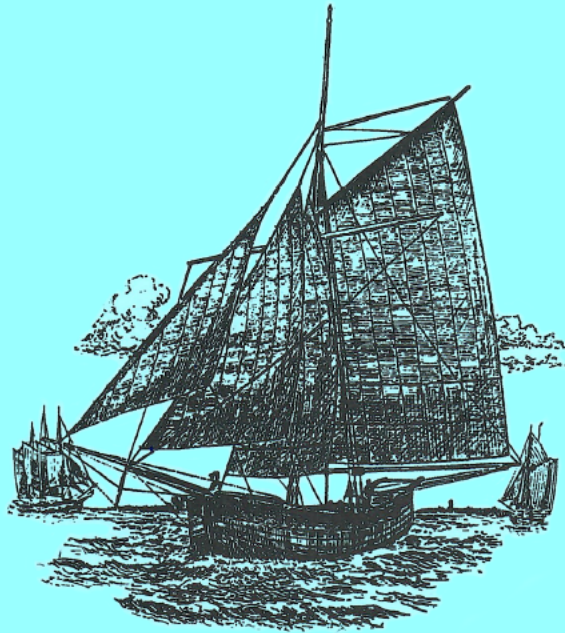


Med kurs mod Djævleøen



Historisk guide gennem Haderslev Fjord og Havn

Med kurs mod Djævleøen

er udgivet i forbindelse med jagten Jensine af Haderslevs 140-års jubilæum og Haderslev Købstads 700-års jubilæum i 1992.

Tekst: Lennart Madsen, Haderslev Museum, og Jacob Røjskjær, Haderslev Byhistoriske Arkiv.

Ide og redaktion: Svend-Erik Ravn. Tryk: Winds Bogtrykkeri NS, Haderslev. Oplag: 500 eksemplarer.

Copyright: Forfatterne og Skibslaget Jensine, Det Danske Spejderkorps c/o Per Fogh, Favrdalen 28, 6100 Haderslev.

Udgivelsen og de opsatte guidemærker i Haderslev Fjord er sponsoreret af JPI Plast, Øsby og Duratex, Haderslev, division af B.W. Wernerfelt NS, Søborg.

3. reviderede udgave, juli 1996, er støttet af:

WINDS BOGTRYKKERI AIS, Haderslev

A.H.T. & S. ved Haderslev Havn ARMTON

JPI Plast, Øsby

4. reviderede udgave 2005 – Skibslaget Jensine, Det Danske Spejderkorps.

5. reviderede udgave 2022 – Skibslaget Jensine, Det Danske Spejderkorps. Redigering og layout af Julie Blanca.

Indhold

Side 3: Haderslev Fjords historie

Side 5: Haderslev Havns ældre historie

Side 12: Guide gennem Haderslev Fjord

Side 18: Kort over Haderslev Fjord

Side 25: Haderslev Havns nyere historie

Side 31: Haderslev trafikhavn

Side 35: Jensine af Haderslev i smult vande

Haderslev Fjord

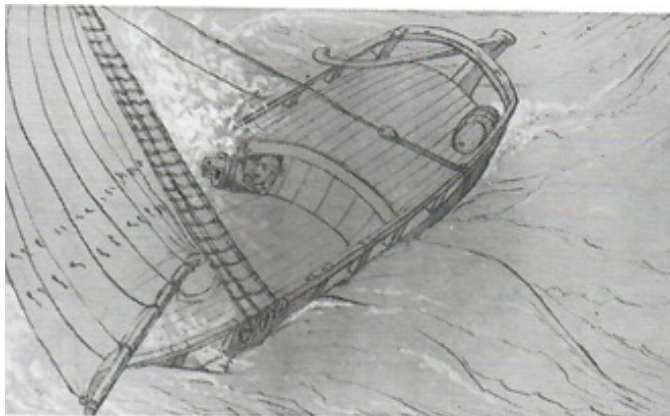
Haderslev Fjord er en del af en omtrent 25 km lang dal, der strækker sig fra udspringet af Jernhyt Bæk, syd for Vojens, til fjordens udløb i Lillebælt ved Ørbyhage. Dybt under den nuværende fjord skjuler der sig en bred og til tider mere end 130 meter dyb dal, sandsynligvis dannet allerede i slutningen af jordens såkaldte tertiær-tid, for mere end tre millioner år siden.

De mellem fire og seks istider, man har konstateret i Danmark siden tertiær-tiden og sluttede for tre millioner år siden, har alle fundet vej gennem denne meget gamle dal og udsat den for skiftende erosioner og aflejringer af sand, grus og ler. Der er dog igennem hele perioden aflejret mere, end der er eroderet bort, således at terrænet i dalen konstant er hævet.

Dette gælder også for den sidste istid, Weichsel-istiden (ca.



I området omkring Djævleøen er der fundet genstande fra en boplads fra Ertebølle-tid (5.200-4.000 f.Kr.), liggende et stykke under den nuværende vandoverflade. En gruppe jægere og fiskere har her haft deres boplads i nærheden af vandløbet i bunden af dalen.



Den lokale maler Eduard Wassners (1815-1888) tegning af et skib i svær storm undervejs fra Lübeck til Haderslev i 1832. Båden er ikke middelalderlig, men det er søruten. Ad denne vej sejlede ifølge stadsretten salt, øl, vin, kværnsten, sild, tjære, beg, kobber, bly, stålfade og jern til Haderslev for at sælges på byens torv. Som returgods havde skibene lokale produkter som korn, smør, flæsk, honning, hør, træ, huder, træfade, spydskafter og årer. Det er disse varegrupper, der opregnes toldsatser for i stadsretten.

110.000-15.000 f.Kr.). Det er denne istids fremrykkende gletsjere, der har slidt dalen U-formet og givet den dens karakteristiske profil. Haderslev Fjord er altså ikke en rigtig tunneldal, der skabes, ved at smeltevandet presser sig frem under isen. Først da isens fremmarch var standset omkring 20.000 år f.Kr. fungerede den en tid som tunneldal, indtil isen igen smeltede, og smeltevandet aflejrede betydelige mængder sand i bunden af dalen, hovedsagelig i dennes vestlige del.

Da isen forsvandt, fyldtes verdenshavene naturligvis med vand, men samtidig hævede jordskorpen sig, lettet for årtusinders tryk, så meget i denne del af Danmark, at de nuværende kystlinjer slet ikke fandtes. Først omkring år 6000 f.Kr. stod vandet så højt, at konturerne af det kystlandskab, vi i dag



Starup Kirke set fra Vesterris. Kirken blev oprindeligt bygget som en treskibet kirke, og der var øjensynlig planer om, at kirken mod vest skulle afsluttes med to tårne. Den var planlagt som en købstadskirke, men planerne blev aldrig til noget. Inden sideskibene kom under tag, blev de atter nedrevet (de nuværende rekonstruktioner fra omkring 1915), og de planlagte tårne blev aldrig opført. Det nuværende tårn er fra ca. 1450, sakristiet mod fjorden og våbenhuset på den modsatte side fra ca. 1500.

kender, kunne anes. Lillebælt var det sidste af de tre bæltter, der fyldtes med vand, og først med skabelsen af Lillebælt kom der vand i Haderslev-dalen.

De ældste spor efter mennesker langs Haderslev-dalen stammer fra den tid, da der begyndte at komme vand i dalen. I løbet af bondestenalderen (4.000-1.800 f.Kr.) steg og faldt havet endnu nogle gange, og først omkring 2.000 f.Kr. nåede vandoverfladen i fjorden et niveau, der svarer til det, vi kender i dag.

Fra Ertebølle-jægerne for første gang kunne bosætte sig ved det lave vand og frem til i dag, har Haderslev Fjord spillet en væsentlig rolle for de mennesker, der boede eller opholdt

sig ved den. Den sidste istids frugtbare morænelandskaber nord og syd for fjorden har siden bondestenalderen været tæt bebygget, og fjorden har altid været et vigtigt bindeled mellem dette rige landskab og havet.

Ved Lønt anlagde den ældre bondestenalders bygder syd for fjorden deres samlingsplads, og i yngre romersk jernalder, engang i perioden 400-410 e.Kr. var området af så stor betydning, at det var umagen værd at anlægge de imponerende spærringer "Æ lei" og "Margrethes Bro" ved indsejlingen til fjorden. Vandvejen til de rige indlandske landsbyer måtte spærres for fjender.

Kun runestenen ved Starup Kirke vidner i dag om vikinge-

-tidens bebyggelser langs fjorden, men i slutningen af 1000-tallet opstod der en lille sæsonmarkedsplads umiddelbart vest for Starup Kirke. Pladsen eksisterede frem til ca. 1200, og hertil kom omrejsende handelsfolk/håndværkere langvejs fra for at handle. Markedet besøgte bl.a. af de i Danmarkshistorien så berygtede vendere.

Engang i løbet af 1100-tallet påbegyndtes opførelsen af en statelig, treskibet kirke, uden tvivl med den hensigt at gøre sæsonmarkedspladsen til en mere permanent bebyggelse, eventuelt en rigtig by. Inden færdiggørelsen blev kirken dog atter reduceret til en almindelig landsbykirke, og markedspladsen forsvandt.

Dette skete i slutningen af 1100-tallet, samtidigt med at den første bebyggelse voksede frem på sandbanken for enden af fjorden. De ældste spor af Haderslev, byens ældste kirke, stammer fra denne tid. Det var en granitstenskirke, hvis kvad i dag kan ses indmuret i dens afløser – den nuværende domkirke.

Haderslev Havns ældre historie

De ældste dele af Haderslev ligger placeret på en aflang sandbanke, der hæver sig indtil 11 meter over havets overflade midt ude i Haderslev-dalen. Denne bunke smeltevandssand blev aflejret som en 1300 meter lang ås i en bred sprække i den smeltende is under sidste istids slutning. Haderslevs opståen

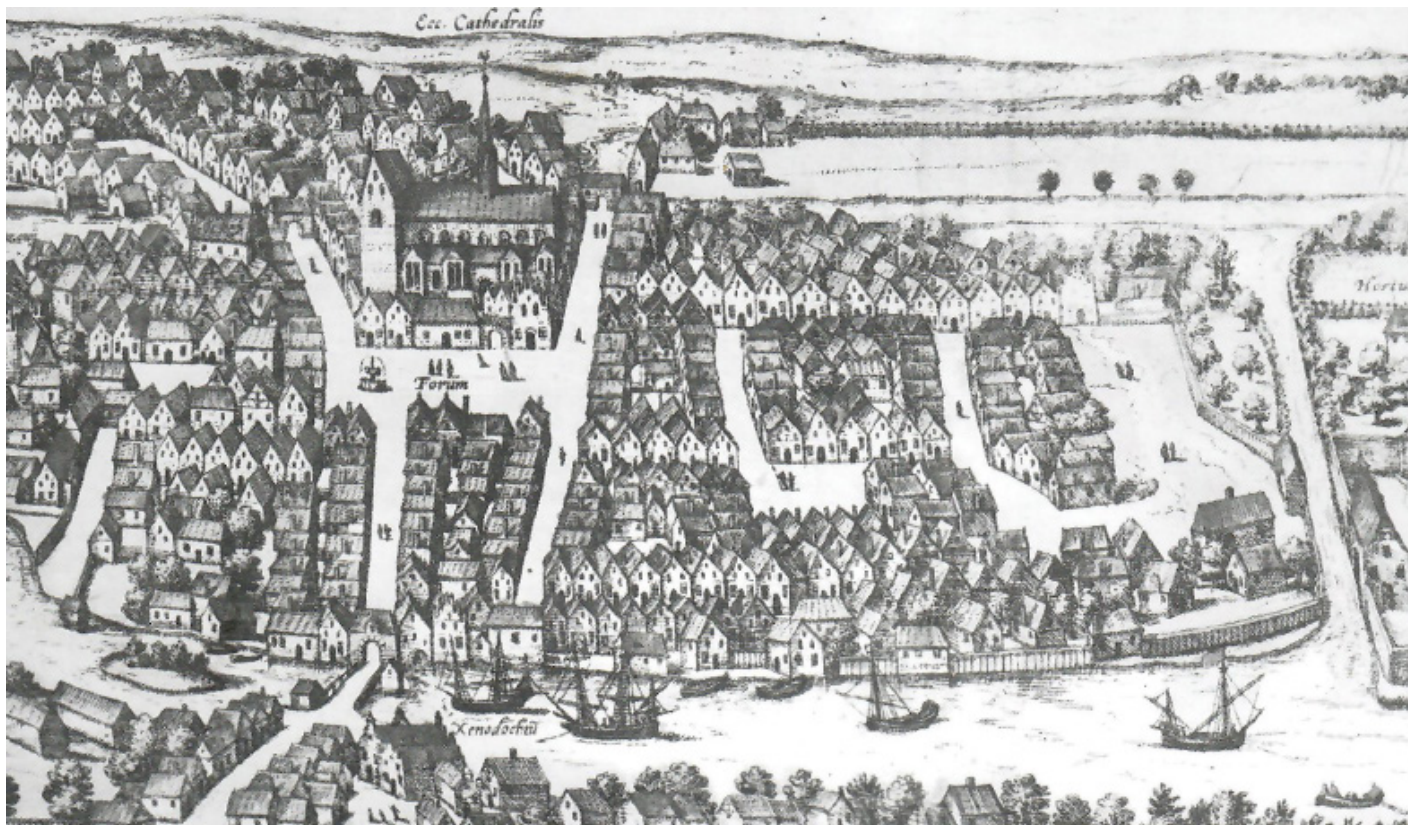
og ældste tid hænger intimt sammen med fjorden og byens havn. I løbet af 1100-tallet skiftede samhandlen i Nordeuropa langsomt karakter. Fra en handel med finere genstande, baseret på omvandrede håndværkere, der hovedsageligt forarbejdede og solgte deres produkter på stedet, blev handlen i stigende grad domineret af grovvarerhandel, baseret på købmænd, der enten selv rejste rundt med varerne eller handlede via mellemhænd i forskellige havne.

Sæsonmarkedspladsen afløstes af havnebyen. Dette var bl.a. baggrunden for de mange østersøbyer, der voksede frem i årene omkring og efter 1200, fra starten domineret af de tyske Østersøbyer Stettin, Rostock, Wismar og ikke mindst Lübeck. Et vigtigt led i denne handel var udvekslingen af varer mellem Østersøen og Nordsøen, og det er i denne samhandel, at Haderslevs største betydning som handelsby skal ses. Så vidt det var muligt, foregik al transport af gods over havet.

Landtransport var dengang, og helt frem til de første jernbaner i midten af 1800-tallet, en dyr og langsommelig affære. For de købmænd, der ikke turde vove at transportere deres varer den farlige vej omkring Skagen, startede den korteste landstrækning mellem Østersøen og Ribe, Danmarks absolut dominerende vestvendte havneby, i Haderslev.

Haderslev blev en af de centrale havne i øst-vest-handlen. I 1250'erne nævnes byen første gang direkte ved navn i to protokoller fra byerne Wismar og Rostock. Begge steder er det i forbindelse med handelstransaktioner mellem købmænd i disse byer og Ribe.

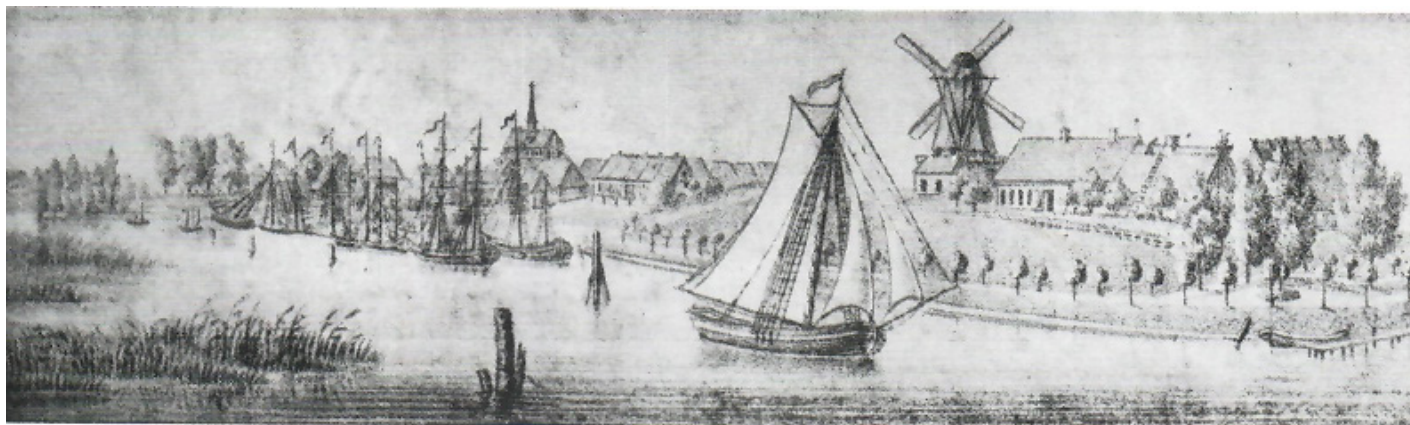
Små 40 år senere, i 1292, fik Haderslev sin første stadsret og blev dermed en egentlig købstad i juridisk forstand.



Den første billedlige fremstilling af Haderslevs havn er Braunius' meget pålidelige prospekt af byen fra 1585. Det bemærkelsesværdige er, at havnen når helt ind til Slotsvandmøllen, Sønderbro og Hertug Hans Hospitalet. I dag er det svært at forestille sig, at den smalle Møllestrøm syd for Badstuegade engang skulle have været en pulserende havn, både udgangspunkt og centrum for Haderslevs handel og næringsliv i middelalderen.

I denne stadsret spiller handlen en fremtrædende rolle. Byens grænser er samtidig toldgrænser, og der gives en minutiøs gennemgang af, hvad der skal gives i told af hver enkelt varegruppe. Stadsretten sikrede de lokale købmænd en central placering i handlen med både lokale og importerede varer. Men også decideret søretslige regler fandt optagelse i stadsretten og beviser dermed, hvor afhængig byen på denne tid var af sin havn. Skal en skipper sværge, foregår det enten med

en hånd på roret eller med en fod på bordplanken. Kaster en sømand en anden i havet, og han kommer op igen, koster det en sum til den skadelidte og til byen. Men drukner han, bliver bøden mere end tredobbelt. Kommer skipperen ikke rettidigt til båden på grund af druk eller lignende, skal søfolkene vente på ham en nat og en dag, hvorefter de må sejle afsted med hans gods. Skipperen skal betale en bøde til søfolkene, der stiger for hvert ankerkast (dvs. overnatning), de når bort, inden



Jagt – formentlig på størrelse med Jensine i dag (32 bruttoregister tons) – forlader havnen med alle sejl sat, klar til den stridsomme færd ud gennem fjorden – medmindre der var medbør.

han når frem til båden. Reglen kunne vel finde anvendelse endnu i dag.

Selve havnen lå, hvor i dag haverne mellem Badstuegade og Møllestrømmen breder sig. Disse udgør i virkeligheden et nu opfyldt havnebassin. I middelalderen var Badstuegade byens havnegade. Her lagde skibene til kaj, blev læsset og losset, og herfra startede vejen, der via Højgade, Torvet, Apotekergade, Bispegade og Storegade førte mod Ribe. Bortset fra Højgade udgør disse gader stadig byens hovedstrøg. Ved Slotsgrunden lå byens borg, Haderslevhus, hvorfra man havde et glimrende overblik, både over indsejlingen til havnen og over selve havnebassinet.

Havnen startede med en stor sten, den såkaldte toldsten, omtrent ved Hertug Hans Broen. På sydsiden af fjorden lå her kirkens teglværk, der må have leveret stenene til bygningen af Vor Frue Kirke, den nuværende domkirke, i midten af 1200-tallet, og igen i 1400-årenes første årtier. Sydsiden af havnebas-



Haderslev Slotvandsmølle, malet af den lokale maler F. Jørgensen Løjt (1869-1952). Den nuværende møllebygning er opført 1827. Da Haderslev Dam blev skabt omkring år 1400, gravedes nord om byen – langs de nuværende gader Bispebro, Gravene og Jomfrustien – en mere end 20 meter bred og op til otte meter dyb omløbskanal til møllen. Kanalen tjente samtidigt som forsvarsanlæg og toldgrænse for byen. Over kanalen byggede to broer, og på kanalens inderside opførtes to af byens tre porte.



Det ældste skib, der kendes fra Haderslev, blev fundet under en lav dæmning i 1200-tallet, vest for Sønderbro. Skibet var sandsynligvis gammelt og udtjent, da det blev fyldt med sten og sænket under dæmningen, Sønderbros forgænger. Det drejer sig om et skib af nordisk skibstype, beregnet til kystsejls, idet det synes uden indvendig afstivning. Skibet, hvoraf kun den midterste del kunne udgraves (resten ligger der endnu), er tillempet koggens form, idet bunden er næsten flad. Det er årringsdateret til ca. 1220.

-sinet gik omtrent langs nordsiden af den nuværende Hertug Hans Plads, og havnens nordlige bred var kajlæggeret langs Badstuegade. I løbet af middelalderen blev dette dog ændret, idet den nordligste del af havnen fyldtes op for dermed at give plads til flere bygninger i havnens nærhed. Det er denne situation, der er afbildet på Braunius' prospekt fra 1585. Gaden var ikke længere havnegade og fik i stedet navn efter byens badstue. Mod vest afsluttedes havnen af en mølle.

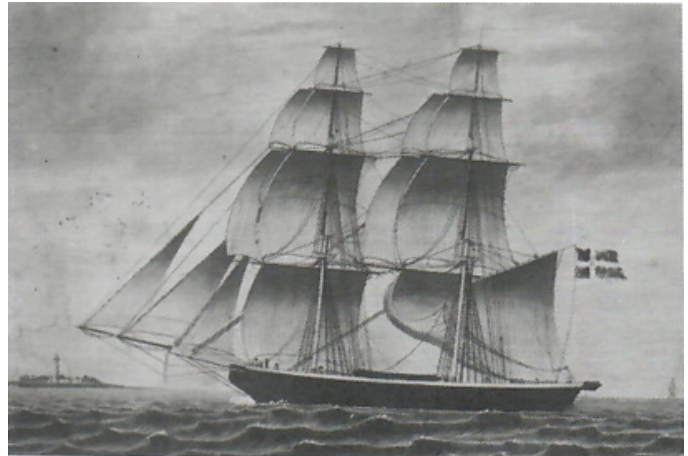
Omkring 1400 blev dæmningen ved Sønderbro anlagt. For at skabe et ordentligt fald til en større mølle blev denne bygget som en rigtig mølledæmning, således at den vestfra kommende Møllestrøm blev stemmet to-tre meter op. Herved skabtes

Haderslev Dam, der altså er en regulær mølledam.

I 1500-årene skete der igen store forandringer med havneområdet. I 1544 opslog den nyudnævnte hertug, Hans den Ældre, sin residens i Haderslev. I de første år boede han på Haderslevhus, men i 1557 påbegyndte han opførelsen af et nyt slot, Hansborg. Slottet blev placeret så langt mod øst på den aflange banke, som det var muligt, mellem gaderne Toldbodgade og Gasværksvej, Østergade og Skibbrogade.

Herved blev der åbnet mulighed for, at skibe, der havde ærinde til slottet, kunne lægge til her, langs denne hidtil uudnyttede del af bybanken. Haderslevs havneterræn var hermed blevet delt i to, byens havn og slottets.

Til denne havn knytter sig Haderslevs middelalderlige søfartshistorie. Nævnt er allerede forbindelserne fra Østersøen



Skibet Maria af Haderslev, ført af kaptajn M. Bonde. Malet af N.N. Truelsen i 1820'erne. Det var et af de få skibe, der i 1800-årenes begyndelse var hjemmehørende i Haderslev. I 1803 opgav således kun 10 skibe at have hjemsted i byen. Dette ændrede sig kraftigt efter havnens og fjordens uddybning.



Selvom Haderslev ligger gemt for enden af fjorden, har man ikke været forskånet for stormflodskatastrofer – her er den store stormflod i 1872 gengivet i Eduard Wassners streg.

til Ribe samt de mange direkte og indirekte hentydninger til søfarten, der optræder i stadsretten fra 1292. Den 6. august 1303 anløb Haderslev-skibet "Cayserinne" den engelske havn Kings Lynn, ført af skipper Henrik af Haderslev, med forskellige varer, heriblandt salt. "Cayserinne" er et af de første danske skibe, der vides at have foretaget sejladsen rundt om Skagen.

Det er typisk for middelalderens sejlads, at skibet medførte forskellige varer, og at der var flere købmænd involveret i

sejladsen. De ganske få middelalderlige sejlads med Haderslev-skibe, vi i dag kender fra det bevarede kildemateriale, er alle skåret over samme læst: Flere købmænd fra Haderslev slog sig sammen om en sejlads med varer, hvorefter der opstod et eller andet problem, der bevirkede, at historien om sejladsen blev overleveret i skriftlig form. De uproblematiske sejlads hører vi aldrig om. Et sent eksempel er fra 1578, hvor tre købmænd havde indskibet sig i Jakob Skippers skib med



Haderslev set fra syd. Litografi ca. 1860. Havnen domineres af ridehuset, opført 1797, i midten. Til højre "svenskehavnen", hvor også større skibe kunne lægge til efter uddybningen af havnen. Der ligger masser af træ på skibsbroen, og et af skibsværfterne er ved at bygge et nyt skib. Forrest til højre ses kalkbrænderiet ved Årøvej.

med honning og andre varer. Andre skippere og købmænd var allerede taget afsted, hvorimod det var blevet forbudt dem at sejle (!). De søgte nu Hertug Hans om tilladelse til at sejle, idet de ville begive sig til Travemünde, Stralsund og Wismar med deres varer. Mange købmænd havde eget skib eller part i et (i 1590 ejede byens borgere 20 skibe), og disse skibe kom

langt omkring. Særligt intensiv var handlen i 1500-årene med Norge.

Men i 1500-tallets anden halvdel synes der langsomt at opstå problemer for byens driftige købmænd og deres sejladsere. I forbindelse med byggeriet på Hansborg Slot, samt senere leverancer til slottet, nævnes der adskillige eksempler på, at

større skibe ikke kunne komme helt ind til byen. Det synes, som om der i denne periode er foregået en tilmudring og tilsanding af fjorden og havnen, der har forhindret større skibe i at anløbe Haderslev.

En del af forklaringen kan dog også være den, at skibene i denne periode blev større og fik en større dybdegang, end middelalderens bådtyper havde haft. Den endegyldige forklaring på problemerne får vi nok aldrig, men det er uomtvisteligt, at skibsfarten i de følgende århundreder kom til at spille en langt mindre rolle for byen end tidligere.



For befolkningen langs fjorden har sejlads altid været en del af hverdagen. Mange har haft deres udkomme ved sejlads og fiskeri, men også fritidssejlads har i dette århundrede grebet mange. På billedet er familien Skjellerup ved at stævne ud af havnen i 1911. I baggrunden en af de "Duc d'Alber", der endnu står langs sejløbet ud af fjorden. De består af tre svære stolper rammet ned i fjordbunden og anvendtes, når skibene ikke kunne sejle for egen kraft, men måtte trækkes frem.

Guide gennem Haderslev Fjord

De følgende siders tekst refererer til de opsatte skilte, der på stedet i Haderslev Fjord markerer de enkelte punkter (på nær de tre første).

Skiltene ser ud som eksemplet herunder og er hvide/blå.

Se tillige kortet side 18 og 19 og bemærk, at der ikke er tale om noget målfast kort, men blot et tegnet rids.

Tegning: Hans Peter Jørgensen.

God sejlads!



Sejlturen ind – og ud – gennem Haderslev Fjord er en usædvanlig smuk naturoplevelse. Den seks-syv sømil lange sejlturn ad den smalle og bugtede fjord er meget varieret og giver den sejllende en enestående chance for at komme tæt på det fascinerende samspil mellem vand og land, dyre- og planteliv.

Men strækningen fra Årøsund til Haderslev er ikke kun en enestående naturoplevelse, turen er også fyldt med kulturhistoriske minder, der vidner om menneskets årtusindårige tilknytning til fjorden.

I det følgende vil der blive givet en nærmere forklaring på 20 udvalgte kulturhistoriske minder i eller ved fjorden. På nær de tre første er de alle markeret med skilte nær sejllrenden.

1 Årøsund og Årø

Årøsund er nævnt i Kong Valdemars Jordebog i 1231. Herfra udgik allerede på dette tidspunkt en af landets allervigtigste færgeruter, Årøsund-Assens-færgen. Ruten var i århundreder den vigtigste forbindelse mellem Fyn og den sydlige del af Jylland, og allerede i 1231 understregede Kong Valdemar, at det var kongen, der havde overhøjhed over denne og andre færgeruter.

Borgerne i Haderslev fik i byens stadsret fra 1292 toldfrihed på ruten. En stor del af de okser fra Fyn, der fra slutningen af 1400-årene og nogle hundrede år frem blev drevet sydpå for at sælges på studemarkederne ved Hamborg, blev færget fra

Assens til Årøsund. Men også en af landets vigtigste postruter, ruten fra Hamborg til København, benyttede færgen. Allerede i 1555 befalede Christian 3., at der altid skulle ligge en sejlklar båd parat i Assens for at hente kongens post i Årøsund.

Fra 1640 til midten af 1800-tallet benyttede postvæsenet udelukkende denne rute, ligesom også den svenske post benyttede overfarten. Fra 1864 til 1920 blev ruten indskrænket, men herefter startede igen daglig færgefart, der først blev indstillet i 1972. Landets ældste, kendte færgerute blev da lukket.

Årøsund er som bebyggelse opstået omkring færgeløbet og har altid været delvis afhængig heraf. Fiskeri, bådebyggeri og frugtplantager har også spillet en væsentlig rolle. Alle tre erhverv er stadig repræsenteret i byen.

Umiddelbart syd for færgeløbet, der er anlagt i begyndelsen af 1920'erne (fiskerihavnens fyr er fra 1905), findes en bunker, der har forbindelse med tyskernes såkaldte "Sicherungsstellung Nord", der anlagdes tværs over Sønderjylland i 1917-18.

Af stor betydning for Årøsund i dag er lystbådehavnen, anlagt i 1988. Årø, hvortil der stadig går færge fra Årøsund, er en frugtbar ø bestående af nogle morænelersrygge vekslende med kultiverede strandenge. Øen, hvis største samlede bebyggelse ligger bag færgeløbet, fik i 1906 opført sin egen kirke, og Årø har nu også en campingplads og et feriehusområde.



Havnen i Årøsund, tegning af Eduard Wassner fra 1883. Ved molen ligger færgen til Assens, der på dette tidspunkt kun sejlede på ruten et par gange om ugen. Der er langt fra denne enkle mole til vore dages fuld udbyggede lystbådehavn.

2 Linderum

Den lille græsklædte ø, Linderum, er den største af de små øer og holme, der præger farvandet nord og øst for Årø. Øen er privatejet, og tidligere sejlede man kvæg herud om sommeren. Nu benyttes den til harejagt.

3 Tamdrup Høj

Er man heldig, kan man på sejlturen fra Årøsund til Ørbyhage få et glimt af Tamdrup Høj, der er Sønderjyllands største gravhøj, 42 meter i diameter og 9 meter høj. Den er opført i ældre bronzealder, ca. 1800-1000 f.Kr. På markerne omkring Tamdrup Høj lå der tidligere godt 20 sådanne gravhøje. I dag er der kun bevaret tre. Fra toppen af højen, der ligger 49 meter over havet, er der en storslået udsigt, og derfor var der her under begge verdenskrige placeret tyske signal- og observationsposter.

4 Margrethes Bro

Margrethes Bro er den yderste af de to forhistoriske spærringer, der blev anlagt for at lukke indsejlingen til fjorden. Spærringen består af to anlæg. Det ældste er bygget i årene 400-410 e.Kr. og består af et 24 meter bredt bælte af nedrammede pæle. Mange af pælene er indbyrdes forbundet af vandretliggende planker, der – liggende lige under vandoverfladen – effektivt har spærret for al sejlads.

I perioden 1140-1160 udbedredes spærringen. Det nye anlæg består af 1-2 uregelmæssige rækker af meget kraftige pæle, der løber på tværs af fjorden. Imellem disse er nedhamret mange tyndere pæle. Det er endnu uvist, om dette yngste anlæg er lavet for at forbedre den 750 år ældre spærring, eller om det faktisk er resterne af en bro tværs over fjorden, jf. navnet. Tidsmæssigt falder disse pælerækker sammen med markedspladsen ved Starup længere inde ad fjorden.



I de senere år levede Assens-Årøsund-færgen bl.a. af de mange transporter af roer, der fra landmænd på Haderslev Næs blev sejlet til sukkerfabrikken i Assens.

5 Svenske Rhed

Da fjorden i 16- og 1700-årene langsomt sandede og mudrede til, således at større skibe ikke længere kunne sejle ind ad fjorden, blev det nødvendigt at etablere et såkaldt "ydre red", hvor større skibe kunne lægge til og få varer til Haderslev losset over i mindre både. Der fandtes enkelte mindre ladepladser ind ad fjorden, men den vigtigste var ud for landsbyen Stevelt vest for Stagodde. Her lå skibene på rad og blev læsset og losset. Prammene og de mindre skibe sejlede derefter varerne ind ad fjorden til en ladeplads mellem Astrup og Haderslev, hvor de blev losset på vogne, der transporterede dem det sidste stykke ind til byen.

De mange svenske skibe, der anløb fjorden bl.a. med tømmer, gav bugten ved Stevelt navnet "Svenske Rhed".

6 Støbesandsudvin- ding på Ørbyhage

På Ørbyhage findes et af de få danske lejer af støbesand. Sandet er lerholdigt, men kalkfattigt, og da dets smeltepunkt er højt, er det velegnet til at danne skabeloner til store genstande i støbejern; kanoner, skibsskruer etc. Indtil 1914 solgtes sandet bl.a. til Krupps fabrikker i Kiel, og efter krigen til aftagere i Norden.

Produktionen er for længst standset, og kun pælene fra udskibningsbroen samt nogle skure er tilbage. På Ørbyhage havde lodsens i mange år til huse. Han fik bl.a. en takst for lodsning af både fra Stevelt "op til Haderslev så nær skibe kan komme denne by" (lodsreglement, 1846).



Ved en bådebro i Vonsbæk fotograferedes omkring århundredeskiftet denne jolle med alle sejl sat. Jollen er en såkaldt "tresmakke", der tidligere fandtes i rigt mål i fjorden og langs Haderslev Næs. Tresmakken var typisk netop for denne egn, i modsætning til "tosmakken" i Lillebælts nordlige del. I dag er der – såvidt vides – ikke flere bevaret af denne bådtype.

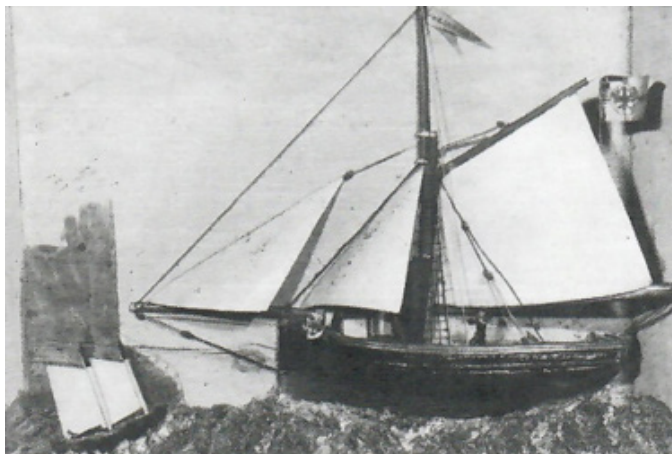
7 "Æ lei"

Pælespærringen, der – også officielt – har fået det lokale tilnavn, "æ lei", er dateret til året 403 e.Kr. Den er samtidig med og i alt væsentligt opbygget på samme måde som Margrethes

Bro, blot er den kun godt 11 meter bred.

Ved en dykkerundersøgelse, som Nationalmuseet udførte i 1989, kunne den følges over en strækning på godt 500 meter. Udover sejlrenden, der under store vanskeligheder gravedes igennem spærringen i 1856-59, findes der en godt 50 meter bred åbning, hvor der oprindeligt må have ligget en art flytbar flydespærring. Venligtsindede skibe blev lukket ind, men de fjendtlige kunne standses. Spærringerne i Haderslev Fjord må ses som en begyndende, lokal statsdannelse forsøg på at forhindre angreb på sit kerneområde.

Tidsmæssigt falder spærringerne sammen med de to våbenofferfund i Ejsbøl Mose nordvest for Haderslev. To gange (omkring 350 e.Kr. og ca. 450 e.Kr.) har lokale styrker overvundet en indtrængende hær og ofret fjendens våben i mosen. Fundet er udstillet på Haderslev Museum.



Skibsmodel af en tysk toldkrydser, "Heilsminde", der fra 1880 til 1902 var stationeret i Årøsund, hvorfra den foretog sine togter langs kysterne og i fjorden. Modellen er fremstillet af tolderens Asmus Lass, Årøsund, der døde kort efter genforeningen.

8 Toldbygningen

Da Sønderjylland i 1867 blev preussisk, oprettedes straks en lang række told- og grænsestationer langs grænsen og ved kysterne. Toldstationen ved Stevelt oprettedes 15. september 1867 og bestod som toldstation frem til 1920. Toldbygningen, et stort rødstenshus nær bredden opført 1904, er endnu bevaret.

9 Bæk og Bæk Mølle

Ved Bæk blev der tidligere gravet ler i bankerne langs fjorden. I selve landsbyen ses den gamle vindmølle, opført i 1869 af en lokal gårdejer. Møllen arbejdede efterhånden som motordrevet mølle og fra ca. 1938 uden vinger, til den blev lukket i 1959. Ved Bæk var der i århundredets begyndelse færgedrift over fjorden.

10 Vonsbæk Kirke

Inde bag træerne i Vonsbæk præsteskov ligger Vonsbæk Kirke, der med lidt held kan anes mellem træerne. Vonsbæk

betyder "Odins bæk", hvilket kan betyde, at stedet har været helligt i vikingetiden. Kirkens placering helt nede ved vandet er bemærkelsesværdig, idet den ligger ensomt, et stykke fra selve landsbyen. Forklaringen herpå kan dog være, at selve landsbyen i løbet af middelalderen er flyttet, eller at kirken oprindelig – som Starup Kirke længere inde ad fjorden – var knyttet til en markedsplads, der lå ved fjorden.

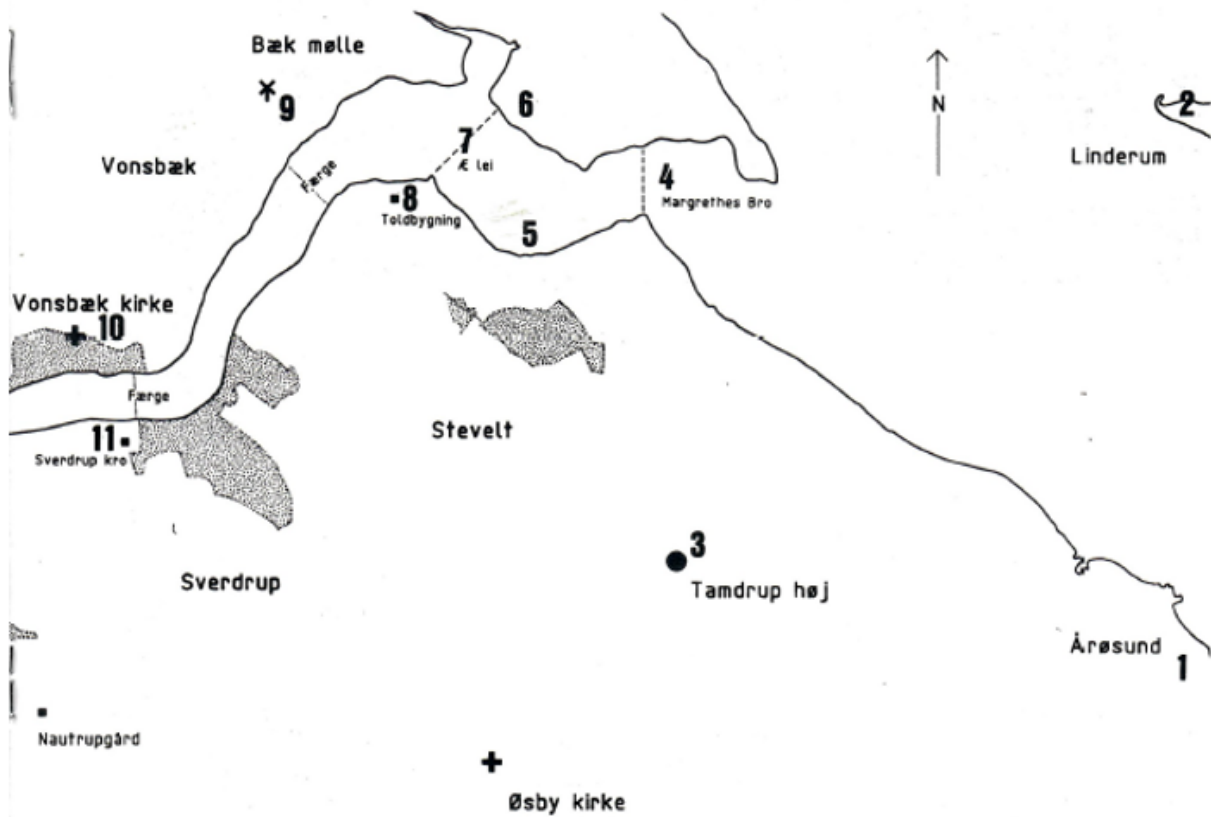
Præstegården, Kaspergård ved kirken, var, frem til den brændte i 1921, en firlænget gård fra 1600-årene, helt opbygget i bulkonstruktion. Denne byggeskik, hvor huset er opbygget af store, vandretliggende egeplanker, var tidligere meget almindelig i egnen omkring Haderslev.

I Ørby, nord for Vonsbæk, findes endnu et par bullader bevaret, ligesom en bullade fra Øsby står på Haderslev Museum. Vest for kirken findes de bedste ankerpladser i fjorden. I 1700-årene lå Haderslevs vinterhavn her.

11 Sverdrup

På en bakke højt over fjorden ligger Sverdrup Kro, kaldet Færgetroen. Igennem flere århundreder gik der herfra færge over fjorden til Vonsbæk Kirke, og stedet var også et af de faste anløbssteder for udflugtsbådene på deres ture ud ad fjorden.

Sydvest for Sverdrup ligger den store Navtrupgård, der i 1899 blev købt af den tyske stat og indrettet som en af landsdelens første domænegårde. Hensigten med disse gårde var at sikre en tysksindet indflydelse i egne, hvor danskheden stod stærkt.





Udsigt fra Sverdrup Færgetro, tegnet af Eduard Wassner i 1883. I baggrunden færgeløbet ved Vonsbæk.

12 Nygård

Bag skoven ligger Nygård, der kendes fra 1500-tallet. I slutningen af 1700-årene ejedes gården af tidligere generalinspektør ved de kongelige haver, Christian Franz Schmidt (1734-1828). Han opførte underetagen af den nuværende toetagers hovedbygning og anlagde mellem gården og skoven en stor have med mange sjældne træer. Han drev desuden planteskole på

gården. Højdedraget på fjordens anden side kaldes "Øen", idet den mod syd og øst afgrænses af lavninger. Den kan således, ved højere vandstand, have udgjort en stor ø i fjorden. Ved bredden ud mod fjorden lå en smedje, den såkaldte ø-smed. Herfra var der i århundredets begyndelse færgeforbindelse til Nygård.

13 Djævlaeøen

Selve øen er dannet ved, at sejlrunden i 1850-erne gravedes igennem den yderst pynt, der derved blev til en ø – Djævlaeøen. Øen er efter sigende navngivet af omegnens børn. Her findes i rugetiden en stor svanekoloni. I forbindelse med en uddybning af sejlrunden stødte man på en lang række genstande fra en stenalderboplads, liggende godt to meter under fjordens nuværende overflade. Genstandene, flinteredskaber, hjortetaksøkser og affald stammer fra ertebøllekulturen, ca. 5.200-4000 f.Kr. De er et vidnesbyrd om, at vandstanden i fjorden først omkring 2000 f.Kr. nåede den nuværende højde.

Farvandet mellem Nygård og Djævlaeøen kaldtes allerede i middelalderen "børløs", dvs. "uden gunstig vind", og har altid for sejlskibe været det vanskeligste stykke af fjorden. I 1844 påbegyndte man endda bygningen af en dæmning fra Nygård og sydpå. Dæmningen skulle benyttes som trækbane, når der var modvind. Anlægget blev dog ikke fuldført.

14 Åstrup Teglværk

Teglværket, der blev oprettet omkring midten af 1800-tallet, hørte til den nærliggende gård, Bøgebjerg. Langs fjordens nordside fandtes tidligere en hel række mindre teglværker,

knyttet til enkelte gårde. Omkring århundredeskiftet kunne de ikke længere klare sig i konkurrencen og måtte lukke. Det sidste af disse lokale teglværker langs fjorden lå ved Astrupvej i selve byen og lukkede i 1950.

15 Åstrup Fattiggård

Åstrup Fattiggård blev opført 1868 og benyttedes gennem mange år af de fleste kommuner nord og syd for fjorden. Her anbragtes de personer, fortrinsvis ældre og børn, der ikke på nogen måde kunne klare sig selv. De levede ofte under ydmygende forhold. Fra 1872-1903 opholdt sig i alt 180 personer, heraf 68 børn, i kortere eller længere tid på fattiggården. Den blev nedlagt i 1930'erne. Ved Snævringen var der tidligere færgefart over fjorden.

16 Stenalderpladsen ved Lønt

Nogle meter syd for bredden ligger et lavt næs, der fra den sydlige fjordbred stikker ud i fjorden, omgivet af lave strandenge på tre sider. Kun mod øst er næsset landfast.

Her havde stenalderbønderne syd for fjorden omkring 3000 f.Kr. deres fælles samlingssted. Pladsen var afskåret fra fastlandet ved nogle voldgrave og et hegn, der dog ikke har været anlagt i forsvarsøjemed, men nærmere som en markering af denne – sandsynligvis – hellige plads. Her mødtes man ved særlige lejligheder til religiøse fester for at drøfte fælles anliggender og for at handle og udveksle gaver.

På højdedraget bag næsset lå syv gravhøje; langdysser, runddysser og jættestuer mellem hinanden. De blev anlagt i løbet af en periode på godt 500 år omkring år 3000 f.Kr. og er altså samtidige med samlingspladsen. Stedet var et lokalt center i tragtbægerkulturens samfund.

Langs fjordens sydlige bred, vest for Lønt, ligger alt det opgravede materiale fra de sidste 150 års uddybninger af sejllren-

den. Pælene langs sydbredden forhindrer materialet i at vende tilbage til sit udgangspunkt.

17 Vesterris

Fra midten af 1800-tallet og til ca. 1970 lå der her en restaura-
tion, der i årtier var et yndet udflugtsmål for Haderslev-borger-
ne. Tidligere var der desuden færgefart til Starup Kirke. Nord-
øst for Vesterris ligger Astrupgård, der kendes fra 1400-tallet,
men hvis toetagers hovedbygning er opført i ca. 1780.



F. Jørgensen Løjts maleri af området ved Børløs, hvor sejlskibene altid har haft problemer.

18 Starup Kirke

Starup Kirke er en af Sønderjyllands ejendommeligste kirkebygninger. Den oprindeligt treskibede kirke er, som den eneste i landsdelen, bygget i kildekalk, der er hentet i lokale brud. Frem til begyndelsen af dette århundrede knyttede navnet Starup sig udelukkende til kirken og præstegården.

Starup, dvs. "byen ved landingspladsen", var oprindeligt navnet på en lille markedsplads, der fra engang i 1000-tallet og frem til ca. 1200 lå her ved bredden af fjorden. Hertil kom folk sejlede langvejs fra for i nogle uger eller måneder om året at slå sig ned ved fjordbredden for at handle. Bl.a. besøgte

stedet af de ellers så berygtede vendere.

Markedspladsen lå umiddelbart vest for kirken, og til dette marked er kirken oprindeligt opført. Den treskibede kirke kunne tyde på, at man ønskede at gøre Starup til en permanent, købstadslignende by. Haderslevs fremvækst længere inde ad fjorden forhindrede dog dette, og omkring 1200 opførte markedet, og kirken blev reduceret til en almindelig, enskibet landsbykirke.

Starup var så at sige Haderslevs forgænger. Det nuværende tårn er fra ca. 1450, sakristiet og våbenhuset fra omkring 1500. Foran kirken står en runesten fra 700-årene med indskriften "Eriks kuml". Stenen fandtes som dørtærskel i kirken og er en af landets ældste runesten.



Eduard Wassners tegning af en udflugt i Vesterris i 1834. Pigerne bæres i land, og i udflugtsbåden har en herre ikke kunnet holde balancen og er på vej i vandet.

19

Starup Præstegård

Starup blev i middelalderen betjent af præster fra Vor Frue Kirke i Haderslev. Først ved reformationen fik sognet egen præst, og der opførtes en præstegård ved bredden af fjorden. Den nuværende hovedbygning er opført i 1754, mens sidebygningerne, specielt staldbygningen ned mod fjorden, er betydeligt ældre. Over hovedbygningens indgangsdør står der "Tredobbelt Kierlighed haver bygget mig. 1754".

Til præstegården hører ca. 3 tønder land parkagtig have.

20

Starup Hede

Bakkepartiet Starup Hede har både i den tyske og den danske tid været anvendt som militær eksercerplads og skydebane. I 1830'erne var der hestevæddeløbsbane på heden.

Starup Hede er fredet område på grund af sin enestående flora og fauna. Området har som det eneste i Haderslevs nærhed altid ligget udyrket hen.



Eduard Wassners tegning af en udflugt i Vesterris i 1834. Pigerne bæres i land, og i udflugtsbåden har en herre ikke kunnet holde balancen og er på vej i vandet.

Havnens nyere historie

Haderslev Havns historie i 1600- og 1700-årene er et sørgeligt kapitel i byens historie. Den tiltagende tilsanding umulig gjorde efterhånden, at selv mindre skibe kunne anløbe skibsbroen eller *das Revier*, som den også kaldtes, for enden af fjorden. I

stedet overtog Årøsund rollen som havn for de skibe, der var hjemmehørende i Haderslev. I 1651 udvidedes Årøsund Havn således, og kajlæggeret forlængedes.

I 1771 var 12 skibe hjemmehørende i Haderslev. Det var fortsat byens købmænd, der var skibsejere. Byens største skib ved navn "*Die Stadt Hadersleben*" havde en tonnage på 89 laster, mens det mindste var på 2 laster. I alt havde byens samlede



Rederiet Clausen, Haderslev, blev stiftet i 1892. Rederiets første skib, "Spekulant", blev brugt til godstransport. I 1894 købtes Helene I, som i sommermånederne blev brugt som udflugtsskib. I 1924 blev Helen II taget i brug. Udflugterne var uhyre populære, og skibet sejlede ture ud ad fjorden og videre bl.a. til Årø, badhotellet ved Graveshoved og til Fænø syd for Middelfart. Sideløbende med udflugtssejladsen udbyggede rederiet sin sejlads med gods, kreaturer og svin, og omkring 1930 ophørte udflugtstrafikken. I 1936 flyttede rederiet fra Haderslev.



Den indre havn omkring 1910. Den toetagers bygning ned mod kajen til venstre i billedet er den gamle toldbod fra 1850'erne. Den blev i 1912 erstattet af en langt større toldbygning. Til højre herfor ses de store kastanjetræer, som blev plantet i 1830'erne for midler indsamlet blandt byens borgere.

flåde en tonnage på 152 laster. Godt 20 år senere var tonnagen næsten halveret til 80 laster fordelt på 12 skibe. Skibene blev brugt til transport af linned, uldtøj, landbrugsprodukter og varer produceret af byens håndværkere. Den lave vandstand betød, at sejladsen på byen var begrænset og dermed også havnens økonomiske betydning for byen.

Varer og råmaterialer, der kom med skibe til Haderslev, blev omladet til fladbundede pramme yderst i fjorden eller

blev transporteret på hestevogne ind til byen. Den besværlige transport fordyrede selvfølgelig varerne for forbrugerne.

I 1827 blev havnen og sejlrendens kummerlige tilstand for meget for en gruppe Haderslev-købmænd. De dannede et privat havneselskab med en aktiekapital på 4000 rigsdaler. Mellem 1829 og 1832 blev der bygget en ny skibsbro, og i løbet af 1830'erne uddybedes sejlrenden ud gennem fjorden til 6 fod.



Havnen omkring 1910, hvor træsejlskibe endnu ikke var et sjældent syn i havnen. Den store bygning yderst til højre er bryggeriet Hansborg, opført 1899 og nedlagt 1924. Senere blev der krystalliberi og ægpakkeri her. Bygningen blev nedrevet i 1991.

I 1840'erne fortsattes opmudringen af sejlrenden, så vanddybden kom op på 8 fod, hvorved havnen igen blev farbar for lidt større skibe. Netop i denne periode kom industrien så småt til Haderslev i form af jernstøberier, så der var god brug for den forøgede havnekapacitet.

Treårskrigen fra 1848-50 bevirkede, at alle planer om yderligere forbedringer af havnen og sejlrenden blev skrinlagt. I 1856 overtog byen det skrantende havneselskabs aktiver, der anskaffedes dampmuddermaskiner, og sejlrenden blev uddybet til ca. 3,5 meter. Et stort havnebassin blev ligeledes anlagt, hvilket betød en havneudvidelse på 250 meter mod øst.

Den økonomiske depression, der satte ind i 1850'erne, krigen i 1864 og den efterfølgende indlemmelse i Preussen,

betød imidlertid, at havnen atter skrantede, sådan som byens økonomi i øvrigt gjorde det.

I slutningen af 1890'erne sluttede byens tornerosesøvn. To væsentlige faktorer herfor var en havneudvidelse og anlæggelsen af amtsbanerne. Sejlrenden uddybedes til 5 meter, blev udrettet og gjort bredere. Nye stenkajer blev anlagt, så byen i 1904 rådede over et kajanlæg på 600 meter. Prisen herfor var 300.000 mark, som byen udredte, samt 800.000 mark for uddybningen af sejlrenden, som staten betalte.

Anlæggelsen af det vidtforgrenede net af amtsbaner, der knyttede land og by sammen med mere end 200 km banestrækninger, betød, at havnen nu for første gang blev sluttet til et jernbanenet.



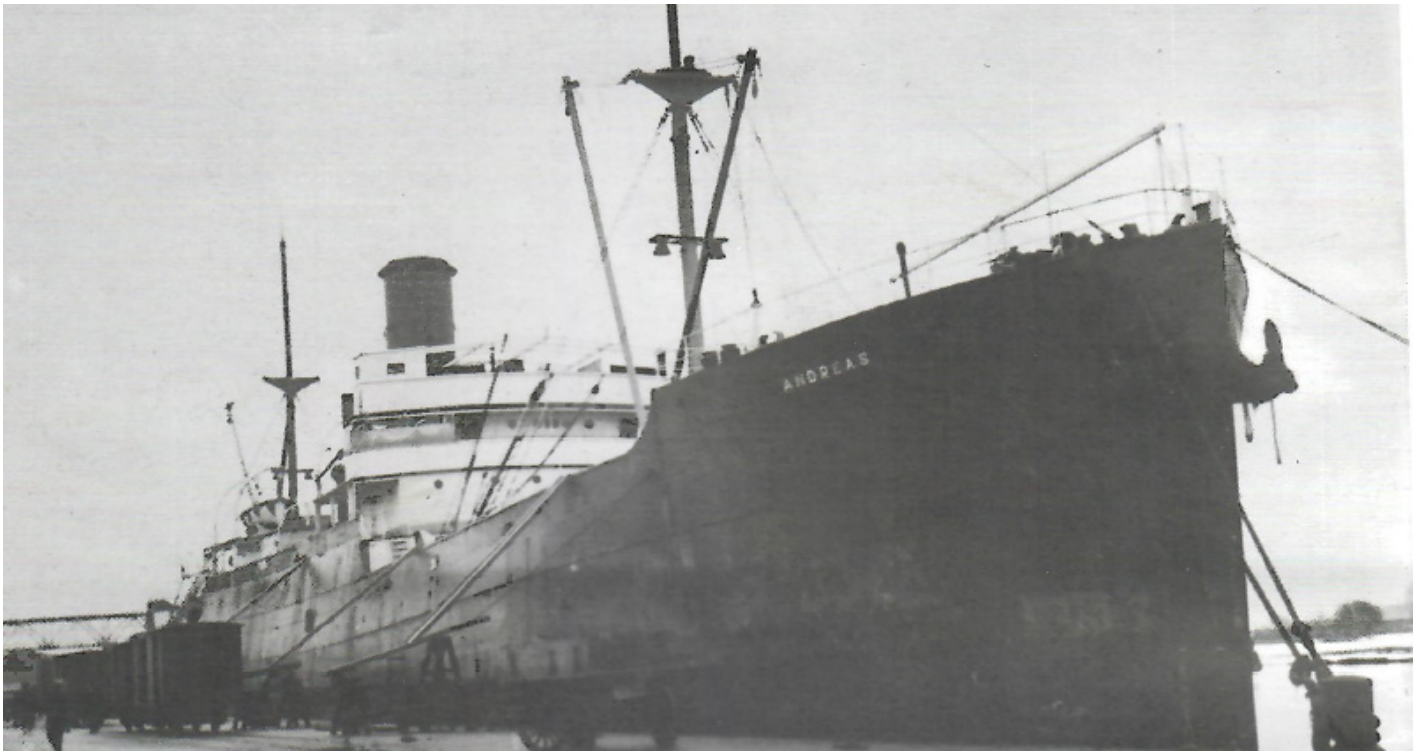
Havnen omkring 1930. Nedenfor toldboden fra 1912 ses paketbåden "Svalen".

Resultatet af havneudvidelsen viste sig hurtigt. I de første ti år steg havnens indførsel til det firedobbelte, fra ca. 18.000 tons til ca. 62.000 tons gods, hvoraf kul udgjorde godt halvdelen. Hertil kom en forøgelse af tømmerimporten, som steg fra 7.600 m³ til 11.163 m³.

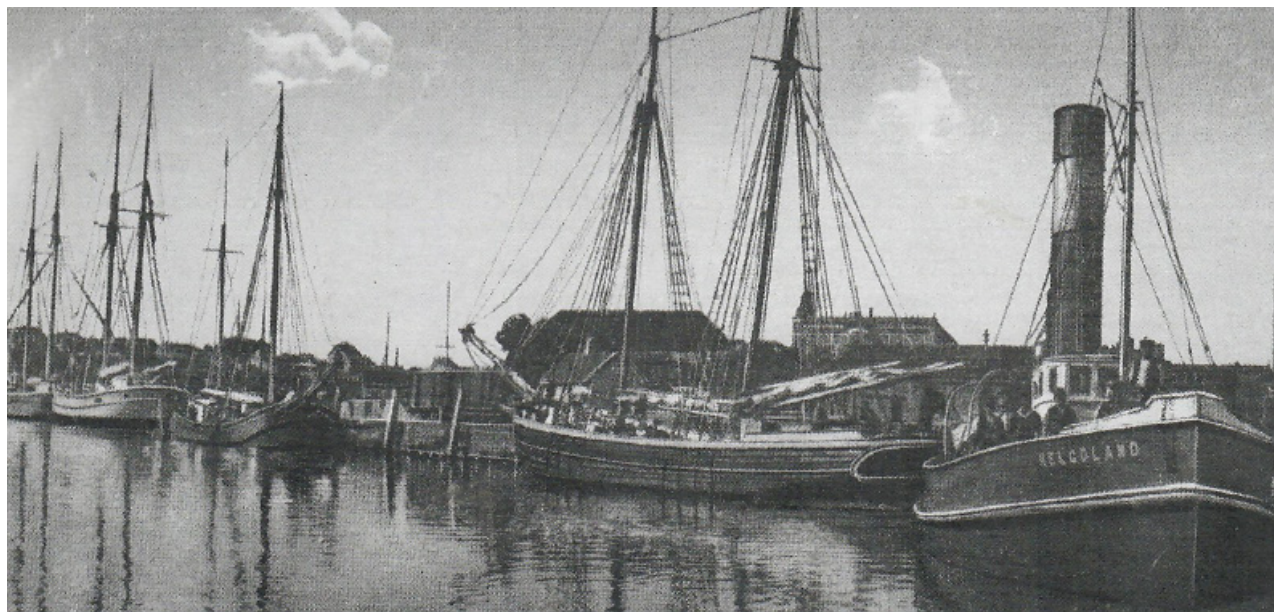
Som følge af den stigende trafik på havnen blev toldvæsenets gamle bygning fra 1850'erne for lille. Den blev pillet ned, genopbygget på Elmevej og erstattet af en ny toldbod i 1912.

Nok engang satte en krig en stopper for havnens vækst. Første verdenskrigs udbrud i 1914 betød fire meget stille år for Haderslev Havn.

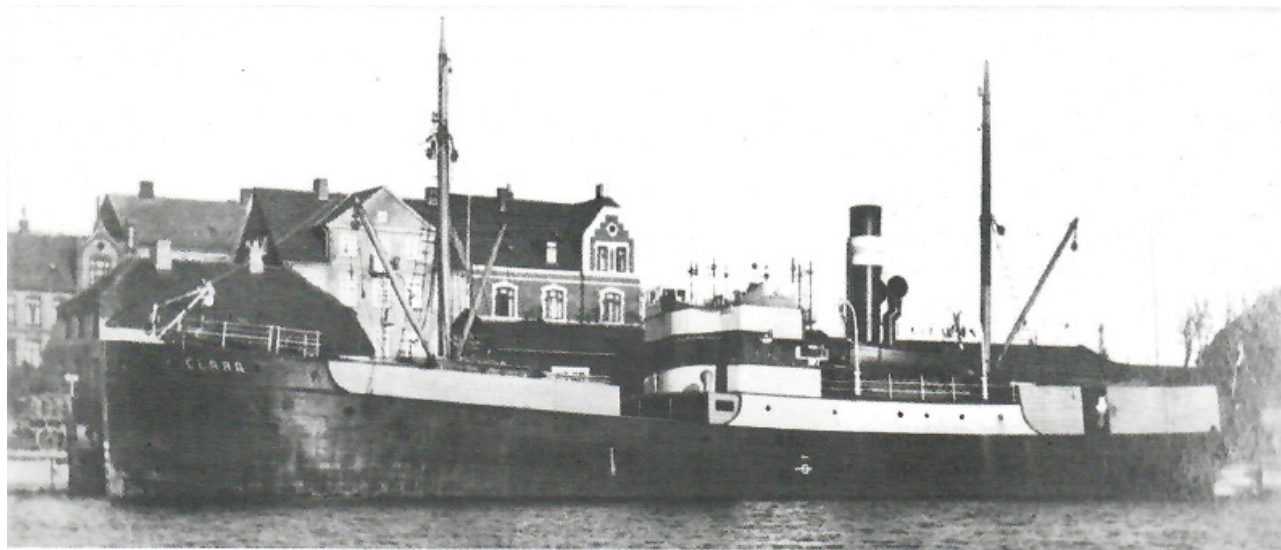
Efter Genforeningen i 1920 blev havnespørgsmålet en varm politisk kartoffel. Byrådets flertal var ved at blive sprængt på grund af uenighed om en havneudvidelse! Skulle den ske på syd- eller nordsiden af fjorden? Man vedtog til sidst den nordlige løsning, hvor havnekajen blev udvidet med knap 300 meter. Sejlrende og havnebassin blev samtidigt uddybet til 6,5 meter. Prisen var ca. 2,7 millioner, hvoraf staten betalte de 1,7 millioner. Herefter kom der til at gå mere end 50 år, før der igen blev foretaget en havneudvidelse mod øst.



Den 18. februar 1937 blev Haderslev Havn anløbet af det hidtil største skib, nemlig den græske fragtbåd, Andreas, som kom med en ladning korn. På billedet ses også amtsbanevogne ved skibet. Sammen med udvidelsen af havnen omkring 1900 var anlæggelsen af det vidtstrakte amtsbanenet hovedårsagen til byens økonomiske opsving efter 1900.



Havnen set mod vest ca. 1910, da havnen endnu var domineret af sejlskibe. I baggrunden ses ridehuset i Sejlstensgade, opført i 1797 til brug for byens garnison, det senere Holstenske Landsenerregiment.



Rederiet Clausens skib, Clara, i havnen foran rederiets kontor, der tidligere (fra 1865) havde været havnefogedbygning (bygningen bag skibets stævn). Til højre herfor ses Hansborggade 4, hvor skibsreder Clausen boede.

Haderslev trafikhavn

”Lille, men vaks og altid klar til en ny forretning”.

I denne sammenhæng er det helt naturligt at beskrive Haderslev Havns situation som trafikhavn i dag. Intensiteten af denne trafik har været svingende og havde først i 1980'erne

et så beskedent omfang, at det var nødvendigt at forholde sig til, om havnen skulle lukkes – dvs. nedlægges som kommunal trafikhavn, eller om man skulle forsøge at skabe mere trafik på havnen. For nok er det en lille, køn havn med Danmarks smukkeste indsejling og en smuk tur gennem den 12 km lange fjord, men uden gods går det ikke i længden. I hvert fald ikke som trafikhavn.



Den indre del af havnen i 1978 domineret af lystbåde. I forgrunden Toldboden med fyrskibet ved kajen nedenfor. Fyrskibet blev købt som et privat ungdomsprojekt, men blev efter nogle år opgivet, og skibet blev solgt til Kiel. Til venstre for fyrskibet ses de sidste røde pakhuse på havnen. De var fra paketbådernes storhedstid, men eksisterer desværre ikke mere.

Byrådet valgte at forsøge at skaffe mere trafik på havnen, og fra 1982 er der blevet sat en række aktiviteter i gang for at øge godsomsætningen over havnen. Og det er lykkedes. I 1990 var godsmængden i forhold til 1981 øget med næsten en tredjedel.

De væsentligste aktiviteter, der blev sat i gang, var bl.a., at der blev anskaffet en nyere PPM 3201 mobilkran – pris ca. 900.000 kr. – til afløsning af den ene af havnens to gamle, driftsusikre elbro-kraner. De gamle kraner havde været med til at give havnen ry for, at et skib ikke kunne betjenes, uden at der var driftsstop på kranerne. Et forhold, der var med til, at skibene foretrak at anløbe andre havne end Haderslev.

I 1984-85 blev kajkonstruktionerne og kajgaderne renoveret, og brostensbelægningen blev udskiftet med asfalt. I 1985 blev der endvidere lavet en behovsanalyse, hvis konklusion var, at havnen skulle vælge de varegrupper, der skulle sættes på, sikre, at det materiel, der skulle til for at kunne håndtere det pågældende gods, var til stede, og sikre, at servicen på havnen var i top for derefter at foretage en målrettet markedsføring af havnen.

Da der på det tidspunkt var to foderstoffirmaer på havnen, var det meget naturligt, at man valgte at sætte på bulkvarer, og der blev anskaffet en lossesilo til 400.000 kr, og havnen lejede sig ind i en privatejet lasteterminal. Desuden blev der indgået en aftale med et privat firma om i samarbejde med mæglerne på havnen at forestå en aktiv markedsføring af havnen.

Udviklingen medførte, at det i 1987 blev økonomisk og driftsmæssigt fordelagtigt, at havnen anskaffede en Case Bob

Cat – pris 175.000 kr.

I 1989 opførte havnen sin egen løsvareterminal med lasteanlæg. Terminalen kan rumme ca. 500 tons løsvare, og anlægsprisen var 2,4 millioner kr.

I 1991 var den anden gamle elkran slidt så meget ned, at det var uforsvarligt at blive ved med at reparere på den. Men da de stigende godsmængder samtidig nødvendiggjorde, at havnen rådede over to kraner, blev der indkøbt en ny Sennebogen mobilkran – pris 2,6 millioner kr.

I perioden 1986-1988 blev fjorden og havnen rensset op, så der nu er 6 meter dybt i havnen og fjorden. Pris 5,5 millioner kr. Den seneste foregående større oprensning fandt sted i 1948. Tallene og aktiviteterne omtalt her viser, at indsatsen har givet bonus. Godsmængden er steget på havnen.

Men også på andre måder er der gjort noget for at skabe et levende havnemiljø. Turistforeningen har i samarbejde med havnen gjort en indsats for at skabe opmærksomhed om havnen og byen som et attraktivt mål for lystsejlerne, og dette har skaffet et stort antal gæstesejlere til lystbådehavnen.

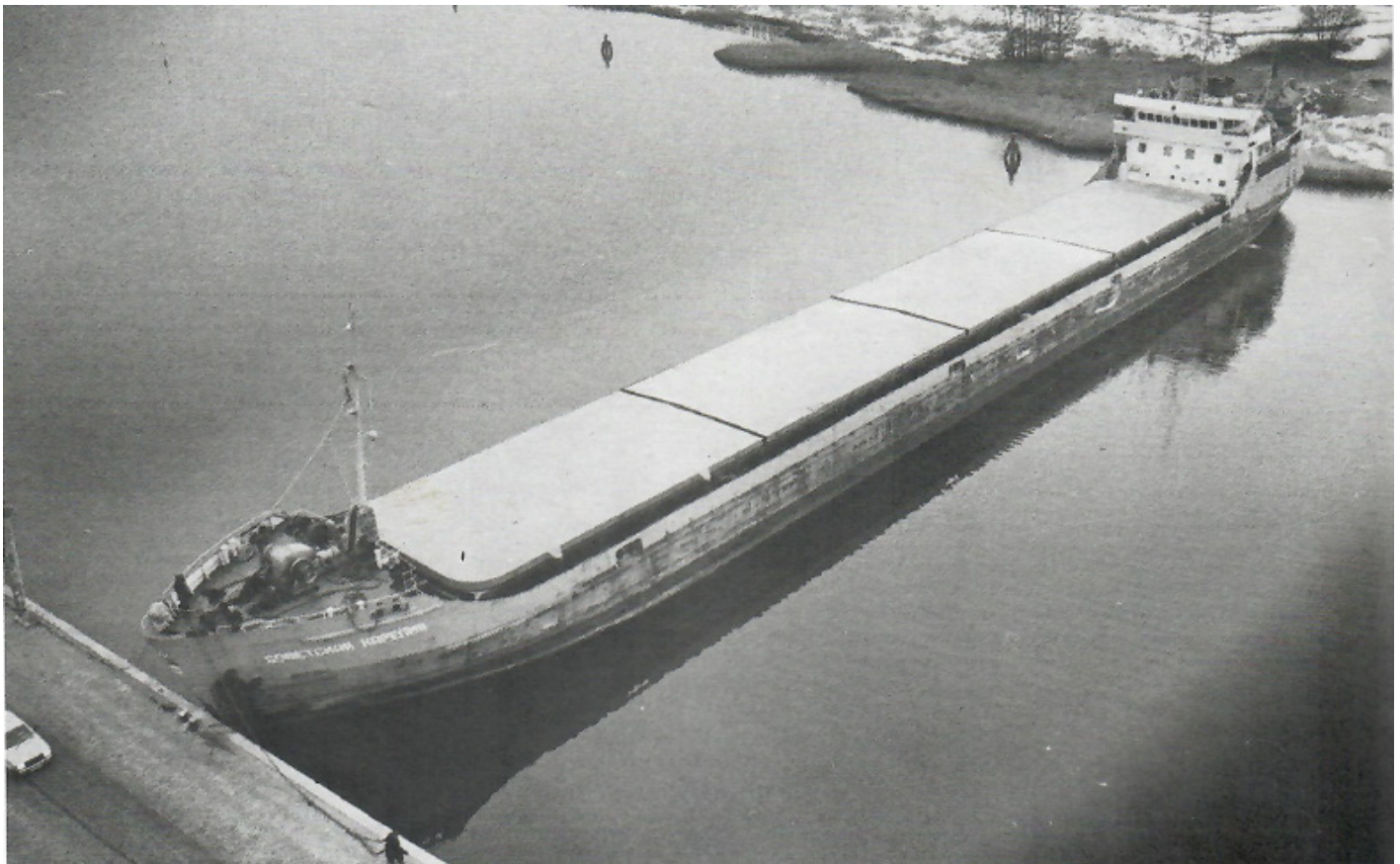
Haderslev har siden 1987 haft tildelt det blå flag, og på sydsiden af havnen ses bl.a. den ny sejklub og X-Yachts værft.

M. Sandal Pedersen, afdelingsingeniør

Haderslev Kommune



Haderslev Havn bliver flittigt benyttet af mindre coastere og kornbåde fra den sydlige del af Østersøen. Her er havnen, mens de to gamle elbro-kraner endnu var i brug. De er nu afløst af moderne losseanlæg og mobilkraner.



Det formentligt længste skib, der har besejlet Haderslev Havn, er denne russiske kornbåd, der kun med møje og besvær fik vendt i havnen.



Jensine tilbragte sine første seks år i Haderslev bundet til havnens østligste Duc d'Albe – hvorfra der blev bygget bro til værkstederne i land, der lå, hvor det gamle Klosters værfts havde til huse.

Jensine i smult vande

Gamle træskibe har altid haft folkelig opbakning og interesse. De er smukke at se på og appellerer til fantasien og drømmen om bedrifter og fjerne lande. De fortæller også, hvor slidsomt, vore forfædre levede og virkede.

Men søfartsnationen Danmark gør ikke meget for at sikre bevarelsen af de gamle, sejlførende brugsfartøjer. De fleste overlever kun takket være private initiativer – og det til trods for, at de er dokumentation for skibsudviklingen fra træskrog og sejl til stål, maskiner – og nu glasfiber.

Jagten Jensine af Haderslev, bygget 1852, er et af de gamle skibe, som blev reddet fra at blive lagt op og gå til grunde i en

fjern afkrog af en havn. Jensine blev sikret for fremtiden, fordi en flok spejdere i Haderslev fik øje på hende og købte hende – i blind tillid til, at de kunne overkomme at restaurere skibet.

Nu er det gamle skib igen sejlene, og i 1992 rundede det 140 år – som Danmarks ældste.

Jensine sejler fortsat og bliver godt passet på. Skibet er – udover at være en sejlene museumsgenstand – også en god læreplads i sømandsskab. Her er der respekt for håndens arbejde, og her er der oplagte muligheder for at vurdere nytten af at arbejde sammen.



Jensine er nem at kende. Den er jagt-rigget og bemalet med de karakteristiske hvergarnstriber, der livede op på de små "havets gråspurve" – ført af havets husmænd.

Jensine ejes af Skibslaget, Det Danske Spejderkorps – der har sin rod tilbage til de spejdere, der først prøvede kræfter med skibsbyggerens værktøj, båd og vand, da de var med til at bygge spejdernes vikingeskibe i 1960'erne og 1970'erne.

Jensine blev i 1970 erhvervet for 10.000 kr. i naiv forventning til, at opgaven kunne løses – og den blev løst. Danmarks ældste skib kom i smult vand – om end restaureringen tog fem gange så lang tid som beregnet og kostede 20 gange så meget ...

Frivillige hænder gjorde arbejdet, og interesserede støt-

tede. Mange viste offervilje og tiltro til projektet, og den tillid, der trods alt blev vist bl.a. fra mange haderslevere, der leverede grej, værktøj og materiale gratis, til kostpris eller ydede langstrakt kredit, hjalp projektet godt på vej. Jensine har nu hjemme i Haderslev – og føler sig hjemme her.

Skibslagets medlemmer og Jensine vil gerne bidrage til at øge kendskabet til Haderslev Fjord og Havn – før som nu. Vi er derfor glade for, at Lennart Madsen og Jakob Røjskjær – i byens travle jubilæumsår – har haft tid og kræfter til at skrive fjorden og havnens historie. Og at Sandal Petersen har suppleret med den nyere tids erhvervsmæssige udvikling.

Med fælles hjælp og med støtte fra forskellig side er det blevet til dette lille hæfte. Vi håber, det må blive til glæde for alle søfarende på fjorden og de mange, der færdes i og ved havnen. "Med kurs mod Djævleøen" er Jensines jubilæumshilsen til hjembyens fjord og havn i 700-året. Tak, fordi vi kom i smult vand!

Fra efteråret 2003 til foråret 2005 muliggjorde donationer fra Inger og Asger Larsens Fond, Skibsbevaringsfonden og flere andre fonde, at man kunne gennemføre en fuldstændig genopbygning af Jensines skrog og indretning under dæk. Samtidig blev dækkets layout ført tilbage til 1924, da Jensine fik sin første motor. Arbejdet er udført på Rudkøbing Bådebyggeri og Riggerværksted.

Skibslaget Jensine, Det Danske Spejderkorps





Jensine efter bugseringen fra København og velkommen til Haderslev Havn i påsken 1971. "Sørg for, at den ikke synker", sagde havnemester Aa. Ritz! Kun få troede, at Jensine igen skulle komme til at se ordentlig ud og sejle forsvarligt. Seks år senere var det en kendsgerning.

PS:

Ved at købe denne bog støtter du Jensine og er med at sikre, at hun sejler fremover!