja, endog Slesvig, hvor de ikke alene fik højere priser, men også fik betaling i den nye mønt. Hertil kom, at bønderne fik tommer, jern m. m., som de havde brug for, billigere i disse byer.²⁰⁾ Haderslev havde nemlig så at sige ingen direkte handel dengang, men de fleste af byens købmænd tog varerne hjem fra Flensborg, Lübeck eller måske Hamburg, hvorfra de så transporteredes over land fra Højer eller Ribe. Omkring 1775 var det således, at de to eneste købmænd i Haderslev, der handlede med svensk tømmer, kunne nøjes med een gang om året at tage een skibsladning hjem til deling p. gr. af den ringe afsætning.

Varetrafikken på fjorden var ikke større, end at eet lægterfartøj var mere end tilstrækkeligt til at bestride lægtertrafikken der,²¹⁾ og i byen var kun 4 små jagter, der sejlede på Flensborg, Lübeck og København, hjemmehørende.

Således lå forholdene ved begyndelsen af 19. årh. Losse- og ladepladsen for de større skibe var, således som det havde været i lange tider, enten den ydre rhed ved Ørbyhage eller ved Stevelt, hvor iøvrigt strækningen omkring Stagodde kaldtes „Svenske Rhed“. Men også ind langs fjorden var der enkelte ladepladser — udskibningssteder for f. eks. korn og brænde — således som ved Bæk. Michelsen omtaler (1847), hvorledes en jagt, der sejlede mellem Haderslev og København, ikke kunne indtage hele sin last i Haderslev, da den så ville komme til at stikke for dybt, men måtte komplettere den i Bæk.

Inde ved byen var losningsforholdene de dårligst tænkelige. Pramme eller både gik ind til et sted, der kaldtes „den gamle skibsbro“, og som lå nær ved Aastrupbro. Der fandtes dog ikke nogen egentlig skibsbro her, men kun resterne af et gammelt, med sten fyldt fartøj, der havde tjent som sådan. Bådene og prammene måtte gå så langt ind til kysten som muligt, og varerne måtte derefter losses over i vogne, der blev kørt ud i vandet — en møjsommelig og farlig fremgangsmåde, der krævede stille vejr og derfor undertiden kunne medføre lang ventetid, ofte 8—14 dage.²²⁾ Dette var det eneste spor af en ældre indretning, som man har fundet til gavn for skibsfarten. Inde bag vindmøllen, d. v. s. ud for den nuværende toldbod, var der ganske vist losseplads for små fartøjer, der stak indtil 4 fod, og helt inde i den inderste del af havnen for både, der

²²⁾ Sønderj. Aarb. 1892, p. 237.

²¹⁾ Kier, l. c., p. 11.

²²⁾ Sønderj. Aarb. 1892, p. 237.

stak 3 fod, men ingen af disse steder var der gjort de ringeste anstalter, for at blot både kunne lægge til.²³⁾ Småbåde kunne gå helt op til Sønderbro. Medens der her nu kun er det smalle afløb fra Dammen, var der dengang et ca. 50 m bredt bassin, som i 1881 kaldtes „Fiskerhavnen“, men som på et kort fra 1817 benævnes „Das Revier oder der Hafen an der Stadt“. Omkring år 1900 forsvandt dette bassin ved den opfyldning, der fandt sted, for at man kunne føre amtsbanen igennem.

Adskillige af Haderslevs borgere var klar over, at man for at afhjælpe disse dårlige forhold først og fremmest måtte sørge for at forbedre besejlingsforholdene, men på den anden side klagedes der over, at det var vanskeligt at blive enige om dette vigtige spørgsmål.

Kort efter år 1800 blev der planlagt stiftelsen af et selskab, som skulle have uddybningen af hele fjorden som sin opgave, men det blev ikke til noget, måske væsentlig fordi planens store omfang afskrækkede fra tilstrækkelig deltagelse.²⁴⁾ Omkring 1820 androg en del købmænd byen om, at der måtte blive bygget en skibsbro, hvad magistraten dog ikke mente at kunne gå med til p. gr. af fjordens tilstand, ligesom en opmudring af bassinet ved Sønderbro til 10 fod heller ikke blev til noget.

I 1829 lykkedes det endeligt et nystiftet interessentskab at få påbegyndt arbejdet med at forbedre havnen. Dette havneselskabs formål var 1) at uddybe området fra den gamle skibsbro til på den anden side vindmøllen til 6 fods dybde, 2) at anlægge en skibsbro, indrettet både som losse- og ladeplads og 3) at stadig forbedre havnen ved fremtidige årlige overskud. Som det vil ses, var der i første omgang ikke tale om nogen uddybning af hele fjorden. Det var noget, som havneselskabet med sin ringe kapital på 4800 rdl. ikke kunne påtage sig straks, men som man måtte overlade til fremtiden. Man ville til at begynde med lægge vægt på at gøre farvandet fra den gamle skibsbro til den nye så dybt, at det blev farbart for de fartøjer, der hidtil havde kunnet gå op til den gamle skibsbro.

Man kan ikke sige, at uddybningsarbejdet, der kun foregik ved små maskiner med håndkraft, skred hurtigt frem. I 1846 var man ikke nået videre, end at der i fjordens midte var dannet en rende, således at jagter kunne gå ind til byen. For større skibe var dette stadigt ikke muligt, og reglementet af 26. sept. 1846 for lodsens på

²³⁾ Indberetning 11/3 1843 (Pk. Havnesager og Fyr (Hdsl. byarkiv)).

²⁴⁾ Indberetn. 11/3 1843.

Ørbyhage har da bl. a. også en takst for lodsning „fra Stevelt op til Haderslev saa nær Skibe kan komme denne By“.

Det nord-syd-gående stykke af fjorden fra Nygaard til Store Bredning, det stykke, der kaldes Børløs bugten, var den vanskeligste del af fjorden. Gennem det meget bakkede terræn gik farvandet her ganske tæt ved fjordens vestlige bred. Vindforholdene er her på grund af terrænet meget lunefulde og skiftende, og skibene blev på denne strækning ofte opholdt af modvind. Selve navnet „Børløs“ skal da også betyde „uden gunstig vind“ (Sønderj. Stednavne). Man omgikkes derfor i adskillige år med planer om at anlægge en „trækbane“ på den vestlige bred af Børløs bugten på en strækning af ca. 1100 m fra skovene ved Nygaard. Anlægget blev påbegyndt i 1844 ved bygningen af en dæmning, der kun lå ca. 20 m fra sejlrenden, men den blev ikke fuldendt.

Ved 25-års jubilæet for havneselskabets beståen kunne man dog notere, at Haderslev var blevet en by i stærk vækst, og særlig kunne man lægge mærke til, at industrien havde gjort store fremskridt, henholdsvis jernstøberi, sukkerraffinaderi og tobaksfabrikation. Opblomstringen skyldtes for en meget stor del indvandring fra kongeriget, men de forbedrede havneforhold havde også deres betydelige andel. Fra 1831 til 1853 tredobledes således antallet af ind- og udgåede skibe.

I 1840'erne og 1850'erne var der endvidere en del skibsbygning, men atter her virkede de dårlige besejlingsforhold hæmmende. Ved bygning af barkskibe på 100—150 kommercelæster kunne det nemlig ske, at det nybyggede skib måtte vente både een og to måneder, inden der kom tilstrækkeligt højvande, til at skibet kunne føres ud gennem fjorden.²⁵⁾

I disse år arbejdede man imidlertid med planer om en uddybning af sejlrenden gennem fjorden til 10 fod, og da havnevæsenet i 1856 gik over til byen, påbegyndtes det betydelige arbejde på at forbedre indsejlingen ved at udvide sejlrenden, der på nogle steder kun var ca. 30 fod bred og 6—7 fod dyb, til en rende, der i hele sin længde skulle være 100 fod bred og 10 fod dyb. Disse arbejder blev dog dyrere, end man havde regnet med, og i 1862 måtte man derfor standse uden helt at have nået det mål, man havde sat sig.

Efter krigens afslutning forsømtes fjorden i flere år, således at dybden i 1875 på mange strækninger i den vestlige del kun var 7½ fod. Medens havnen nemlig var kommunal, sorterede fjorden under den preussiske regering, og denne gav først i 1899 efter for

²⁵⁾ Dannevirke 22/3 1855.

byens indtrængende anmodninger og gik med til at foretage en større uddybning til 5,3 m (17 fod) samtidig med, at løbet rettedes ud forskellige steder. Ved Snævringen og ved Fjordholm ret øst for Aastrup blev et lille fremspring på den nordlige bred af fjorden gravet bort for at give plads til det nye sejlløb, og for at give krumningen fra Store Bredning mod nord en større radius gravedes sejlløbet ved Aastrup teglværk igennem den mod øst fremspringende pynt, således at den yderste del af dette fremspring kom til at danne en ø — Djævløen. Det var anlægget af amtsbanerne, som

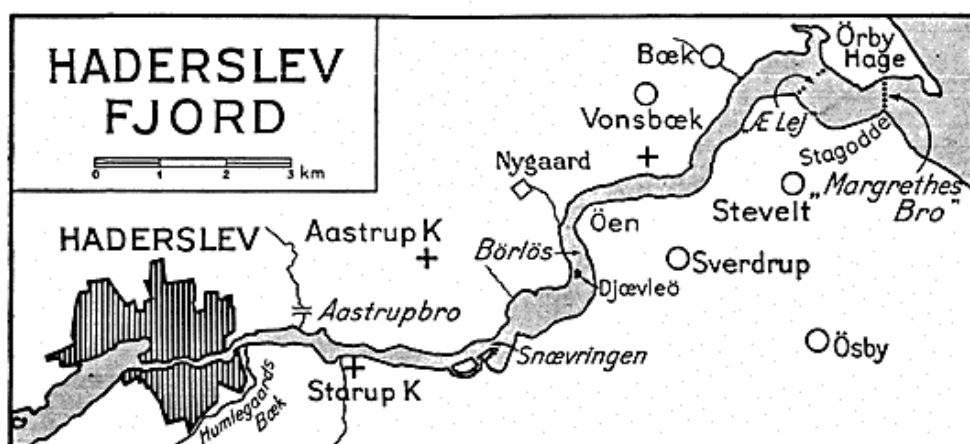


Fig. 2. Kortskitse over Haderslev fjord med de i teksten omtalte pælespærringer.

med sine 211 km sporlængde satte byen i bedre forbindelse med dens opland, der bragte fart i havnesagen og en dermed forbunden udvidelse af bolværket med 200 m mod øst. Udvidelserne medførte, at indførselen i løbet af en halv snes år steg til omtrent det firedobbelte. De foretagne uddybninger blev dog ikke vedligeholdt i den resterende del af den tyske tid, og følgen blev, at både dybden og bredden — og da navnlig den sidste — blev ganske væsentlig indskrænket, særlig i den inderste del af fjorden, hvor der nogle steder efterhånden kun var en dybde på 4,7 m. Efter en foreløbig opmudring lige efter genforeningen påbegyndtes så i 1922 de uddybningsarbejder, der gav sejlløbet i fjorden en dybde på 6,5 m. At forholdene dog trods uddybning og udretning af krumninger er vanskeligt, fremgår af, at der på de 16 km fra havnegrænsen til anduvningsbøjen ved Lillebælt er 14 forskellige kurver, fordelt på 7700 m.²⁶⁾

Betragter man søfarten på Haderslev gennem tiderne, vil man

²⁶⁾ Hey: Forslag til Uddybning til 6,5 m af Sejlløbet i Haderslev Fjord (1921), p. 7.

nok, som det fremgår af det foregående, kunne bemærke, at der har været svingninger, men på den anden side står det klart, at større betydning i den henseende har byen aldrig haft. Og årsagerne til de stedfundne svingninger ligger, som allerede nævnt, forskellige steder. Oplomstringen under hertug Hans den Ældre er måske den mest iøjnefaldende, ligesom nedgangen efter hans død er bemærkelsesværdig. Krigene i 17. årh. var meget medvirkende til denne nedgang, og bedre blev det ikke ved, at fjordens sejlbarhed — vel nok i forbindelse med de urolige tider — netop på den tid var i stærk tilbagegang.

Haderslev fjord minder i mangt og meget om Slien, idet den som denne har en ret flodagtig karakter med mange bugtninger og hist og her søagtige udvidelser. Havets indflydelse har ikke kunnet gøre sig gældende i størstedelen af fjorden, og det mest karakteristiske træk ved fjordbreddens udvikling er da også landtilvækst og ikke nedbrydning. Kun i den yderste del har der et enkelt sted, ved fjordens eneste egentlige stejlkyst vest for Stagodde, fundet nedbrydning sted. Wegemann har ved sammenligning af matrikuskort fra 1790 og 1874 udregnet, at der på dette sted i det nævnte tidsrum er foregået en tilbagerykning af kysten på 32,8 m.²⁷⁾ Landtilvæksten udgjorde efter Wegemann i selve Haderslev fjord fra 1795 til 1875 ialt 14 ha på kyststrækning på ialt 36 km, medens der i samme tidsrum ikke fandt noget landtab sted på denne strækning.²⁸⁾ Det landtillæg, der har fundet sted gennem tiderne, har bl. a. medført, at to øer er blevet landfaste, nemlig ved Snævringen og „Øen“ ved Sverdrup. Hertil kommer, at meget af det materiale, der graves ud ved reguleringen af sejllobet, er blevet anbragt på forskellige steder langs fjordbredden, og da først og fremmest lige øst for Starup kirke.

En speciel faktor, der sikkert også har været af nogen betydning for fjordens besejlingsforhold, er nogle spærringer, som har været anlagt i fjordmundingen. Da man i 1840'erne gravede et nyt sejllob fra egnen omkring Bæk og til fjordudvidelsen nord for Stevelt, opdagede man, at der tværs over fjorden havde været anbragt en palissade af rått tilhuggede træstammer med en længde af 12 fod. Af den måde, hvorpå stammerne var anbragt, fremgik det, at de måtte være blevet placeret der i en bestemt hensigt, nemlig for at forhindre indsejling i fjorden.

Denne pælespærring har uden tvivl fremskyndet den slamaflej-

²⁷⁾ Wegemann, l. c., p. 233.

²⁸⁾ Wegemann, l. c., p. 230.

ring, der viste sig ved, at der omtrent fra bred til bred dannedes et lavvandet område, som særlig ved midten af afspærringen var så betydeligt, at der opstod en banke, der af fiskerne benævntes „Øen“.²⁹⁾ Kun en smal gennemgang havde en større dybde og kaldtes, ja, kaldes stadig „Æ Lej“ (ledet).

Kier gør opmærksom på, at lidt længere ude i fjordmundingen løber der lavvandede områder sammen fra begge bredder, og antyder, at disse sandbanker måske kan skyldes et lignende anlæg, som han så mener må have ligget ca. 1000 alen nærmere munden af fjorden. Kiers antagelse har vist sig at holde stik, idet man, efter hvad museumsinspektør Neumann har meddelt mig, har fundet en pælespærring, den såkaldte „Margrethes bro“, der fra Ørbyhage går ret syd på til Stagodde. Ved særligt stærkt lavvande har man kunnet iagttage denne på begge sider af fjorden og har på Ørbysiden kunnet se en mængde nedrammede pæle siddende langs stranden på en strækning af mindst 25 m.

Disse to anlæg minder i mangt og meget om den pælespærring, som Knud Lavard anlagde i den inderste del af Slien over det smalle løb — Snævringen — der begrænser Store Bredning mod vest, og ligesom navnet Stagodde eller Stikshage minder om pælespærringen, idet ordet „stik“ på oldnordisk nærmest betyder „nedrammede pæle“,³⁰⁾ således har man også i de to stednavne Stiksvig og Paløre ved henholdsvis den nordlige og den sydlige bred af Snævringen i Slien minder om pælespærringen dernede.³¹⁾ En mindelse om „Margrethes bro“ ved Haderslev fjord har man også i navnet på den mark, som spærringen gik til på den sydlige side af fjorden, og som hedder „Brod“. Efter „Sønderjyske Stednavne“ kommer dette marknavn rimeligvis af „Bro“ og „Ør“.

Det ligger nær at drage sammenligninger mellem disse to fjordspærringer. Knytlinge saga fortæller, at Knud Lavard på kejser Henriks råd lukkede havnene og krævede told af hvert skib, som ville have adgang. Noget lignende har muligvis været årsagen til spærringen i Haderslev fjord. Betegnelsen „Æ Lej“ om stedet, hvor denne spærring lå, hentyder måske til en gennemsejlingsåbning. Alt i alt synes spærringen at tyde på, at der har været en sejlads af nogen betydning her, ellers ville man vel ikke gå igang med så store anlæg, som der her er tale om.

Det ville være af interesse, om man kunne tidsfæste disse spær-

²⁹⁾ Kier, l. c., p. 17

³⁰⁾ Kr. Hald: Vore Stednavne (1950), p. 205.

³¹⁾ Sønderj. Hist. I, p. 352 f.

ringer, og ligeledes om man kunne få oplyst, hvornår aflejringerne har fundet sted. Betingelserne for en aflejring er især til stede i den inderste del af fjorden, fra Snævringen og ind til byen. Det er således påfaldende, at alle de betydningsfuldeste vandløb til fjorden udmunder her. Dette gælder først og fremmest den sydlige bred, hvor der mellem byen og Snævringen løber fire vandløb ud, medens der på den nordlige bred udmunder et ret betydeligt vandløb ved Aastrupbro. Da desuden jordbunden netop på den nævnte strækning af den sydlige bred er temmelig sandet og noget lignende også gælder området ved Aastrup bro, har materialvandringen her været ret betydelig. Spørgsmålet bliver så, om denne slamføring kan have ændret sig i tidens løb — om der har været faktorer, der kan have været medvirkende til en eventuel forandring af åernes transport af materiale.

Muligvis har forandringer i skovbevoksningen langs fjordens bredder og i dens nærmeste omegn været af nogen betydning. Skovrigdommen i disse egne var tidligere langt større, end tilfældet er nu. I tiden omkring 1300 må vi forestille os egnen omkring Haderslev som overvejende dækket af skov, der undertiden var afbrudt af rydninger. Stadsretten fra 1292 omtaler for det første „al Royh“ ved Bjerning, samt bestemmer byfredens grænse mod øst som værende „alt met then veg ther ligger synnen nest fiort och øster til stub“. Hvor dette „stub“, dette rydningsfelt med trærodde, lå, kan ikke siges med bestemthed, men meget kan tale for, at det har været partiet omkring Humlegaardsbæk og måske Starup hede. Udstrækningen af denne skovbevoksning kan ikke fastslås i enkeltheder, men af amsregnskaberne, hvor der opregnes antallet af leverede læs træ, ser man, at den østlige del af Haderslev amt endnu ind i 16. årh. var et udpræget skovland.³²⁾ Om Aarø ved man, at denne ø i 1463 med sine skove kunne fede 400 svin på olden, medens det meste af skovene her synes at være ryddet før 1642,³³⁾ og man kan sikkert gå ud fra, at der også i den øvrige del af Haderslev østeramt har fundet en kraftig reduktion af skovene sted i disse århundreder.

Denne afskovning af landet har måttet påvirke åernes afløbsforhold. Fjernelsen af træerne bevirkede, at der løb mere vand bort langs overfladen, og i tider med rigelig nedbør svulmede åerne derfor stærkt op. Dette forhold har ikke mindst været af betydning,

³²⁾ Fr. Mager: *Entwicklungsgeschichte der Kulturlandschaft des Herzogtums Schleswig in historischer Zeit I* (1930), p. 49.

³³⁾ Sv. Aakjær: *Kong Valdemars Jordebog (1926—45)*, Noter p. 213.

hvor jordbunden var mere sandet, således som det f. eks. er tilfældet langs den sydlige bred af den inderste del af fjorden, og i tidens løb er meget af dette sand ført ud i fjorden. Et tydeligt eksempel på, i hvor høj grad en bæk kan indvirke på tilsandingen ved dens munding kunne man iagttage, da havneselskabet i forbindelse med reguleringen havde gravet den nye, østlige munding til Humlegaardsbæk. Medens der tidligere havde været en slamgrund foran den nye munding, dannede der sig allerede i det følgende år betydelige sandaflejring der.³⁴⁾ Ligeledes ved Kathale, fremspringet vest for Starup præstegård. Her var der i tidens løb skyllet så meget sand ud, at der dannede sig en sandbanke, der lå omtrent i vandoverfladen, og som næsten nåede over til den nordlige bred. På samme måde udfør Aastrupbro, hvor en bæk, der kommer ned gennem en slugt med ret sandet jord, udmunder.

— — Men selvom den aflejring, der har fundet sted gennem tiderne, har betydet overmåde meget for sejladsen på Haderslev fjord, så kan den dog kun have været een af årsagerne til den mindre skibsfart her. Det kunne i denne forbindelse være nærliggende at drage en sammenligning mellem den udvikling, der har fundet sted i den smalle, bugtede og lavvandede Haderslev fjord, som skærer sig dybt ind i et frugtbart landskab, og den brede og dybe Aabenraa fjord; men dette ville føre for vidt her og for såvidt også komme til at gå udenfor den behandling af sejlløbets udvikling i Haderslev fjord, som der her er tale om.

Kun må der gøres opmærksom på, at Aabenraa fjord i højere grad end Haderslev fjord egner sig for besejling af større skibe, hvilket særlig har betydning for de nutidige forhold, medens Haderslev fjord bl. a. havde den fordel for skibsfarten i gamle dage, at den kunne byde på en god vinterhavn. Ser man på gennemsnitstonnagen pr. skib af de skibe, der siden genforeningen har besejlet de 2 havne, viser det sig da også, at den ligger betydeligt højere for Aabenraa end for Haderslev, særlig efter åbningen af den nye havn i Aabenraa i 1925. Den samlede tonnage af ankomne skibe lå dog — med undtagelse af et enkelt år — lige op til 1940 højest i Haderslev.

Og til slut må lige nævnes endnu en faktor, der stiller Aabenraa fjord gunstigere end Haderslev fjord, nemlig islægningens længde. Efter hvad Statens Istjeneste oplyser, var der i vintrene 1929/30—1951/52 gennemsnitlig 34,8 dage med is på Haderslev fjord, medens det tilsvarende tal for Aabenraa fjord og havn kun var 13,8. Det kan yderligere nævnes, at i denne periode var der gennemsnitlig

³⁴⁾ Kier, l. c., p. 47.

15,2 dage med is ved Aarøsund. Dette forhold har naturligvis især tidligere haft stor betydning for besejlingen af Haderslev fjord. Det kunne således ske, at skibe på grund af tidlig islægning i fjorden har måttet losse den til Haderslev bestemte ladning i Aarøsund, hvorfra så varerne er blevet ført over land til Haderslev.

Der er i det ovenstående blevet fremdraget nogle ganske enkelte træk vedrørende Haderslev fjord. Mangt og meget af interesse knytter sig til denne dal, som danner et så særpræget afsnit af det østlige Sønderjylland, f. eks. dens betydning for landtrafikken gennem tiderne, for den erhvervskulturelle udvikling og for bebyggelsen, og det er at håbe, at disse forskellige områder engang må blive gjort til genstand for en nærmere undersøgelse.
