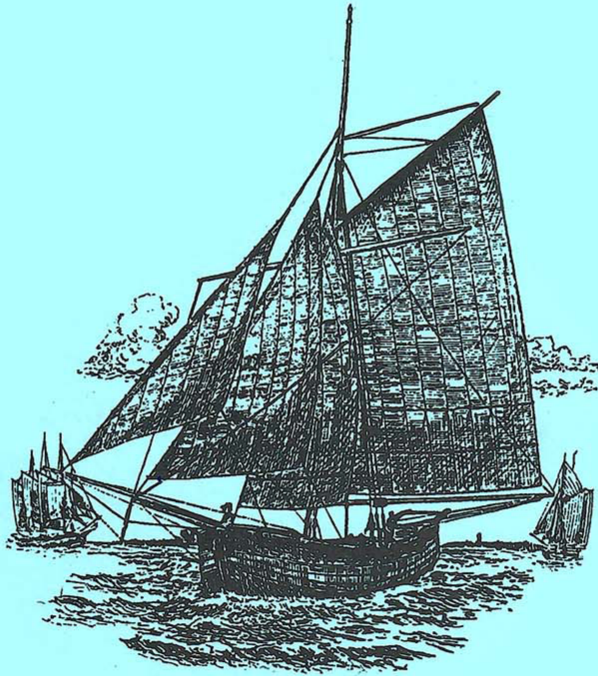


Mit Kurs auf die Teufelsinsel



*Ein historischer Reiseführer zur Haderslev Förde und
zum Hafen*

Mit Kurs auf die Teufelsinsel

ist herausgegeben anlässlich des 40 jährigen Jubiläums der Jacht "Jensine" und der 700-Jahr-Feier der Stadt Haderslev (Verleihung des Stadtrechts) im Jahre 1992.

Text: Lennart Madsen, Haderslev Museum, und Jakob Røjskjær, Haderslev Byhistoriske Arkiv (Stadtarchiv)

Idee und Redaktion: Sven-Erik Ravn. Druck: Winds Bogtrykkeri, Haderslev. Auflage: 500 Exemplare.

Copyright: Die Verfasser und die Bootsgilde "Jensine", Det Danske Spejderkorps (Pfadfinder), c/o Per Fogh, Favrdalen 28., 6100 Haderslev.

Die Veröffentlichung des Buches sowie die aufgestellten Markierungen in der Haderslev Förde sind finanziert durch Beiträge von folgenden Firmen:

JPI Plast, Øsby und Duratex, Haderslev, unter B.W. Wernerfelt A/S, Søborg.

3. revidierte Auflage, Juli 1996, ist finanziell unterstützt von WINDS BOGTRYKKERI, Haderslev A.H.T. &S. bei Haderslev Havn, ARMTON, JPI Plast, Øsby.

4. revidierte Auflage 2005 – Bootsgilde Jensine, Det Danske Spejderkorps (Pfadfinder).

5. revidierte Auflage 2022 – Bootsgilde Jensine, Det Danske Spejderkorps (Pfadfinder). Redaktion und Layout von Julie Blanca.

Inhalt:

Seite 3: Die Geschichte der Haderslev Förde

Seite 5: Ältere Geschichte des Hafens in Haderslev

Seite 12: Reiseführer zur Förde

Seite 19: Karte über die Haderslev Förde

Seite 26: Neuere Geschichte des Hafens in Haderslev

Seite 32: Wirtschaftshafen Haderslev

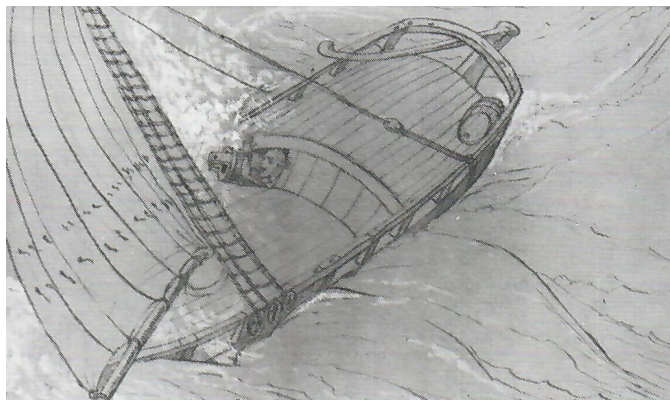
Seite 36: "Jensine" von Haderslev

Die Haderslev Förde

Die Haderslev Förde ist Teil eines ungefähr 25 Kilometer langen Tales, das sich von der Quelle des Jernhyt Bachs, südlich von Vojens, bis zur Mündung der Förde in den Kleinen Belt bei Ørbyhage erstreckt, Tief unter der jetzigen Förde verbirgt sich ein breites und bisweilen über 130 Meter tiefes Tal, vermutlich entstanden gegen Ende des Tertiärs in der geologischen Entstehungsgeschichte der Erde vor über drei Millionen Jahren. Die vier bis sechs Eiszeiten in Dänemark seit Ende des Tertiärs vor drei Millionen Jahren haben alle ihren Weg durch dieses sehr alte Tal gefunden und im Laufe der Zeiten den Boden abwechselnd erst erodiert, anschließend dann wieder Sand, Kies und Lehm abgelagert. In der ganzen Periode ist jedoch mehr Material abgelagert worden als erodiert, so daß das Niveau der Talsohle langsam anstieg.



Im Gebiet rund um die Teufelsinsel sind Gegenstände einer Siedlung aus der sogenannten Ertebølle-Zeit (5.200-4.000 Jahre v. Chr.) gefunden worden, ein gutes Stück unter der jetzigen Wasseroberfläche. Jäger und Fischer haben hier in der Nähe des Wasserlaufes in der Talsohle ihr Lager gehabt.



Der ortsansässige Maler, Eduard Wassner (1815-1888) zeichnete ein Boot in schwerem Sturm unterwegs von Lübeck nach Haderslev im Jahre 1832. Das Schiff ist nicht mittelalterlich, wohl aber die Seeroute. Auf diesem Weg wurde laut Stadtrecht Salz, Bier, Wein, Mahlsteine, Heringe, Teer, Pech, Kupfer, Blei, Stahlfässer und Eisen nach Haderslev transportiert. Als Rückgüter hatten die Schiffe örtliche Produkte wie Korn, Butter, Schweinefleisch, Honig, Flachs, Holz, Häute, Holzfässer, Speerschäfte und Ruder geladen. Für diese Waren wurden im Stadtrecht Zollgebühren erhoben.

Das trifft auch für die letzte Eiszeit, der Weichsel-Eiszeit (rund 110.000-15.000 Jahre v. Chr.) zu. Die vorrückenden Gletscher dieser Eiszeit haben das Tal u-förmig geschliffen und ihm sein charakteristisches Profil gegeben. Die Haderslev Förde ist also kein Urstromtal im herkömmlichen Sinne. Ein Urstromtal wird geschaffen, wenn sich das Schmelzwasser unter dem Eis hervorpreßt.

Erst als der Vormarsch des Eises rund 20.000 Jahre von unserer Zeitrechnung aufhörte, wirkte die Förde eine Zeitlang als Urstromtal, bevor das Eis wieder schmolz, und das Schmelzwasser beachtliche Mengen Sand am Boden des Tales abgelagerte – hauptsächlich an seinem westlichen Ende.

Als das Eis verschwand, hob sich natürlich der Wasser-



Die Kirche in Starup von Vesterris ausgesehen. Die Kirche war ursprünglich als eine dreischiffige Kirche gehaut, und es hat offenbar Plane gegeben, nach denen die Kirche nach Western hin zwei Türme haben sollte. Die Pläne wurden aber nie verwirklicht. Noch bevor die Seitenschiffe ein Dach erhalten hatten, wurden sie wieder abgerissen (die heutigen sind eine Rekonstruktion aus den Jahren um 1915), und die beiden Türme wurden nie errichtet. Der jetzige Turm ist ca. aus dem Jahre 1450, die Sakristei zur Förde hin und der Vorraum am anderen Ende um 1500.

-spiegel in den Weltmeeren, aber gleichzeitig stieg auch die Erdkruste, von einem tausendjährigen Druck erleichtert, so sehr in diesem Teil Dänemarks, daß die heutige Küstenlinie noch lange nicht zu erkennen war. Erst von rund 8.000 Jahren war der Meeresspiegel so weit gestiegen, daß die Konturen der Küstenlandschaft erahnen ließen, wie wir sie heute kennen. Der Kleine Belt war der letzte von den drei Meeresengen, die mit Wasser angefüllt wurden. Und erst als der Kleine Belt entstand, kam das Wasser in das Haderslev Tal.

Die ältesten Spuren menschlicher Existenz entlang des Haderslev Tales stammen aus der Zeit, als das Wasser ins Tal strömte. Im Laufe der Bauernsteinzeit (4.000-1.800 v. Chr.)

stieg und fiel der Meeresspiegel mehrmals, und erst rund 2.000 Jahre v. Chr. erreichte der Wasserstand das Niveau, das ungefähr dem heutigen entspricht.

Seit sich die Ertebølle-Jäger zum ersten Mal am flachen Gewässer niederließen, hat die Haderslev Förde eine wesentliche Rolle gespielt für die Menschen, die hier entweder längere Zeit wohnten oder sich nur für eine kurze Dauer am Ufer aufhielten. Die fruchtbare Moränenlandschaft der letzten Eiszeit nördlich und südlich der Förde konnte deshalb von jeher eine wichtige Verbindung zwischen dieser reichen Landschaft und der Ostsee aufrechterhalten werden.

Bei Lønt am südlichen Ufer der Förde gründeten die Sied-

-ler des älteren Bauernsteinzeitalters ihren Sammelplatz, und in der jüngeren, römischen Eisenzeit, etwa um 400-410 n. Chr., hatte das Gebiet eine so wesentliche Bedeutung erreicht, daß man es für nötig hielt, die imponierenden Sperren "Æ lei" ("das Gatter") und die Brücke "Margrethes Bro" in der Fördemündung anzulegen. Der Wasserweg zu den reichen Dörfern im Landesinnern mußte vor Feinden gesichert werden.

Nur der Runenstein an der Starup Kirche zeugt heute noch von den Siedlungen der Wikingerzeit entlang der Förde, aber Ende des ersten Jahrtausends entstand unmittelbar westlich der Kirche ein kleiner Markt- und Handelsplatz, der abhängig von den Jahreszeiten genutzt wurde. Der Platz existierte bis ca. 1200. Handelsleute und Handwerker kamen von weither, um sich hier das Warenangebot anzuschauen. Sogar die in der Landesgeschichte berüchtigten Wenden besuchten den Handelsplatz. Irgendwann im Laufe des 12. Jahrhunderts wurde der Bau einer stattlichen Kirche von beachtlicher Größe begonnen, sicher in der Absicht, den Marktplatz in einen permanenten Handelsplatz zu verwandeln, vielleicht sogar in eine richtige Stadt.

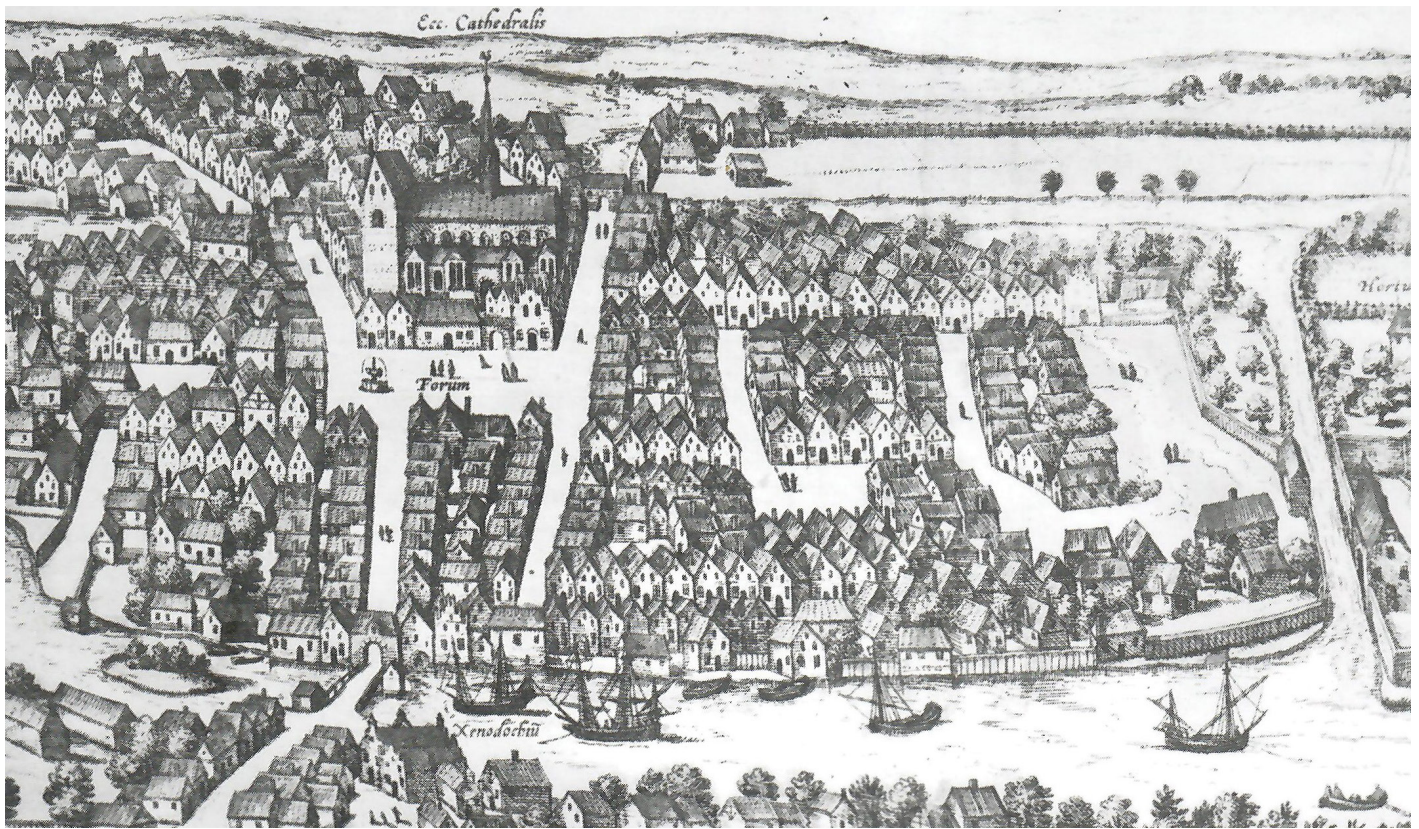
Vor Beendigung des Baus wurde die Kirche jedoch wieder zu einer kleinen Dorfkirche abgewertet, etwa Ende des Jahres 1100. Gleichzeitig wuchs auf der Sandbank am westlichen Ende der Förde eine Siedlung heran. Die ältesten Spuren von Haderslev, der ersten Kirche der Stadt, stammen aus dieser Zeit. Die Kirche war aus Granit gebaut worden, die Quadern sind heute noch Teil des jetzigen Domes.

Die ältere Geschichte des Haderslev Hafens

Die ältesten Teile der Stadt Haderslev befinden sich auf einer länglichen Sandbank, die sich mitten im Tal bis zu elf Metern über dem Meeresspiegel erhebt. Dieser Hügel aus Sand und Geröll, beides vom Schmelzwasser hinterlassen, wurde als ein rund 1.300 Meter langer Höhenzug in einer breiten Spalte des schmelzenden Eises am Ende der letzten Eiszeit abgelagert. Das Entstehen der Stadt Haderslev und die frühen Jahre der Entwicklung sind eng verbunden mit der Förde und dem Hafen der Stadt.

Im Laufe des 12. Jahrhunderts änderte sich der Handel in Nordeuropa. Wurden vorher Waren von reisenden Handwerkern vor Ort angefertigt und verkauft, hatten jetzt Kaufleute den Handel mit unverarbeiteten Produkten übernommen. Entweder zogen sie selber mit ihren Waren von Stadt zu Stadt oder sie belieferten örtliche Zwischenhändler in den verschiedenen Häfen. Der von der Jahreszeit abhängige Marktplatz wurde von einer Hafenstadt abgelöst. So entstanden u.a. die zahlreichen Städte entlang der Ostseeküste, die in den Jahren um 1200 und später heranwuchsen. Von Anfang an wurde dieser Handel von den Ostseestädten Stettin, Rostock, Wismar und nicht zuletzt Lübeck dominiert.

Ein wichtiges Element in diesem Handel war der Austausch von Waren zwischen Nordsee und Ostsee. Unter diesem Aspekt ist die große Bedeutung der Stadt Haderslev zu sehen. So weit möglich wurden die Güter auf dem Seeweg transpor-

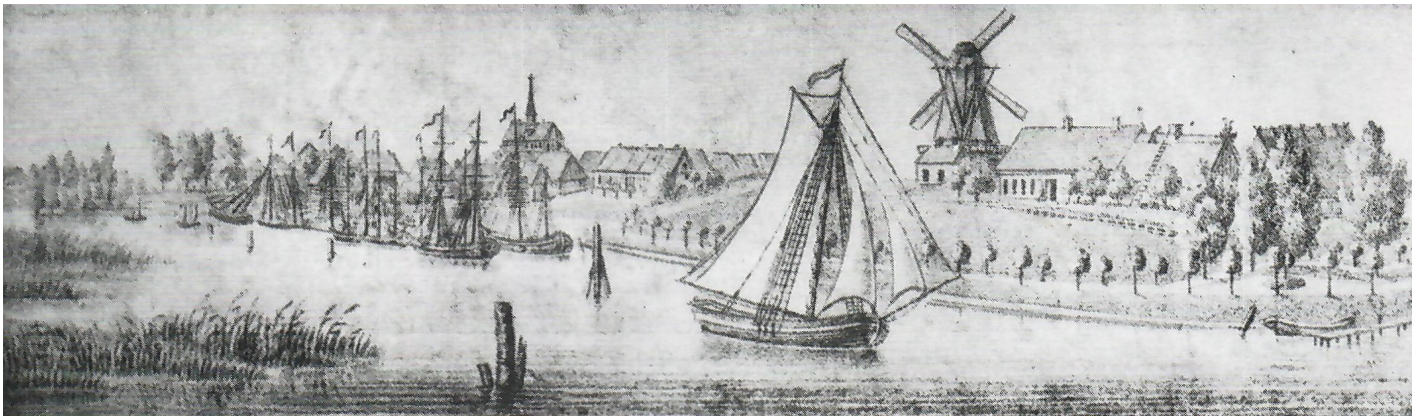


Die erste Zeichnung des Haderslev Hafens stellte der Historiker Braunius 1585 in einem sehr zuverlässigen Prospekt dar. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß sich der Hafen ganz bis zur Schloßwassermühle, Sønderbro, und dem Herzog Hans Hospital erstreckt. Heute läßt sich nur schwer vorstellen, daß der schmale Mühlenstrom südlich der Badstuegade ein pulsierender Hafen gewesen sein soll, Zentrum und Ausgangspunkt von Handel und Wirtschaft der Stadt im Mittelalter.

-tiert. Der Transport über Land war damals - und bis zu den ersten Eisenbahnen Mitte des 19. Jahrhunderts, eine kostspieliges und langwieriges Unterfangen. Für den Kaufmann, der sich nicht traute, seine Waren auf dem gefährlichen Seeweg um Skagen zu transportieren, begann die kürzeste Strecke über Land zwischen der Ostsee und Ribe in Haderslev. Ribe war zu der Zeit landesweit die absolut dominierende Stadt mit Zugang zur Nordsee. Haderslev hatte somit einen zent-

ralen Hafen im öst-westlichen Handel. Im Jahre 1250 wird die Stadt zum ersten Mal namentlich in zwei Protokollen der Städte Wismar und Rostock genannt. In beiden Fällen geschah es, weil Kaufleute in diesen Städten einen Handel mit Kollegen in Ribe abgeschlossen hatten.

Rund 40 Jahre später, im Jahre 1292, wurde Haderslev das Stadtrecht verliehen. Sie konnte sich somit auch in rechtlchem Sinne als Handelsstadt bezeichnen. Bei diesem Stadt-



Eine Jacht, vermutlich die gleiche Größe wie "Jensine" heute (32 BRT), verläßt den Hafen unter vollen Segeln, klar zur anstrengenden Fahrt durch die Förde – es sei denn, der Wind kam von achtern.

-recht spielte der Handel eine entscheidende Rolle. Die Stadtgrenzen waren gleichzeitig Zollgrenzen. Es wurde peinlich genau angegeben, welcher Zoll für jede nur erdenkliche Ware erhoben werden sollte. Das Stadtrecht sicherte den örtlichen Kaufleuten eine zentrale Rolle beim Handel mit lokalen und importierten Waren.

Aber auch eher seerechtliche Regeln wurden im Stadtrecht erwähnt, was beweist, wie abhängig die Stadt von ihrem Hafen war. Sollte ein Schipperkapitän schwören, geschah das entweder mit einer Hand auf dem Ruder oder mit einem Fuß auf einer Bordplanke. Warf ein Seemann einen anderen ins Wasser – und kam dieser wieder an die Oberfläche, mußte dem Opfer und der Stadt Schadenersatz gezahlt werden. Ertrank jedoch das Opfer, wurde die Strafe verdreifacht. Und sollte ein Kapitän die geplante Abfahrtszeit verpassen, aus Trunkenheit oder aus welchem Grund auch immer, mußte die Mannschaft eine Nacht und einen Tag auf ihn warten. Danach durften sie ohne ihn lossegeln – dafür aber mit seiner Ladung.



Die Schloßwassermühle in Haderslev, gemalt vom einheimischen Maler Jens Jørgensen Løjt (1869-1952). Das jetzige Mühlengebäude wurde 1827 gebaut. Als der Haderslev Damm um 1400 geschaffen wurde, grub man im Norden der Stadt – entlang der jetzigen Straßen Bispebro, Gravene und Jomfrustien – einen über 20 Meter breiten und bis zu acht Metern tiefen Umlaufkanal für die Mühle. Der Kanal diente gleichzeitig als Verteidigungsanlage und als Zollgrenze. Zwei Brücken führten über diesen Kanal. Stadteinwärts wurden zwei der insgesamt drei Stadttore errichtet.



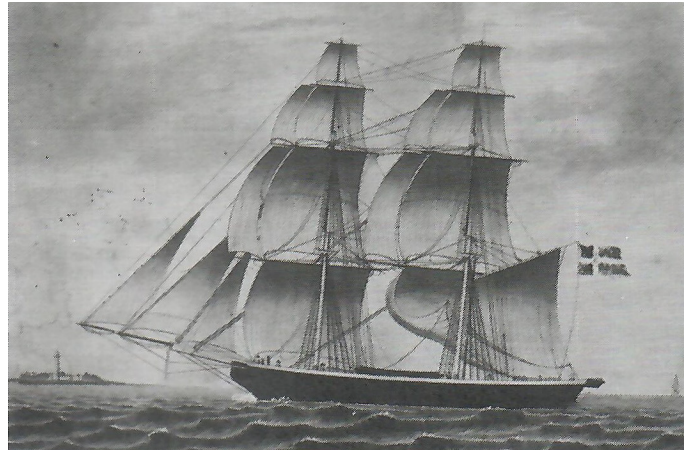
Das älteste Boot in Haderslev, das unter einem Damm aus dem 13. Jahrhundert gefunden wurde, westlich von Sønderbro. Das Boot war wahrscheinlich alt und für den Verkehr auf dem Wasser ungeeignet, als es mit Steinen beschwert unter dem Damm versenkt wurde, der wohl als Vorläufer der Straße diente. Es handelt sich um einen nordischen Bootstyp, bestens geeignet für die Küstenfahrt, da das Boot innen keine Versteifung hat. Nur der mittlere Teil des Bootes konnte freigelegt und ausgegraben werden – der Rest liegt heute noch am Fundort. Es ist der Form einer Kogge mit einem fast flachen Boden angeglichen. Nach Jahresringen ist das Boot auf das Jahr 1220 datiert.

Der Kapitän mußte seinen Leuten dann eine Buße zahlen. Je öfter sie zur Übernachtung Anker warfen, bevor er sein Schiff wieder erreichte, desto höher wurde auch das Bußgeld. Die Regel könnte heute noch Anwendung finden.

Der Hafen selber lag damals dort, wo sich heute die Gärten zwischen Badstuegade und Mühlenstrom ausweiten. Diese sind in Wirklichkeit ein jetzt aufgefülltes Hafenbecken. Im Mittelalter war Badstuegade die Hafenstraße der Stadt. Hier legten die Schiffe an, wurden geladen oder gelöscht, und von hier begann die Straße, die über Højgade, den Südermarkt,

Apotekergade, Bispegade und Storegade nach Ribe führte. Abgesehen von der Højgade gehören diese Straßenzüge noch heute zu den Hauptverkehrsadern der Stadt. Am Slotsgrunden lag die Burg der Stadt – Haderslevhus. Von hier bot sich ein fantastischer Ausblick sowohl auf die Hafeneinfahrt als auch auf das Hafenbecken. Das Hafengelände fing mit einem großen Stein an – dem sogenannten Zollstein – ungefähr an der Hertug Hans Bro.

Auf der Südseite der Förde lag die Ziegelei der Kirche, die zunächst Mitte des 13. Jahrhunderts und später dann auch in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts die Steine für den heutigen Dom geliefert haben wird. Die Südseite des Hafenbeckens verlief ungefähr entlang der nördlichen Seite des Hertug Hans plads, und das nördliche Hafenufer war die Kai-Anlage an der Badstuegade. Im Laufe des Mittelalters



Das Schiff „Maria von Haderslev“, geführt von Kapitän M. Bonde. Gemälde von N.N. Truelsen in den 1820ern. Sie gehörte zu den wenigen Schiffen mit Heimathafen in Haderslev. Im Jahre 1803 waren nur zehn Schiffe mit Haderslev als Heimathafen angegeben. Das änderte sich sehr nach der Austiefung des Hafens und der Förde.



Obgleich gut geborgen am Ende der Förde, ist Haderslev nicht vor Sturmflutkatastrophen verschont geblieben – hier die große Sturmflut im Jahre 1872, wie sie der Zeichner und Maler Eduard Wassner sah.

änderten sich diese Verhältnisse, indem der nördliche Teil des Hafenbeckens aufgefüllt wurde, um so mehr Platz zu schaffen für Gebäude in Hafennähe. Eben diese neue und veränderte Situation wird im Prospekt von Braunius aus dem Jahre 1585 dargestellt. Die Straße war somit nicht mehr Hafenstraße und wurde statt dessen nach der Badstube der Stadt benannt. Am westlichen Ende des Hafens stand eine Mühle. Um 1400 wurde der Damm bei Sønderbro errichtet. Um ein besseres Ge-

fälle für eine noch größere Mühle zu schaffen, wurde dieser als richtiger Mühlendamm gebaut, so daß der von Westen her fließende Mühlensstrom zwei bis drei Meter gestaut wurde. Auf diese Weise wurde auch der Haderslev Damm geschaffen, der somit eigentlich ein Mühlendamm ist.

Im 16. Jahrhundert verändert sich das Hafengebiet erneut wesentlich. Im Jahre 1544 machte der neuernannte Herzog, Hans der Ältere, Haderslev zu seiner Residenz-Stadt. In den



Haderslev von Süden aus gesehen in einer Lithographie ca. um 1860. Der Hafen dominiert mit dem Reithaus 1797 gebaut, in der Mitte. Rechts der „Schwedenhafen“, in dem auch größere Schiffe nach der Vertiefung anlegen konnten. Es liegen große Mengen Holz auf der Schiffbrücke, und in einer Werft wird ein neues Schiff gebaut. Im Vordergrund rechts im Bild ist die Kalkbrennerei am Årøsund zu sehen.

ersten Jahren wohnte er auf Haderslevhus, aber im Jahre 1557 ließ er ein neues Schloß bauen, Hansborg. Das Schloß wurde so weit wie möglich gen Osten auf der schmalen Landzunge zwischen Toldbodgade und Gasværksvej, Østergade und Skibbrogade errichtet. Auf diese Weise wurde es möglich, daß Schiffe, die Besorgungen für das Schloß machen wollten,

hier anlegen konnten, an diesem bisher ungenutzten Teil der Stadtbank. Der Hafen der Stadt war damit geteilt in zwei, in den eigentlichen Stadthafen und in den Hafen des Schlosses.

An diesen Hafen knüpft sich die mittelalterliche Seefahrtsgeschichte der Stadt. Erwähnt wurden bereits die Verbindungen

von der Ostsee nach Ribe, sowie die vielen direkten und indirekten Hinweise auf die Seefahrt im Stadtrecht aus dem Jahre 1292. Am 6. August 1303 lief das Haderslev-Schiff „Cayserinne“ unter dem Kommando von Skipper Henrik aus Haderslev in den englischen Hafen Kings Lynn ein. An Bord hatte das Schiff verschiedene Waren, u.a. Salz. Die „Cayserinne“ gehörte soweit bekannt mit zu den ersten dänischen Schiffen, die Törn um Skagen gemacht hat. Typisch für die Segelschiffahrt des Mittelalters, hatte das Schiff verschiedene Waren im Laderaum, und mehrere Kaufleute waren am Unternehmen beteiligt.

Die ganz wenigen Fahrten des Mittelalters mit Schiffen aus Haderslev, wie sie in gut erhaltenem Quellenmaterial dokumentiert sind, fanden alle nach dem gleichen Muster statt: Mehrere Kaufleute aus Haderslev organisierten gemeinsam einen Transport – es entstand ein Problem, wonach der Bericht von der Fahrt in schriftlicher Form überliefert wurde. Die Fahrten, die ohne Zwischenfälle verliefen, wurden nie aufgezeichnet. Ein spätes Beispiel stammt aus dem Jahre 1578, wo drei Handelsleute das Schiff von Jakob Skipper geheuert hatten, um Honig und andere Waren zu transportieren.

Andere Kapitäne waren mit ihren Schiffen bereits auf See, den drei Handelsleuten wurde aber die Fahrt verboten (!). Bei Herzog Hans beantragten sie nun eine Zulassung, damit sie ihre Waren von Haderslev nach Travemünde, Stralsund und Wismar bringen konnten. Viele Kaufleute hatten ein eigenes Schiff, oder einen Anteil. Um 1590 besaßen die Bürger der Stadt 20 Schiffe – und diese Schiffe kamen weit umher. Besonders intensiv war der Handel mit Norwegen im 16. Jahrhundert.



Für die Bewohner entlang der Förde ist das Segeln ein Teil des Alltags. Viele haben sich einen Lebensunterhalt mit Segeln und Fischerei verdient, aber in diesem Jahrhundert wurde Segeln und Fischerei verdient, aber in diesem Jahrhundert wurde Segeln auch eine populäre Freizeitbeschäftigung. Auf dem Bild ist die Familie Skjellerup auf dem Wege aus dem Hafen (um 1911).

Im Hintergrund eine der „Duc d’Alben“, die heute noch entlang der Fahrwinne der Förde stehen. Sie bestehen aus drei schweren Holzpfählen, die in den Boden gerammt sind. Sie wurden von Schiffen benutzt, die nicht aus eigener Kraft vorankommen konnten sondern mit Tauen vorwärts gezogen werden mußten.

Aber in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts scheint es, als würden zunehmende Probleme den Handel der Kaufleute und die Fahrten beeinträchtigen. In Verbindung mit den Bauarbeiten am Schloß Hansborg und den späteren Lieferungen dorthin, werden mehrere Beispiele genannt, wo größere Schiffe ganz in den Hafen kommen konnten. Die Vermutung liegt nahe, daß die Förde und der Hafen in dieser Periode verschlammt oder versandet waren. Größere Schiffe konnten

deswegen nicht den Hafen anlaufen.

Eine weitere Erklärung mag sein, daß Schiffe in dieser Zeit größeren Tiefgang hatten, was normal bei Bootstypen des Mittelalters vorzufinden war. Die eigentliche Ursache werden wir wohl nie erfahren, es herrscht aber keinerlei Zweifel, daß die Schifffahrt in den folgenden Jahrhunderten im Verhältnis zu früher eine wesentlich geringere Rolle spielte.

Anmerkungen zu einer Fahrt durch Die Haderslev Förde

Der text auf den folgenden Seiten bezieht sich auf die aufgestellten Schilder, die an den jeweiligen Stellen in der Förde die entsprechenden Punkte kennzeichnen. Die blau-weißen Schilder sehen aus wie das Beispiel rechts.

Beachten Sie dazu auch nie Karte auf den Seiten 19 und 20. Der Leser möge bemerken, daß es sich dabei nicht um eine maßstabgetreue Karte handelt, sondern lediglich um einen gezeichneten Überblick, gezeichnet von Hans Peter Jørgensen.

Guten Wind!



Eine Segelfahrt auf der Haderslev Förde ist ein ungewöhnlich schönes Naturerlebnis. Die knapp sieben Seemeilen lange Strecke auf der schmalen Förde mit ihren zahlreichen Windungen ist sehr abwechslungsreich. Segler haben hier die Möglichkeit, das faszinierende Zusammenspiel zwischen Wasser und Land, Flora und Fauna aus nächster Nähe zu erleben. Die Strecke von Aarø Sund nach Haderslev ist aber nicht nur ein einzigartiges Naturerlebnis, die Fahrt zeigt auch eine Fülle an kulturhistorischen Denkmäler in oder am Ufer der Förde näher erläutert. Bis auf die ersten drei sind alle mit Schildern an der Fahrhinne gekennzeichnet.

1 Aarø Sund und Aarø

Aarø Sund ist bereits im Jahre 1231 im Grundbuch des Königs Valdemar erwähnt. Hier war zu dieser Zeit eine der wichtigsten Fährverbindungen des Landes etabliert – von Aarø Sund nach Assens. Die Route war jahrhundertlang die wichtigste Verbindung zwischen Fyn und dem südlichen Teil Jyllands. Bereits im Jahre 1231 hatte König Valdemar ausdrücklich betont, daß diese Route – und andere mit ihr – allein der Hoheit des Königs unterlag.

Den Bürgern von Haderslev wurden im Stadtrecht aus dem Jahre 1292 Zollfreiheit auf dieser Route gewährt. Über diese Verbindung wurde ein großer Teil der Ochsen von Fyn von Assens nach Aarø Sund verschifft und von dort entlang des historischen Ochsenweges zu den Viehmärkten in Hamburg getrieben. Auch die wichtigste Postverbindung von Hamburg

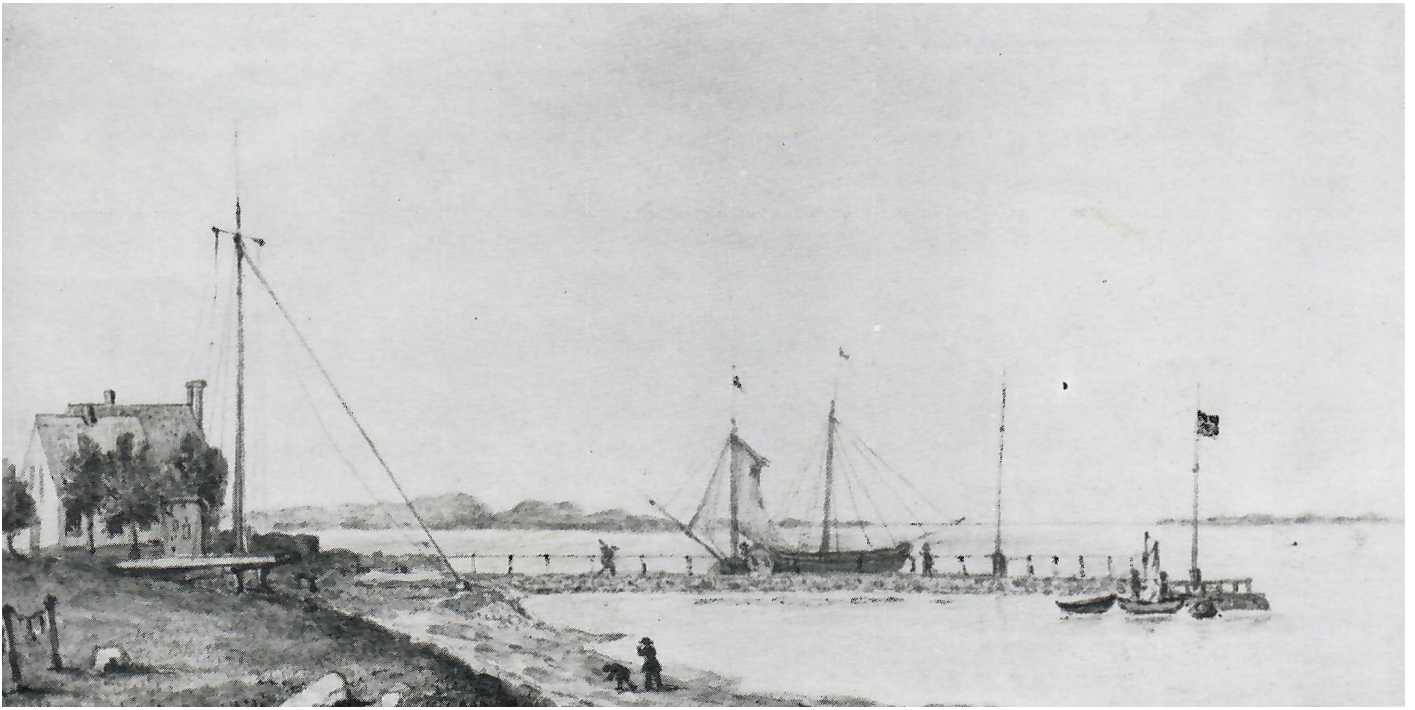
nach Kopenhagen setzte mit der Fähre von Aarø Sund nach Assens über. Bereits im Jahre 1555 hatte König Christian III. den Befehl erteilt, daß immer ein einsatzbereites Segelschiff in Assens liegen sollte, um die Post des Königs in Aarø Sund holen zu können.

Von 1640 bis Mitte des 19. Jahrhunderts wurde nur diese Verbindung von der königlich-dänischen Post benutzt – ebenso von der königlich-schwedischen Post. Nach der verlorenen Schlacht bei Dybbøl 1864 und in der nachfolgenden Zeit unter preußischer Herrschaft bis 1920 wurde der Betrieb auf der Überfahrt gedrosselt.

Sofort nach der Abstimmung 1920, als der Landesteil wieder an Dänemark angegliedert wurde, nahm man die täglichen Fährfahrten wieder auf. Erst 1972 wurde die älteste Fährverbindung des Landes eingestellt. Aarø Sund ist als Ort um das Fährbett gewachsen und war schon immer davon abhängig. Fischer, Bootsbauer und Obstzüchter haben ebenfalls eine wesentliche Rolle gespielt. Alle drei Berufe sind heute noch im Ort vertreten.

Unmittelbar südlich des Anfang der 1920er angelegten Fährbetts – der Leuchtturm des Fischerhafens ist aus dem Jahre 1905 – befindet sich ein Bunker, der hier am Sund von reichsdeutschen Soldaten als Teil der „Sicherungsstelle Nord“ gebaut wurde. Die 1917-18 errichtete „Sicherungsstelle“ zieht sich in west-östlicher Richtung wie ein Band durch ganz Sønderjylland und ist heute noch an einigen Stellen gut erhalten.

Für Aarø Sund setzt die Fähre nach Aarø über, eine fruchtbare Insel, die teils aus Moränenketten mit Geschiebelehm



Der Hafen in Aarø Sund, Zeichnung von Eduard Wassner im Jahre 1883. An der Mole liegt die Fähre nach Assens, die zu dem Zeitpunkt nur ein paar Überfahrten pro Woche hatte. Es ist ein weites Stück von dieser einfachen Mole bis zum heute voll ausgebauten Jachthafen.

besteht, teils aus bewirtschafteten Strandwiesen. Die Insel, dessen größte Siedlung hinter dem Fährbett liegt, erhielt 1906 ihre eigene Kirche. Aarø hat heute einen eigenen Campingplatz und ein Gebiet mit Ferienhäusern.

2 Linderum

Die kleine grasbewachsene Insel Linderum ist die größte der kleinen Inseln und Holme (Werder), die das Gewässer nördlich und östlich von Aarø prägen. Linderum befindet sich in Privatbesitz, und früher wurde auf die Insel Vieh während der

Sommermonate zur Weide übergesetzt. Jetzt werden auf der Insel Kaninchen gejagt.

3 Tamdrup Høj

Mit etwas Glück kann man auf der Fahrt von Aarø Sund nach Ørbyhage in der Ferne gen Süden Tamdrup Høj erblicken, mit seinen neun Metern Sønderjyllands höchstes Hünengrab. Der Grabhügel hat einen Durchmesser von 42 Metern, wurde im späten Bronzezeitalter (1800-1000 v. Chr.) errichtet und ist nur einer von rund 20 solcher Hügelgräber, die auf den Feldern

um Tamdrup Høj angelegt wurden. Heute sind lediglich drei erhalten. Der höchste Punkt des Hügels befindet sich 49 Meter über dem Meeresspiegel, und von hier hat man eine großartige Aussicht. Das was auch der Grund, weshalb während beider Weltkriege deutsche Truppen auf dem Hügel Signal- und Beobachtungsposten angebracht hatten.

4 Margrethes Bro

Margrethes Bro ist die östlichste der insgesamt zwei vorge-schichtlichen Sperren, die angelegt wurden, um die Mündung der Förde schließen zu können, wenn fremde Mächte anzugreifen drohten. Die Sperre besteht aus zwei Anlagen. Die älteste wurde in den Jahren 400 bis 410 n.Chr. gebaut und besteht aus einem 24 Meter breiten Gürtel mit Hunderten von Pfählen, die in das Flußbett gerammt wurden. Viele Pfähle waren durch waagerechte Planken – eben unter der Wasseroberfläche – miteinander verbunden, so daß sie jedem Angreifer den Weg versperrten.

In der Zeit von 1140 bis 1160 wurde die Anlage ausgebaut. Die neue Anlage bestand aus einer bis zwei unregelmäßigen Reihen mit kräftigen Pfählen, die quer zur Förde verliefen. Zwischen diesen dicken Stämmen wurden in großer Zahl etwas dünnere Pfähle gerammt. Es ist nicht sicher, ob diese jüngere Anlage die damals 750 Jahre alte Sperre verbessern sollte, oder ob sie wirklich als Brücke über die Förde gebaut wurde, wie der Name andeutet.

Diese Pfahlreihen entstanden zur gleichen Zeit wie der

Marktplatz bei Starup weiter westlich ein gutes Stück in die Förde hinein.



In den letzten Jahren war die Fähre Assens-Aarøsund eine wichtige Verbindung für die zahlreichen Transporte mit Zuckerrüben, die von den Landwirten auf dem Haderslev Næs zu den Zuckerfabriken in Assens gesegelt wurden.

5 Svenske Rhed

Als die Förde im 17. und 18. Jahrhundert langsam versandete und verschlammte, so daß größere Schiffe nicht mehr durch die Förde kamen, mußte notwendigerweise eine sogenannte „äußere Reede“ errichtet werden, wo größere Schiffe anlegen konnten. Hier wurden die Waren auf kleinere Schiffe umgeladen. Vereinzelt existierten bereits kleinere Ladeplätze entlang der Förde, der wichtigste davon befand sich beim Dorf Stevelt westlich von Stagodde (eine kleine Landzunge – „at stage“ – staken). Hier lagen die Schiffe auf Reede und wurden gelöscht und beladen. Die Lastkähne und kleinere Schiffe segelten die Waren danach das letzte Stück durch die Förde bis zu einem

Ladeplatz zwischen Aastrup und Haderslev, wo sie auf Wagen umgeladen wurden. Die vielen schwedischen Schiffe, die die Förde u.a. mit Bauholz anliefen, gaben der Bucht bei Stevelt den Namen "Svenske Rhed" – Schweden-Reede.

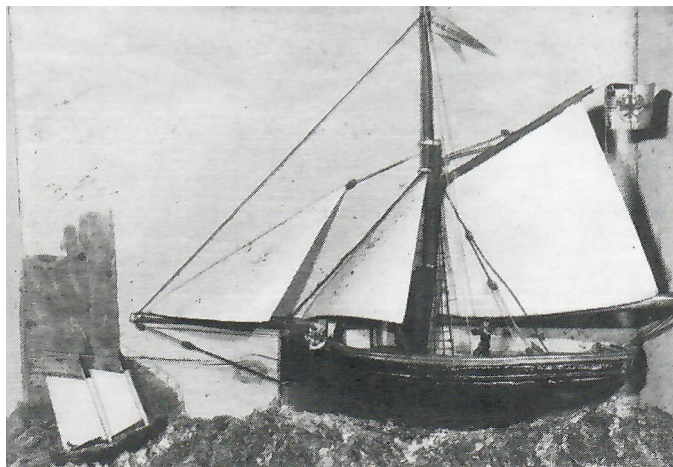
6 Abbau von Formsand auf Ørbyhage

Auf Ørbyhage befindet sich eines der ganz wenigen Formsand-Lager in Dänemark. Der Sand ist lehmhaltig, aber kalkarm, und da der Schmelzpunkt sehr hoch ist, eignet er sich besonders zur Herstellung von Schablonen, die beim Eisen gießen für große Gegenstände benutzt werden wie z.B. Kanonen, Schiffsschrauben etc. Bis 1914 wurde der Sand u.a. an die Krupp-Werke in Kiel verkauft, und nach dem Krieg an Abnehmer im Norden. Die Produktion ist schon lange eingestellt, und nur die Pfähle der Ladebrücke sowie einige Schuppen sind geblieben.

Viele Jahre wohnte der Lotse auf Ørbyhage. Damit er die Schiffe von Stevelt sicher durch die Förde führte „so nahe an Haderslev wie Schiffe dieser Stadt kommen können“, wurde ihm für seine Dienste eine Gebühr gezahlt gemäß des Lotsenregulativs von 1846.



An einer Bootsbrücke bei Vonsbæk wurde um die Jahrhundertwende diese Jolle fotografiert – unter vollen Segeln. Die Jolle ist eine dreimastige Schmakke, ein Bootstyp, der früher in großer Zahl in der Förde und auf dem Haderslev Næs anzutreffen war. Die "Drei-Schmakke" war eben für diese Gegend typisch im Gegensatz zur „Zwei-Schmakke“ im nördlichen Teil des Kleinen Belts. Heute sind – soweit bekannt – keine Boote dieses Typs erhalten.



Ein Modell des deutschen Zollkreuzers "Heilsminde", der von 1880 bis 1902 in Aarø Sund stationiert war. Von hier machte das Schiff seine Inspektionen entlang der Küste und in der Förde. Das Modell hat der Zöllner Asmus Lass, Aarø Sund, hergestellt. Er starb kurz nach der Abstimmung 1920.

7 „Æ lei“

Die zweite Pfahlsperre, die – sogar offiziell – die lokale Bezeichnung „æ lei“ (das Gatter) erhalten hat, ist auf das Jahr 403 n.Chr. datiert worden. Sie ist zur gleichen Zeit wie „Margret-hes Bro“ gebaut worden und im wesentlichen auch wie diese konstruiert, jedoch worden und im wesentlichen auch wie diese konstruiert, jedoch ist „æ lei“ nur elf Meter breit.

Im Rahmen einer vom dänischen Nationalmuseum im Jahre 1988 durchgeführten Untersuchung konnten Taucher die Sperre über eine Strecke von 500 Metern verfolgen. Außer der Fahrrinne, die unter großen Schwierigkeiten 1856-59 durch die Sperre gegraben wurde, befindet sich hier eine rund 50 Meter große Öffnung in den Pfahlreihen, wo ursprünglich eine bewegliche Schwimmsperre gewesen sein muß. Freundschaftlich gesinnte Schiffe wurden durchgelassen, Feinden konnte jedoch in Minutenschnelle der Weg versperrt werden. Die Sperren in der Haderslev Förde waren der versuch eines kleinen und neuen Staates, Angriffe von außen auf ein Kerngebiet zu verhindern.

Der Bau Sperren findet zur gleichen Zeit statt wie die beiden Waffenopferungen im Ejsbøl Moor, die im Nordwesten von Haderslev gefunden worden sind. In zwei Fällen – um 350 n.Chr. und wieder um 450 n.Chr. – hatten örtliche Heere eindringende Streitkräfte besiegt und die Waffen des Feindes dem Moor geopfert. Die Funde sind im Haderslev Museum ausgestellt.

8 Das Zollgebäude

Als Sønderjylland im Jahre 1867 unter preußische Herrschaft geriet, wurden entlang der Grenze und an den Küsten gleich eine Reihe von Zoll- und Grenzstationen errichtet. Die Zollstation bei Stevelt wurde am 15. September 1867 errichtet und bestand als solche bis 1920. Das spätere Zollgebäude, ein großes Haus aus rotem Backstein, wurde 1904 gebaut und existiert heute noch.

9 Bæk und Bæk Mühle

Bei Bæk wurde früher in der Uferbank entlang der Förde nach Lehm gegraben. Im Dorf selber steht die alte Windmühle, erbaut im Jahre 1869 von einem ortsansässigen Hofbesitzer. Die Mühle wurde später auf Motorenbetrieb umgestellt, im Jahre 1938 wurden die Flügel abmontiert, 1959 wurde der Betrieb ganz eingestellt. Bei Bæk war anfang des Jahrhunderts eine Fährverbindung zum südlichen Ufer der Förde.

10 Vonsbæk Kirche

Versteckt hinter den Bäumen von Vonsbæk Præsteskov liegt die Vonsbæk Kirche. Mit etwas Glück ist sie von der Förde aus zwischen den Bäumen zu sehen. Vonsbæk bedeutet „Odins Bach“ und mag darauf hinweisen, daß der Ort zur Zeit der Wikinger heilig gewesen ist. Die abgesonderte Lage der Kirche dicht am Wasser ist bemerkenswert, weil sie ein gutes Stück vom Dorf trennt. Eine Erklärung mag sein, daß der Ort zur Zeit der Wikinger heilig gewesen ist. Die abgesonderte Lage der Kirche dicht am Wasser ist bemerkenswert, weil sie ein gutes Stück vom Dorf trennt. Eine Erklärung mag sein, daß der Ort an sich im Laufe des Mittelalters verlagert worden ist, oder daß die Kirche ursprünglich – ähnlich wie die Starup Kirche weiter westlich – zu einem direkt an der Förde gelegenen Marktplatz gehörte.

Das Pastorat, Kaspergård, neben der Kirche war bis zu seinem Brand im Jahre 1921 ein vierflügeliger Hof aus dem 17. Jahrhundert, konstruiert als hölzernes Blockhaus. Diese Bau-tradition mit waagerechten Planken und Bohlen aus Eichenholz war in der Gegend um Haderslev häufig anzutreffen. In Ørby, nördlich von Vonsbæk, sind einige Blockscheunen noch gut erhalten, eine „Bohlenscheune“ („bullade“) steht auf dem Gelände des Haderslev Museums. Westlich der Kirche befinden sich die besten Ankerplätze der Förde. Hier hatte Haderslev im 18. Jahrhundert seinen Winterhafen.

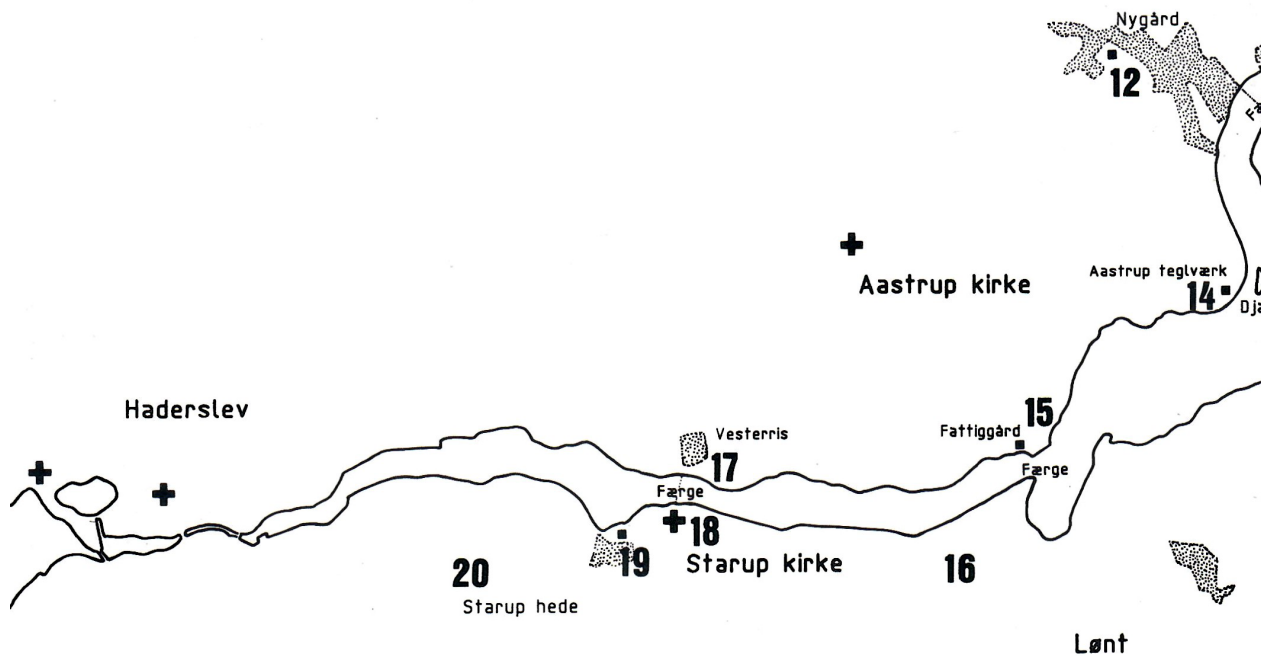
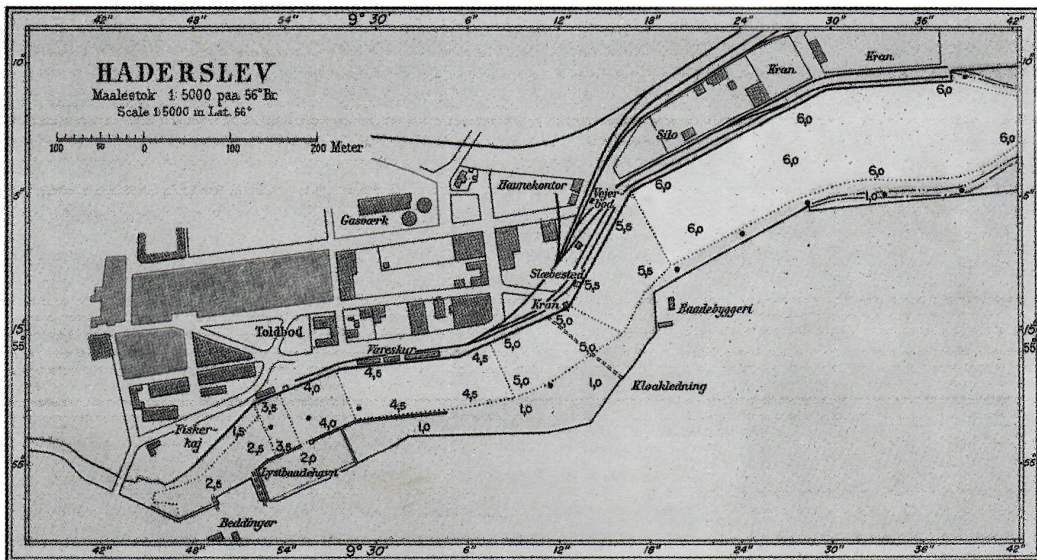
11 Sverdrup

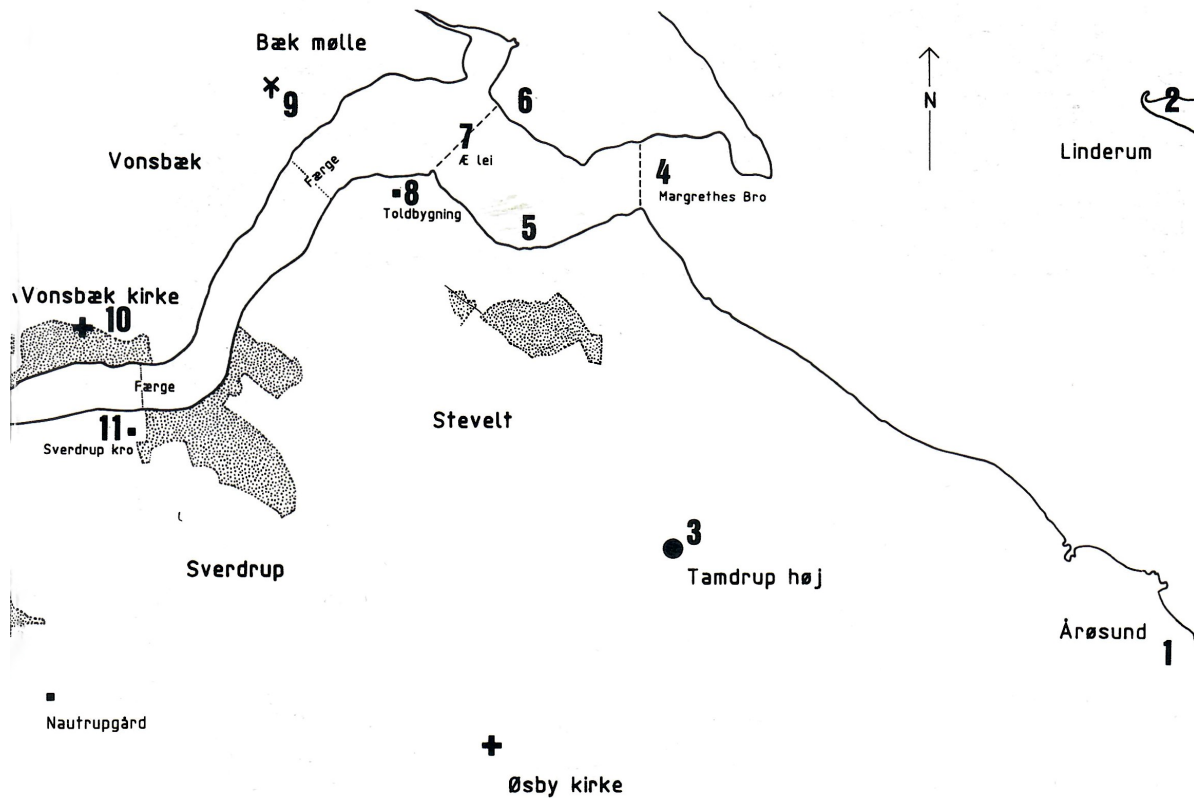
Auf einem Hügelkamm hoch über der Förde liegt Sverdrup Kro, eine frühere Gastwirtschaft, genannt „Færgekroen“ – der Fährkrug. Seit Jahrhunderten ging von hier eine Fähre über die Förde zur Vonsbæk Kirche. Hier befand sich ebenfalls eine der festen Landungsbrücken für Ausflugsboote auf ihren Fahrten durch die Förde.

Südwestlich von Sverdrup liegt das Anwesen Navtrupgård. Der Hof wurde 1899 vom Staat Preußen erworben und als einer der ersten im Landesteil als Staatsgutshof (Domanialgut) eingerichtet. Der preußische Staat wollte damit den deutschgesinnten Bürgern Einfluß in den Gegenden sichern, in denen eine starke dänische Gesinnung herrschte.

12 Nygård

Hinter dem Wald liegt Nygård, das bereits im 16. Jahrhundert erwähnt wird. Ende des 18. Jahrhunderts befand sich der Hof im Besitz des ehemaligen Generalinspektors der königlichen Gärten, Christian Franz Schmidt (1734-1828). Er ließ das Erdgeschoß des jetzigen zweistöckigen Hauptgebäudes bauen und legte zwischen dem Hof und dem Wald einen großen Garten mit vielen seltenen Bäumen an. Er betrieb ebenfalls eine Pflanzenzucht auf dem Hof. Die Anhöhe auf dem anderen Ufer der Förde wurde „Øen“ – die Insel – genannt, weil sie gegen Süden







Aussicht vom Fährkrug in Sverdrup, gezeichnet von Eduard Wassner, 1883. Im Hintergrund das Fährbett bei Vonsbæk – "Odins Bach".

und Osten von Niederungen abgegrenzt wurden. Bei hohem Wasserstand mag der Hügel wie eine Insel in der Förde erscheinen. Am Ufer lag zur Förde hin eine kleine Schmiede, bekannt als Insel-Schmiede. Von hier konnte Anfang des Jahrhunderts mit einer Fähre nach Nygård übergesetzt werden.

13 Die Teufelsinsel

Die Insel entstand künstlich in den 1850ern als Folge der Ausgrabung einer Fahrinne durch die Landspitze. Dabei wurde das äußere Ende abgetrennt und bildete schließlich die Teufelsinsel. Angeblich haben Kinder aus der Umgebung der Insel diesen Namen gegeben. In der Nistzeit ist hier eine große Schwanenkolonie. In Verbindung mit der Ausgrabung zur neuen Fahrinne stieß man auf zahlreiche Gegenstände einer

Die Funde sind ein Beweis dafür, daß die Förde ihren jetzigen Wasserstand erst um 2000 v. Chr. erreicht hat.

Das Gewässer zwischen Nygård und der Teufelsinsel wurde bereits im Mittelalter als „børløs“, i.e. „ohne Wind“, bezeichnet. Für Segelschiffe war dies schon immer das schwierigste Stück der Förde. Im Jahre 1844 begann man sogar den Bau eines Damms von Nygård gegen Süden. Dieser Damm sollte bei Gegenwind als Zugpfad dienen. Die Anlage wurde jedoch nie vollendet.

Siedlung aus der Steinzeit – gut zwei Meter unter dem jetzigen Uferstrand der Förde. Die Gegenstände – Steinwerkzeuge, Beile aus Hirschgeweih und Hausmüll – stammen aus der sogenannten „ertebølle“-Kultur, d.h. rund 5200 bis 4000 v. Chr.

14 Die Ziegelei in Aastrup

Die Ziegelei wurde Mitte des 19. Jahrhunderts errichtet und gehörte zum benachbarten Hof Bøgebjerg. Entlang der Förde befanden sich früher eine Reihe von kleineren Ziegeleien in Anknüpfung zu den verschiedenen Höfen. Um die Jahrhundertwende konnten sie dem Wettbewerb nicht länger standhalten und wurden stillgelegt. Die letzte dieser lokalen Ziegeleien entlang der Förde lag am Aastrupvej in der Stadt. Der Betrieb wurde 1950 geschlossen.

15 Das Armenhaus in Aastrup

Das Armenhaus in Aastrup wurde 1868 gebaut und wurde von den meisten Gemeinden nördlich und südlich der Förde in Anspruch genommen. Hier wurden die Bürger angebracht, in erster Linie Ältere und Kinder, die nicht selber für sich sorgen konnten. Sie lebten oft unter demütigenden Verhältnissen. In den Jahren von 1872 bis 1903 waren insgesamt 180 Personen – davon 68 Kinder – in kurzer oder längerer Zeit im Armenhaus untergebracht. In den 1930ern wurde der Betrieb eingestellt. An der Einengung war früher eine Fährverbindung ans andere Ufer.

16 Steinzeitsiedlung bei Lønt

Einige Meter südlich des Ufers befindet sich eine flache Landzunge, die sich vom südlichen Ufer in die Förde erstreckt, von drei Seiten umgeben von flachen Strandwiesen. Nur nach Osten hin ist die Spitze landfest. Hier hatten die Bauern der Steinzeit südlich der Förde um 3000 v. Chr. ihren gemeinsamen Treffpunkt. Der Platz war vom Festland abgegrenzt durch einen Wallgraben und einen Zaun. Beides war jedoch nicht als Schutzmaßnahme zum Zweck der Verteidigung gegen

Eindringlinge errichtet sondern als Markierung eines – vermutlich heiligen Ortes. Hier traf man sich zu besonderen Anlässen, zu religiösen Festen, um gemeinsame Anliegen zu diskutieren, um zu handeln und Geschenke auszutauschen. Auf der Anhöhe hinter der Landzunge lagen sieben Hügelgräber. Sie wurden im Laufe einer Periode von gut 500 Jahren um 3000 v. Chr. dort angebracht und zeitgleich mit dem Sammelplatz. Der Ort war ein lokales Zentrum für die Gemeinschaft der Trichterbecher-Kultur.

Entlang des südlichen Ufers, westlich von Lønt, liegt der aufgebaggerte Schlamm von den Austiefungen der Fahrinne in den letzten 150 Jahren. Die Pfähle entlang des Ufers sollen verhindern, daß der Schlamm wieder an seinen ursprünglichen Platz zurückgespült wird.



Das Gemälde von F. Jørgensen Løjt zeigt eine Partie von „Børløs“ – der „windlosen“ Strecke auf der Förde, wo die Segelschiffe schon immer Schwierigkeiten hatten.

17 Vesterris

Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis ca. 1970 lag hier eine Gastwirtschaft, die den Bürgern von Haderslev jahrzehntelang als beliebtes Ausflugsziel diente. Früher verband hier eine Fährverbindung zur Starup Kirche das nördliche Ufer mit dem südlichen. Nordöstlich von Vesterris liegt Aastrupgård. Bereits seit dem 15. Jahrhundert bekannt, ist das zweistöckige Hauptgebäude um 1780 erbaut.

18 Starup Kirche

Die Kirche in Starup gehört zu den eigenartigsten Kirchenbauten in Sønderjylland. Die ursprünglich dreischiffige Kirche ist als einzige im ganzen Landesteil aus Sinter, einem mineralischen Kalk, gebaut. Der Sinter wurde in einem lokalen Steinbruch geholt. Bis zum Anfang dieses Jahrhunderts war der Name Starup allein an die Kirche und an das dazugehörige Pastorat geknüpft. Starup, d.h. „die Stadt am Landungsplatz“, war ursprünglich die Bezeichnung für den kleinen Marktplatz, der irgendwann einmal im 11. Jahrhundert und ungefähr bis 1200 hier am Ufer lag. Von weither kamen Leute gesegelt und ließen sich für einige Wochen oder Monate des Jahres hier nieder, um am Ufer der Förde zu handeln. Unter anderem, besuchten

auch die sonst so berühmten Wenden diesen Handelsplatz.

Der Marktplatz befand sich unmittelbar westlich der Kirche, und die Kirche war eigens für diesen Handelsplatz gebaut worden. Der Bau mit seinen drei Kirchenschiffen könnte darauf hinweisen, daß man Starup in eine permanente Stadt mit eigenem Stadtrecht verwandeln wollte. Das Wachstum von Haderslev am westlichen Ende der Förde setzte diesem Vorhaben ein Ende. Um 1200 verlor der Marktplatz an Bedeutung, und die Kirche wurde zu einer gewöhnlichen Dorfkirche mit einem Kirchenschiff. Tatsache ist aber, daß Starup sozusagen Haderslevs Vorgänger ist. Der jetzige Turm ist aus dem Jahre 1450, die Sakristei und der Vorraum sind um 1500 erbaut worden.

Vor der Kirche steht ein Runenstein aus dem 8. Jahrhundert mit der Inschrift „Eriks kuml“. Der Stein lag als Türschwelle in der Kirche und gehört zu den ältesten Runensteinen des Landes.



Eduard Wassners Zeichnung aus dem Jahre 1834 beschreibt einen Ausflug nach Vesterris. Die Damen werden an Land getragen, und vom Ausflugsboot fällt ein Herr über Bord, nachdem er das Gleichgewicht verloren hat.

19

Das Pastorat in Starup

Während des Mittelalters gehörte Starup zu Haderslev. Die Kirchengemeinde wurde auch von den Pastoren und Pfarrern von Vor Frue Kirke in Haderslev betreut. Erst nach der Reformation erhielt der Pfarrbezirk einen eigenen Pastor, für den ein Pastorat am Ufer der Förde gebaut wurde. Das jetzige Hauptgebäude wurde 1754 errichtet, während die Seitengebäude, besonders der Stall zur Förde hin wesentlich älter sind. Über dem Eingang des Wohngebäudes steht „Tredobelt Kierlighed haver bygget mig. 1754“ – „Dreifache Liebe hat mich erbaut. 1754“. Zum Pastorat gehört ein ungefähr 1,5 Ha großer, parkähnlicher Garten.

20

Starup Heide

Das hügelige Gelände Starup Heide ist sowohl in deutscher als auch in dänischer Zeit als militärischer Exerzierplatz und als Schießbahn benutzt worden. In den 1830ern befand sich hier sogar eine Bahn, auf der Pferderennen veranstaltet wurden. Das Heidegebiet steht heute wegen seiner einzigartigen Flora und Fauna unter Naturschutz. Als einziges Gebiet in Stadtnähe ist es nie bewirtschaftet worden.

Die jüngere Geschichte des Hafens

Die Entwicklung des Haderslev Hafens im 17. und 18. Jahrhundert ist ein trauriges Kapitel in der Geschichte der Stadt. Die zunehmende Versandung machte es selbst für kleinere Schiffe

unmöglich, die Schiffbrücke – oder das „Revier“, wie es auch genannt wurde – am östlichen Ende der Förde anzulaufen. Statt dessen übernahm Aarøsund die Rolle als Heimathafen für die Schiffe, die eigentlich unter Haderslev eingetragen waren. Im Jahre 1651 wurde deshalb der Hafen in Aarøsund erweitert und die Kai-Anlage verlängert. Im Jahre 1771 waren zwölf Schiffe in Haderslev beheimatet. Und noch immer waren



Die Reederei Clausen, Haderslev, wurde 1892 gegründet. Das erste Schiff der Reederei, die „Spekulant“, wurde für den Güterverkehr eingesetzt. Im Jahre 1894 wurde „Helene I“ erworben, die während der Sommermonate als Ausflugsboot genutzt wurde. 1924 übernahm dann die „Helene II“. Die Ausflüge waren ungeheuer beliebt, und das Schiff machte regelmäßig Fahrten durch die Förde und weiter nach Aarø, zum Kurbad bei Grønhoved und bis nach Fænø südlich von Middelfart. Nebenbei erweiterte die Reederei den Schiffstransport mit Kühen und Schweinen. Um 1930 wurde der Passagierverkehr eingestellt, und im Jahre 1936 zog die Reederei aus der Stadt.



Der Innenhafen um 1910. Das zweistöckige Gebäude zum Kai hinunter links im Bild ist das alte Zollgebäude aus den 1850ern. Es wurde 1912 durch ein weit größeres Gebäude ersetzt. Rechts davon sind die großen Kastanien zu sehen, die in den 1830ern gepflanzt wurden. Bürger hatten für die Finanzierung der Bäume Geld gesammelt.

die Kaufleute gleichzeitig die Besitzer der Schiffe. Das größte Schiff der Stadt, die „Stadt Hadersleben“, hatte eine Tonnage von 89 Lasten, während das kleinste eine Tonnage von zwei Lasten hatte. Die gesamte Flotte der Stadt verfügte somit über eine Tonnage von 159 Lasten. Gut 20 Jahre später hatte sich die Tonnage um die Hälfte reduziert auf 80 Lasten verteilt auf zwölf Schiffe. Sie wurden für den Transport von Leinen, Wolle, landwirtschaftlichen Produkten und Waren der städtischen

Handwerker genutzt. Durch den niedrigen Wasserstand war der Schiffsverkehr sehr begrenzt. Und somit verlor der Hafen seine wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt. Waren und Rohstoffe, die per Schiff nach Haderslev kamen, wurden am östlichen Ende der Förde umgeladen und entweder auf flachen Kähnen oder auf Pferdewagen in die Stadt gebracht. Der umständliche Transport machte die Waren natürlich teurer – dafür zahlen mußte letztendlich der Verbraucher.



Eine Ansicht des Hafens um 1910. Segelschiffe aus Holz gehörten noch zum Alltagsbild. Das große Gebäude ganz rechts im Bild ist die Brauerei Hansborg, erbaut 1899. Der Betrieb wurde 1924 stillgelegt. Später richtete sich dort eine Kristallschleiferei ein sowie eine Firma, die Eier verpackte.

Den kümmerlichen Zustand des Hafens und der Fahrrinne wollten im Jahre 1827 ein Kreis von Kaufleuten nicht länger ertragen. Sie gründeten eine private Hafengesellschaft mit einem Aktienkapital von 4.000 Reichstalern. Zwischen 1829 und 1832 wurde eine neue Schiffbrücke gebaut, und im Laufe der 1830er wurde die Fahrrinne der Förde auf der ganzen Strecke auf sechs Fuß vertieft. In den 1840ern wurde immer mehr Schlamm aus der Fahrrinne entfernt, so daß die Wassertiefe acht Fuß erreichte. Damit konnten etwas größeren Schiffe den Hafen wieder anlaufen. Eben in dieser Zeit begann in Haderslev mit den ersten Eisengießereien der industrielle Aufschwung, die vergrößerte Hafenkapazität kam deshalb zu einem günstigen Zeitpunkt. Der Krieg von 1848 bis 1850 hatte dann aber zur Folge, daß alle Pläne für eine weitere Verbesse-

rung des Hafens und der Fahrrinne erst einmal weggesteckt werden mußten. Im Jahre 1856 übernahm die Stadt die Aktiva der finanziell angeschlagenen Hafengesellschaft, es wurden dampfangetriebene Schlammbugger angeschafft, womit die Fahrrinne auf rund 3,5 Meter vertieft wurde. Gleichzeitig wurde ein großes Hafenbecken angelegt, das den Hafen um 250 Meter nach Osten erweiterte.

Die Wirtschaftskrise der 1850er, der Krieg im Jahre 1864 und die anschließende Einverleibung in Preußen brachten den Hafen erneut in arge Bedrängnis, und damit auch die Stadt.

Ende der 1890er erwachte die Stadt aus ihrem Dornröschenschlaf. Zwei Faktoren waren dafür ausschlaggebend: Zum einen wurde der Hafen erneut erweitert, zum anderen wurde mit der Amtseisenbahn – der sogenannten Kleinbahn –



Der Hafen um 1930. Vor dem Zollgebäude von 1912 liegt das Paketboot "Svalen" – die "Schwalbe".

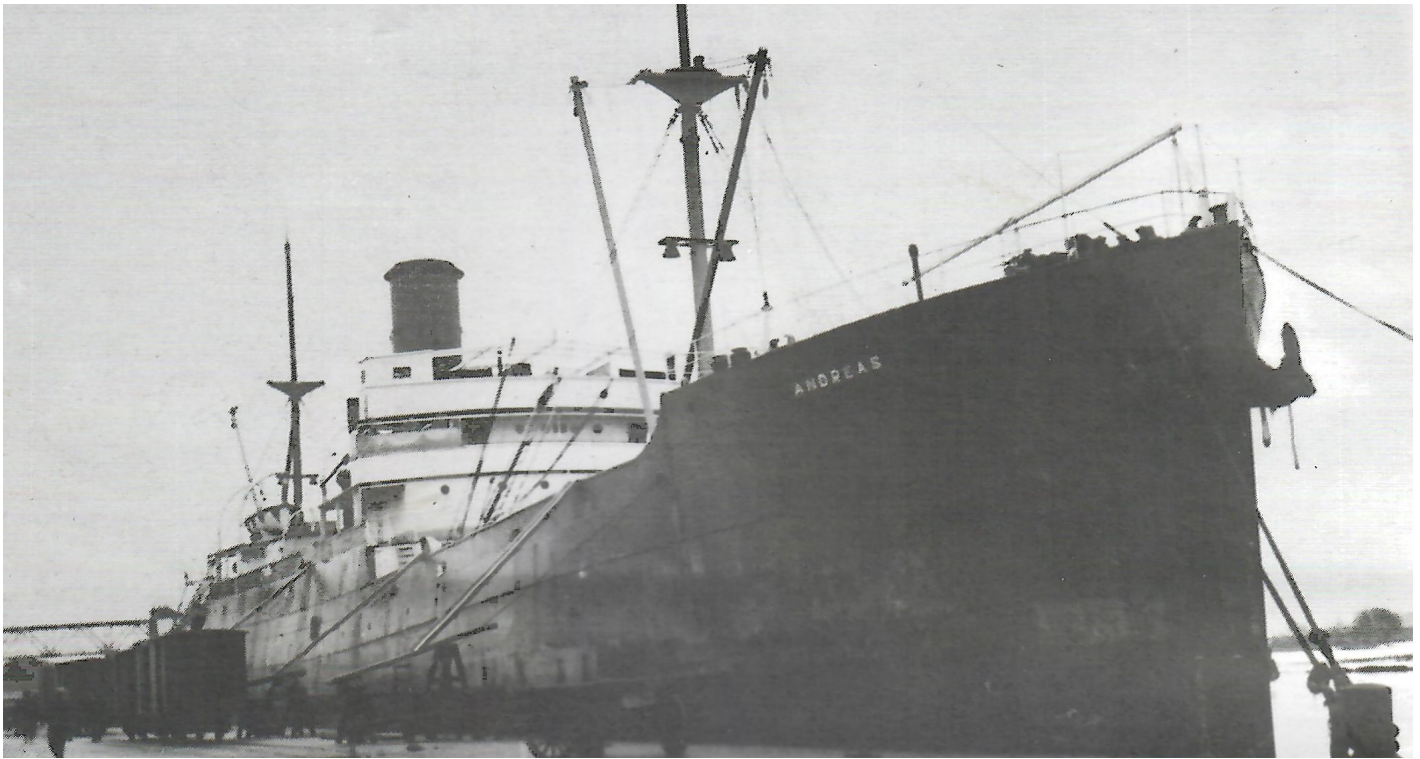
ein Schienenverkehr angelegt. Die Fahrtrinne wurde auf fünf Meter vertieft, an einigen Stellen begradigt und verbreitert. Ein neuer Kai aus Stein wurde gebaut, so daß die Stadt im Jahre 1904 insgesamt über 600 Meter Hafenkai verfügte. Die Kosten für den Kai in Höhe von 300.000 Reichsmark zahlte die Stadtkasse, die Kosten für die Vertiefung der Fahrtrinne in Höhe von 800.000 Reichsmark kamen dagegen aus der preußischen Staatskasse.

Die Anlage der weitverzweigten Amtsbahn verknüpfte mit ihrem insgesamt 200 Kilometer langen Schienennetz Land und Stadt. Zum ersten Mal wurde der Hafen an ein Eisenbahnnetz angeschlossen. Das Resultat der Hafenerweiterung ließ nicht lange auf sich warten. In den ersten zehn Jahren stieg die Einfuhr von Waren um das Vierfache, von rund 18.000 Tonnen

auf rund 62.000 Tonnen – allein die Hälfte davon war Kohle. Der Holzimport kletterte von 7.600 auf 11.163 Kubikmeter.

Als Folge des regen Verkehrs am Hafen wurde das alte Zollgebäude aus den 1850ern zu klein. Es wurde abgebaut, am Elmevej in Haderslev wieder aufgebaut und 1912 durch ein neues Zollgebäude ersetzt.

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges im Jahre 1914 wurde dem Wachstum des Hafens erneut ein Riegel vorgeschoben. Es folgten vier sehr ruhige Jahre für den Hafen. Nach der Abstimmung und Wiedervereinigung im Jahre 1920 wurde die Hafenfrage eine politisch heißes Eisen. Der Stadtrat war in der Frage einer Hafenerweiterung gespalten. Sollte der Hafen auf der Nordseite oder auf der Südseite erweitert werden? Man entschied sich schließlich für die nördliche Lösung, in deren

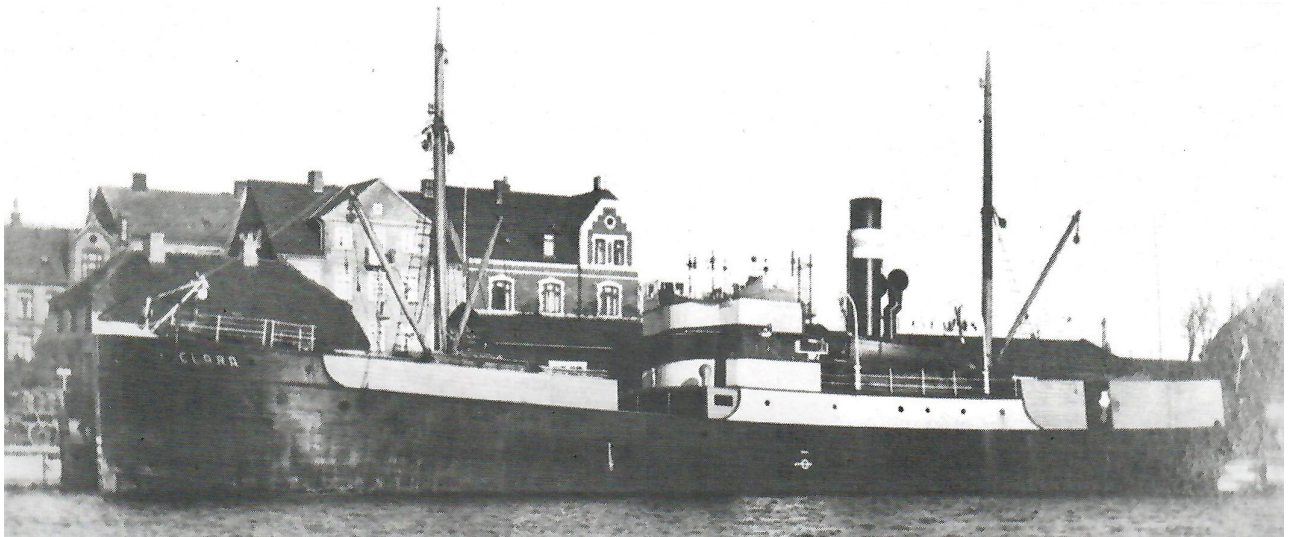


Am 18. Februar 1937 lief mit dem griechischen Frachter „Andreas“ das bisher größte Schiff in den Haderslev Hafen ein. Die Ladung bestand aus Korn. Auf dem Foto sind auch die Waggons der Amtseisenbahn neben dem Frachter zu erkennen. Die Erweiterung des Hafens sowie das Anlegen eines weiterverzweigten Schienennetzes waren die wesentlichsten Ursachen, daß die Stadt nach 1900 einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebte.

Rahmen der Hafen-Kai um 300 Meter verlängert wurde. Fahr-
rinne und Hafenbecken wurden auf 6,5 Meter vertieft. Die
Kosten betragen rund 2,7 Millionen Kronen, wovon der Staat
mit 1,7 Millionen Kronen den Löwenanteil zahlte. Es sollten
über 50 Jahre vergehen, bevor wieder eine Hafenerweiterung
nach Osten vorgenommen wurde.



Der Hafen um 1910 gen Westen, als noch die Segelschiffe den Verkehr zu Wasser dominierten. Im Hintergrund erkennbar das Reithaus in der Sejlstensgyde, erbaut um 1797, das von der Garnison, dem späteren Holsteinischen Husarenregiment, benutzt wurde.



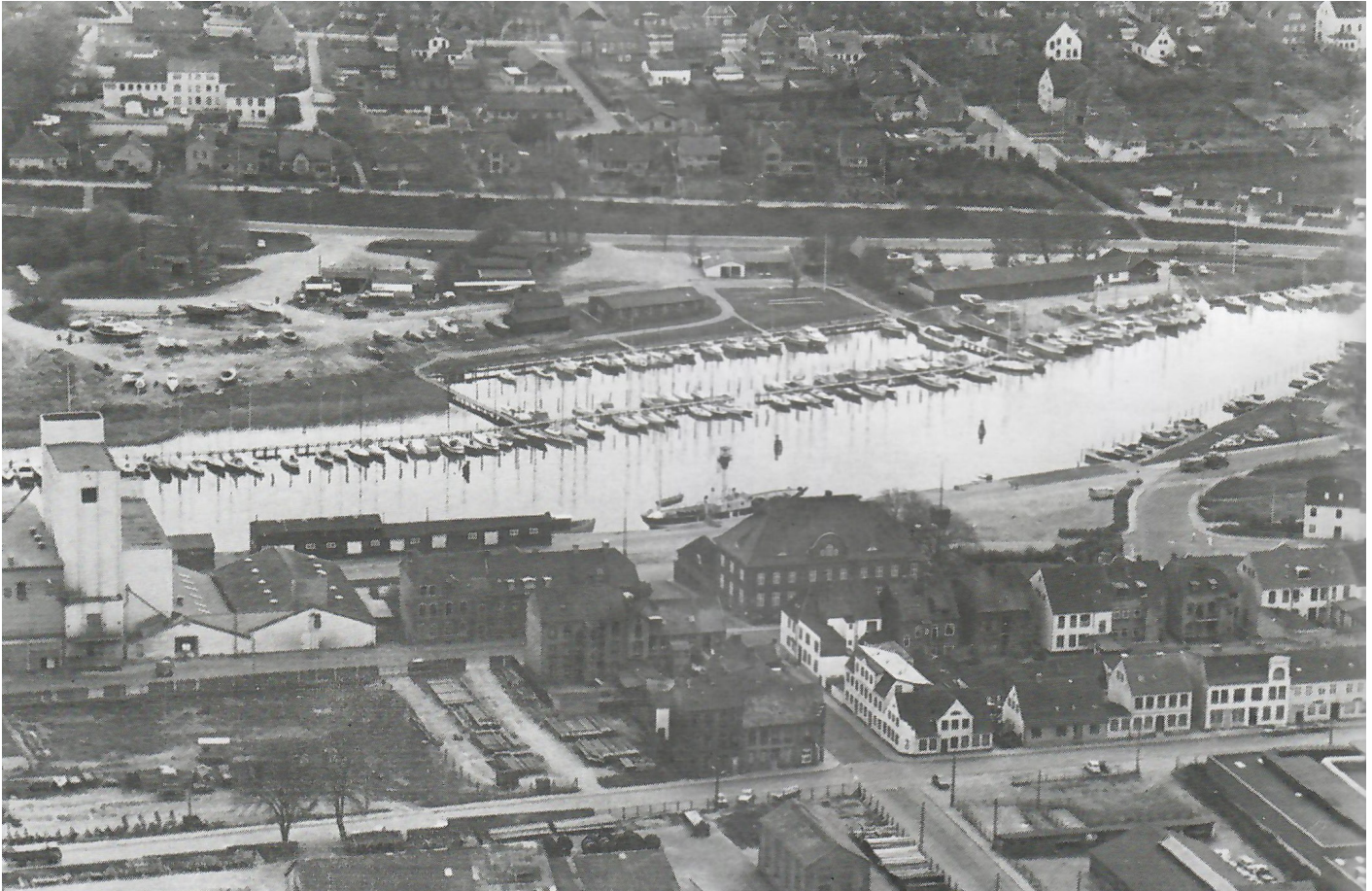
Das gute Schiff „Clara“ der Reederei Clausen am Kai vor dem Sitz der Reederei. Das Bürogebäude war früher (seit 1865) die Hafenmeisterei (das Gebäude hinter dem Bug des Schiffes). Rechts davon das Haus Hansborggade 4, in dem Schiffsreeder Clausen wohnte.

Der Verkehrshafen Haderslev

„Klein, aber flink – und immer zu neuen Geschäften bereit“

In diesem Zusammenhang ist es naheliegend, auch einige

Anmerkungen zur heutigen Situation des Haderslev Hafens als Verkehrshafen zu machen. Der wirtschaftliche Verkehr ist sehr schwankend gewesen, und zu Beginn der 1980er hatte er einen so bescheidenen Umfang, daß man sich entscheiden mußte, ob der Hafen als kommunaler Verkehrshafen geschlossen werden sollte, oder ob man versuchen sollte, den Güterverkehr zu steigern. Zwar mag der Hafen schön und klein



Segelschiffe und Jachten prägten 1978 den westlichen Teil des Hafens. Im Vordergrund das Zollgebäude, dahinter das Leuchtschiff. Das Leuchtschiff wurde für ein privates Jugendprojekt erworben, nach einigen Jahren jedoch aufgegeben, wonach das Schiff nach Kiel verkauft wurde. Links neben dem Leuchtschiff sind auf dem Kai die letzten roten Lagerhäuser am Hafen zu erkennen. Sie stammten aus der Glanzzeit des Paketbootes, sind aber mittlerweile leider abgerissen worden.

sein und mit einen der schönsten Einfahrten Dänemarks durch die zwölf Kilometer lange Förde für sich werben. Aber ohne Güterverkehr geht es auf die Dauer nicht. Auf jeden Fall nicht als Verkehrshafen.

Wieder traf der Stadtrat eine Entscheidung: Der Hafen sollte Initiativen ergreifen, um die Wirtschaft zu beleben. Seit 1982 wurde eine Reihe von Aktivitäten durchgeführt, um den Güterumschlag über den Hafen zu steigern.

Der Einsatz scheint sich gelohnt zu haben. Im Jahre 1990 hatte sich die Gütermenge im Vergleich zu 1981 fast verdreifacht.

Eine ersten Initiativen war die Anschaffung eines Mobilkranes – Kostenpunkt rund 900.000 Kronen – als Ablöser der zwei elektrisch getriebenen Brückenkräne, die wegen der vielen Ausfälle nur bedingt eingesetzt werden konnten. Die alten Kräne hatten dem Hafen den etwas zweifelhaften Ruf eingebracht, daß Schiffe mit erheblichen Störungen und somit Verzögerungen rechnen mußten, wenn die Kräne die Arbeit machen sollten. Es konnte deshalb keinen verwundern, daß die Kapitäne andere Häfen anliefen.

In den Jahren 1984-85 wurden die Kaianlagen und die Hafenstraßen renoviert, u.a. wurde das Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzt. 1985 wurde außerdem eine Analyse erstellt, in der man zu dem Schluß kam, daß der Hafen von vornherein die Warengruppen auswählen sollte, auf die man zukünftig setzen wollte. Außerdem sollte das Material, das für den Umschlag der genannten Warengruppen nötig war, vorhanden sein und auf dem neuesten Stand sein. Damit wollte man den Benutzern einen Service garantieren, der sich mit einer ge-

zielten Vermarktung auch im Wettbewerb mit anderen Häfen bewähren konnte.

Zu diesem Zeitpunkt befanden sich zwei Futtermittelfirmen am Hafen. Es war deshalb natürlich, sich auf den Umschlag von Masengut zu konzentrieren. Es wurde ein Lösch-Silo für 400.000 Kronen angeschafft, der Hafen mietete sich bei einem privaten Güter-Terminal ein. Außerdem wurden mit einer privaten Firma eine Absprache getroffen, daß man gemeinsam mit den Maklern am Hafen für eine aktive Vermarktung des Hafens arbeiten sollte.

Diese Initiativen führten 1987 zu einem positiven Rechenschafts- und Betriebsjahr, so daß der Hafen einen Schaufelbagger im Wert von 175.000 Kronen kaufen konnte.

1989 baute der Hafen seinen eigenen Stückgut-Terminal mit einer Ladevorrichtung. Der Terminal hat Platz für 500 Tonnen Stückgut und kostete 2,4 Millionen Kronen.

1991 hatte auch der zweite Elektro-Kran ausgedient. Die steigenden Umschlagsmengen setzen aber voraus, daß zwei Kräne im Hafen arbeiteten. So wurde ein neuer Sennebogen Mobilkran im Wert von 2,6 Millionen Kronen gekauft.

In den Jahren von 1986 bis 1988 wurden für 5,5 Millionen Kronen das Hafenbecken und die Förde erneut ausgebaggert bis zu einer Wassertiefe von sechs Metern (die letzte Ausbaggung hatte 1948 stattgefunden).

Die hier angeführten Zahlen und Aktivitäten zeigen, daß sich der Einsatz gelohnt hat. Die Umschlagsmenge am Hafen ist spürbar angestiegen.

Aber auch in anderer Hinsicht tat man etwas, um ein aktives Hafenumfeld zu schaffen. Der Touristikverein hat in



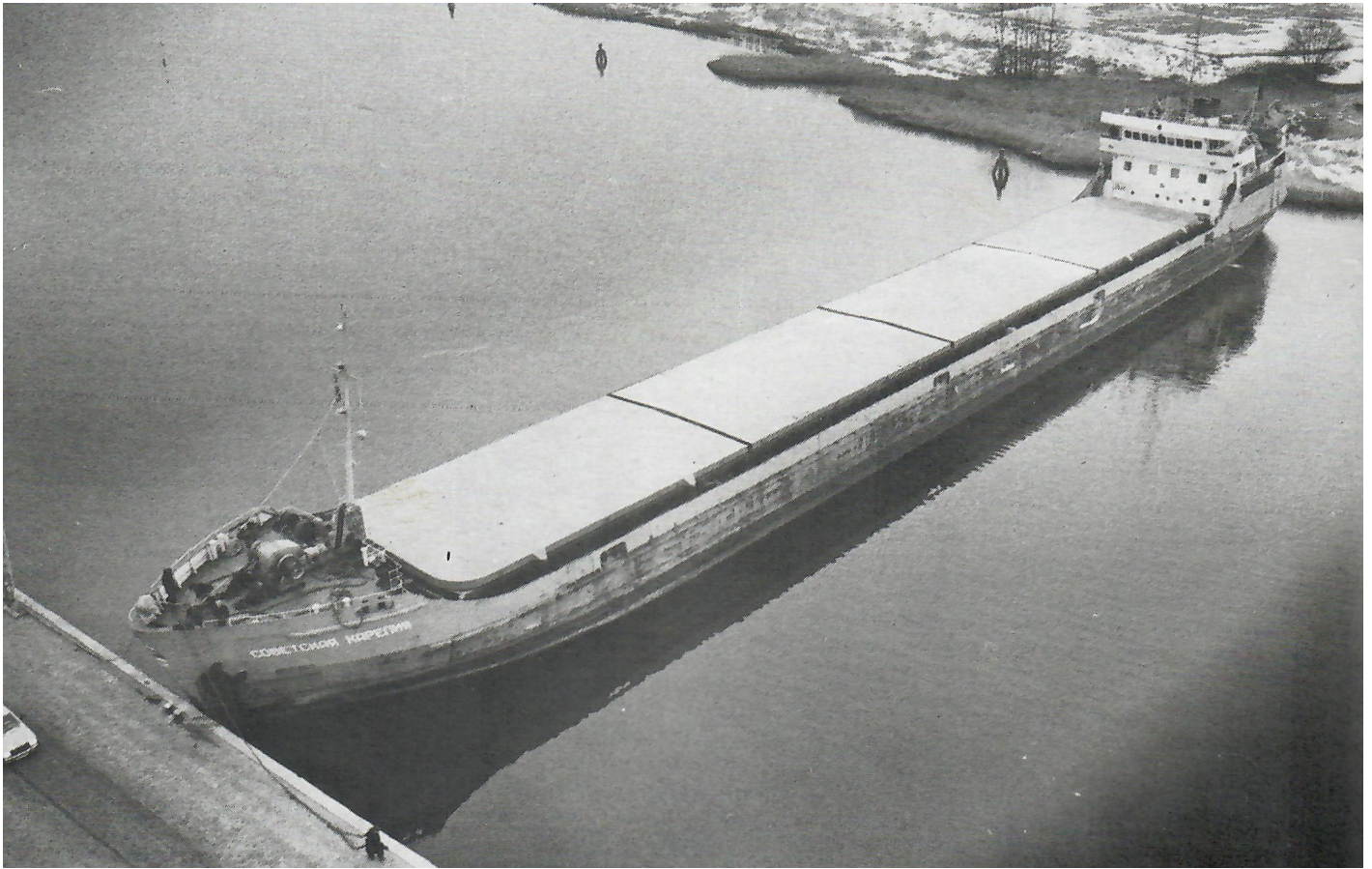
Der Hafen in Haderslev wird von kleineren Küstenmotorschiffen und Kornfrachtern aus dem südlichen Teil der Ostsee fleißig benutzt. Hier eine Ansicht des Hafens, als noch die beiden elektrogetriebenen Brückenkräne aktiv waren. Sie sind inzwischen durch moderne Förder-Anlagen und Mobilkräne ersetzt worden.

Zusammenarbeit mit dem Hafen einen großen Einsatz geleistet, um auf den Hafen und die Stadt als attraktives Reiseziel für Segler aufmerksam zu machen. Das hat u.a. dem Jachthafen eine große Anzahl Segeltouristen beschert.

Seit 1987 weht über dem Hafen die blaue Flagge als Zeichen dafür, daß das Wasser im Hafen keine umweltschädlichen Stoffe enthält sondern vielmehr von guter Qualität ist. Und auf der Südseite sind u.a. der neue Segelclub und die Werft der

„X-Yachts“ entstanden. Hier befinden sich auch das hochmoderne kommunale Klärwerk sowie die Recycling-Zentrale.

*M. Sandahl Pedersen, Abteilungsingenieur
Kommune Haderslev*



Das vermutlich längste Schiff, das in den Haderslev Hafen einlief, war dieser russische Kornfrachter, der nur mit Mühe und Not im Hafen wenden konnte.



„Jensine“ verbrachte ihre ersten sechs Jahre vertäut an einen der östlichen Duc d’Alben im Haderslev Hafen. Von dort war eine Brücke zu den Werkstätten an Land gebaut, wo sich früher Klosters Werft befand.

„Jensine“ i ruhigen Gewässern

Alte Holzschiffe haben schon immer in der Gunst der Bevölkerung gestanden, das Interesse und die Unterstützung war ihnen gewiß. Sie sind schön anzusehen und sie regen die Phantasie und wecken den Traum, Taten zu vollbringen und fremde Länder zu sehen. Sie berichten aber auch, wie mühsam sich das Leben und die Arbeit unserer Vorväter gestalten konnte.

Die Seefahrtsnation Dänemark leistet keinen großen Einsatz, um die alten Segelschiffe der ehemaligen Handelsflotte zu bewahren. Die meisten überleben nur aufgrund privater Initiativen – ob gleich sie die Entwicklung der Schifffahrt von

Holzrumpf und Segel bis hin zu Stahl und Maschinen – inzwischen auch Glasfaser – mit darstellen und für die Nachwelt bewahren.

Die Jacht „Jensine“ von Haderslev wurde 1852 gebaut. Sie gehört zu den alten Schiffen, die vor dem Auflegen und somit der völligen Zerstörung in einer entfernten Ecke eines Hafens gerettet werden konnte. „Jensine“ wird der Nachwelt erhalten bleiben, weil seine Gruppe Pfadfinder auf sie aufmerksam wurde und sie für 10.000 Kronen kaufte – in blindem Vertrauen, daß sie die Restaurierung des Schiffes bewältigen könnten.

Jetzt steht das alte Schiff wieder unter Segel. Und im Jahre 1992 konnte sie als ältestes Schiff Dänemarks ihr 140 jähriges Jubiläum feiern.

„Jensine“ hat noch immer Wasser unterm Kiel und wird



„Jensine“ ist leicht zu erkennen. Sie hat eine Jacht-Rigg und ist mit den charakteristischen Beiderwand-Streifen bemalt, die den kleinen „Spatzen des Meeres“ eine unverkennbare Frische verleiht.

auch gut gepflegt. Als segelndes Museumsstück vermittelt sie gleichzeitig die Tugenden des seemännischen Erwerbs. Hier wird das Handwerk respektiert, und bei der praktischen Arbeit läßt sich der Nutzen und die Notwendigkeit der Zusammenarbeit unmittelbar erkennen.

„Jensine“ ist Eigentum der Bootsgilde und der Pfadfinder, die auf die Erfahrungen derjenigen zurückgreifen können, die sich als erste mit den Werkzeugen des Schiffsbauers messen wollten, als sie in den 1960ern und 1970ern Wikinger-Boote maßstabgetreu nachbauten, u.a. die „Imme Gram“.

Mit „Jensine“ haben die Pfadfinder gezeigt, daß sie der

Aufgabe gewachsen sind. Das älteste Schiff Dänemarks segelt jetzt in ruhigen Gewässern, obgleich die Restaurierungsarbeiten fünfmal länger als berechnet dauerten und die Kosten das Zwanzigfache der zunächst veranschlagten Ausgaben erreichten ...

Freiwillige Hände machten die Arbeit, Unterstützung erhielt das Projekt durch das große Interesse, das gezeigt wurde. Viele waren bereit, sich für „Jensine“ einzusetzen, und das Vertrauen, das viele Bürger dem Projekt entgegenbrachten, zeigte sich, indem Ausrüstung, Werkzeug und Material entweder kostenlos zur Verfügung gestellt oder zum Selbstkostenpreis angeboten wurde.

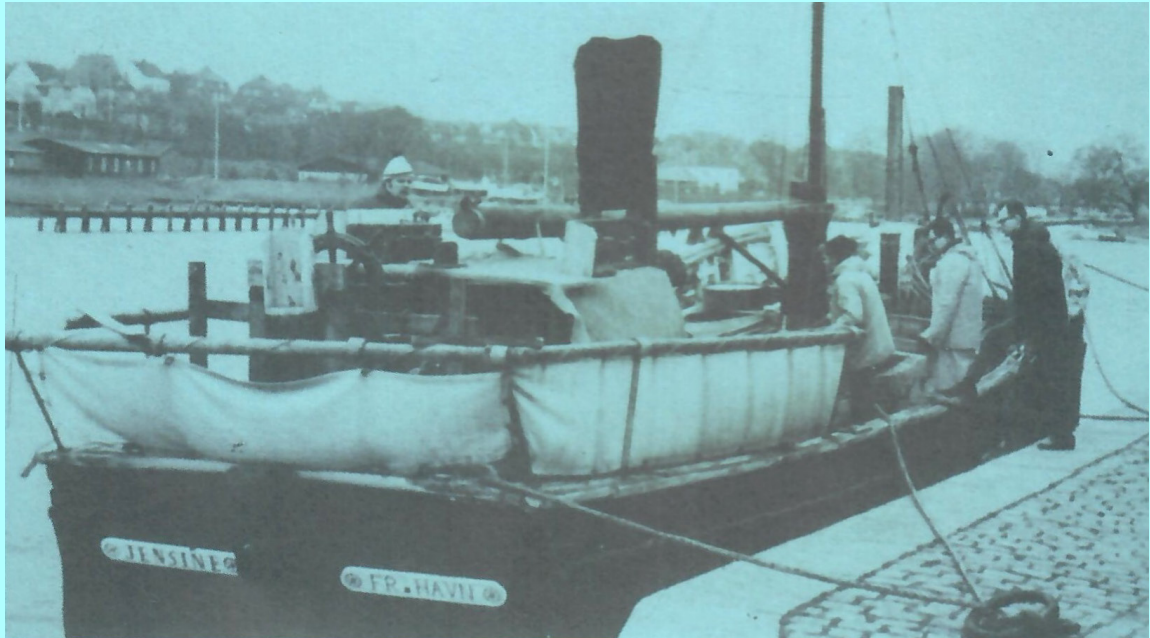
Andere gewährten dem Projekt einen langen Kredit und leisteten auf diesem Wege einen Beitrag.

„Jensine“ hat jetzt ihren Heimathafen in Haderslev – und ist hier gern zu Hause.

Die ersten 140 Jahre sind kein Anlaß für ein Jubiläumsbuch über „Jensine“. Die Geschichtsschreibung muß bis zum 150. Jubiläum noch ein paar Jahre warten. Die Mitglieder der Bootsgilde und „Jensine“ möchten aber ihren Beitrag leisten, um die Geschichte der Haderslev Förde und des Hafens – damals und heute – an andere zu vermitteln.

Wir sind deshalb sehr erfreut, daß Lennart Madsen und Jacob Røjskjær weder Zeit noch Mühe gescheut haben, die Geschichte der Förde und des Hafens darzustellen. Und daß Sandahl Pedersen seinen Beitrag zur neueren Entwicklung des Wirtschaftshafens hinzugefügt hat.

Mit der Hilfe aller Beteiligten und der Unterstützung vieler ist dabei dieses kleine Heft entstanden.



„Jensine“ nach der Schlepp-Fahrt von Kopenhagen in Haderslev wohl angekommen – Pfingsten 1971. „Sorgt bloß dafür, daß sie nicht absäuft“, hatte Hafenmeister Aa. Ritz gewarnt. Nur wenige glaubten daran, daß „Jensine“ das Aussehen früherer Glanzzeit wieder erreichen und auch noch segeln würde. Sechs Jahre später war das Ziel erreicht.

Möge es allen Seefahrern auf der Förde und den vielen, die am und im Hafen ihren Gang haben, zur Freude dienen.

„Mit Kurs auf die Teufelsinsel“, das ist „Jensines“ Jubiläumsgruß an die Förde und an den Hafen der Heimatstadt zum 700jährigen Stadtjubiläum.

Recht herzlichen Dank, daß wir ruhiges Gewässer erreichten!

Bootsgilde „Jensine“
Det Danske Spejderkorps



PS:

Mit dem Kauf dieses Buches unterstützen Sie Jensine und tragen dazu bei, daß sie auch in Zukunft segelt!