



## Artikelarkiv Arvesølv 2001

### En sejltur med "svanen" og lidt snak imens

af Ole Nederland



Odense Fjord 1780, før de mange inddæmninger ændrede dens kystlinjer. – Videnskabernes Selskabs kort, udsnit. Copyright: Kort- og Matrikelstyrelsen.

Odense Fjord er dannet af istidens sidste smeltevandsflod for 14.400 år siden, da vandet kom brusende og buldrende sydfra på vej ud i Kattegat. På det sted, hvor den yderste isrand før lå, havde isen FRÆSET og SKUBBET en vældig moræne op – grus, sand, ler og sten – så der var opstået et bakke drag. Den højeste del er I for en halv time siden kommet susende ned ad, da I skulle parkere ved Boels Bro. Det er Munkebo Bakke.

Da isen for 14.400 år siden var væk, stod bakkens nordskrænt omtrent som en mur, og da der aldrig igen kom ny is, er det stort set kun vejret – regn, smeltevand og frost – der i de senere århundreder har slidt på den. Siden Yngre Stenalder, har Munkebo Bakke været dyrket, men på den nordlige side nær det umulige. Også i dag.

Efter at den tunge vægt af is var forsvundet, hævede landet sig, og der blev fast land helt til Anholt. Men præcis dér, hvor fjordens sejltrende i dag findes, eksi-

sterede stadig en rest af smeltevandsfloden: en å, der sindigt bugtede sig vej nordpå. På et almindeligt søkort kan I se alle dens snoninger, for de er NUTIDENS SEJLRENDE. I kan så også forestille jer, hvilke problemer, skibene har haft i den lavvandede Odense Fjord lige siden – og hvorfor et skibsværft, der skal bygge rekordstore skibe, har været nødt til at lægge sig langt ude i fjorden – ved Munkebo, hvor Dræby Kvissel byder sig til. En "kvissel" (egl.: forgrening) er et oprindeligt tilløb af smeltevand. Ligesom smeltevandsfloden selv havde dannet sin dybe fure i fjordens bund, er også kvisserne særlig dybe steder.

Da iskalotten over NORDAMERIKA for ca. 7.000 år siden smeltede, fik det enorme følger for hele kloden. Vandet steg og steg og trængte ind over alle de laveste steder. På den måde dannedes også DE DANSKE BÆLTER OG SUNDE, og sådan opstod Odense Fjord, nogenlunde med den udstrækning, vi kender i dag.

Byen ODENSE blev grundlagt i vikingetid ved Odense å – den gamle smeltevandsflod – som stadig var både bredere og dybere end i dag. Skibene, der sejlede på den, kender vi som VIKINGESKIBE eller langskibe – og tænker nok mest på de elegante krigsskibe. Men der var også andre skibe, der bare sejlede med varer.

Alle vikingetidens krigsskibe var til at begynde med under kommando af en høvding, men da kongemagten på Harald Blåtands tid (ca. 950-85) blev stærk, dannedes der en national krigsflåde – en ledingsstyrke på 1200 skibe – der drog på angrebstogter efter bestemmelse fra kongen. Skibene havde hver gang samlet sig bestemte steder rundt om i landet – fra små enheder til større – og til sidst rigtig store. Først derefter var flåden parat. Den procedure fandt sted hvert fjerde år, og hvert herred havde da sendt et skib for hvert fjerde sogn. Bjerger Herred, hvor Munkebo ligger, var på 8 sogne og sendte to skibe. Odense Herred havde 12 sogne og sendte tre.

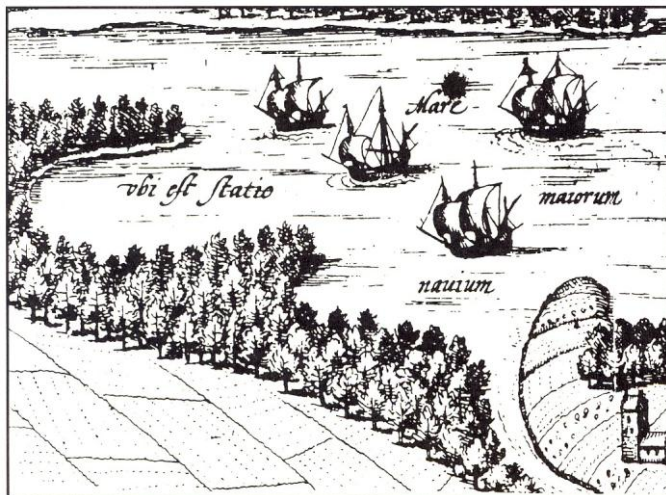
Når der var udstedt ordre om leding, var det i ODENSE FJORD, skibene fra hele det fynske område samledes. Nogle var kommet hertil ad åerne – Odense å, Stavis å, Døves å o.s.v. – og nogle var måske trukket over lave landtanger, som ved Dræby, der kan oversættes som "DRÆGBY" – stedet, hvor man "drager" eller trækker (nemlig: skibe). En af de små Munkebo-øer, vi sejler forbi herude er ROHOLM, som måske har navn efter en "ro" eller "rå", d.v.s. den STAGE, der eventuelt har været sømærke for skibene. Der var mange lavvandede steder i fjorden, og man skulle passe godt på, hvor man sejlede.

Når alle Fyns vikingeskibe var stævnet sammen, lå der 40-50 i alt. Så gled hele flåden videre ud i Kattegat på vej mod første opsamlingssted, der måske var Samsø. Og efter næste sejltur - til Limfjorden - gik den videre færd ud over Nordsøen: 1200 skibe i alt, 1200 brede sejl og 40.000 vikinger.

ODENSE Å var sejlbart i mange århundreder, men til sidst opgav man at bruge den slanke skibstype med ringe dybgang. Derefter kunne åen ikke længere bruges - også fordi vandmøllerne i Odense havde spoleret sejladsen, og fordi åen mange steder groede til. Men den nye tids skibe med større dybgang havde alvorlige problemer, når de fra Kattegat kom ind i fjorden og skulle finde de sejlbare steder. Derfor foretrak købmændene og deres skippere helt andre muligheder. I tidlig middelalder - fra ca. 1050 til ca. 1250 - først og fremmest MUNKEBO.

Den smalle KERTEFJORD ind til Munkebo må bestemt også have givet problemer - dog tydeligt ikke i samme grad som Odense Fjord. Og da Valdemar den Store og biskop Absalon havde ryddet alle danske farvande for de nordtyske sørøvere VENDERNE, var det oplagt at lægge en havn på den åbne kyst ved Kertefjordens munding. Den nye by blev Kerteminde, og den blev Munkebos arvtager som Odenses havneby.

Men heller ikke Kertemindes havn var nem; skibene skulle helst sejle ind og ud ved højvande, og flere af byens embedsmænd gjorde livet surt for skipperne. Nogle skippere bestemte sig da til helt at kvitte Kerteminde og i stedet sejle den besværlige vej uden om Hindholm og ind i Odense Fjord. Når de passede på, kunne de godt nå så langt som til Odense å's munding ved Seden. Varerne lossede de ved KLINTEBJERG eller STIGE. Dér - dybt inde i fjorden - ses en sam-



*Ud for munden af Odense å var der i 1593 en ankerplads for større skibe, som vist og beskrevet på Georg Braunius' kort. Nederst til højre Seden Kirke.*

ling flotte skibe på det kendte kort over Odense 1593. Men den første rigtige beretning om et større skib ved Klintebjerg stammer fra Kerteminde. Den er fra 1591. Der fortælles om skipper Munkebo fra Kerteminde, som skulle levere en ladning norsk træ til herremanden Ejler Bryske på Dallund. Træet skulle losses ved "KLINTØR", og Klintør er Klintebjerg.

Men ind i ODENSE Å kunne skibene altså ikke komme, og det var ærgerligt nok, for varerne skulle naturligvis helt til Odense, og der var utålelig langt fra skibsbroerne ved Klintebjerg og Stige til køb-

mændenes lagerlofter og kældre i byen. En lille anløbsbro ved det noget nærmere "Skibhus" blev først bygget 1635. Fra alle de små havnesteder måtte varerne bringes videre enten med hestevogn eller - pramme.

I 1579 havde den fattige by Odense lavet en aftale om denne sidste del af transporten. Aftalepartneren var en af landets rigeste mænd, rådmanden OLUF BAGER fra Odense. Så rig var Oluf, at han kunne låne kongen store pengesummer. Mange af pengene havde han tjent som skibsreder, men han havde også andre aktiviteter; deriblandt et indbringende salg af stude til Holsten. Og i den sidste forbindelse havde han fået den idé, at han måske kunne leje øen Vikkelsø til opfedning af studene - og få øens eneste gård med i lejemålet. Fra gården kunne studene passes og så ellers gå på græs i de frodige enge. Både gården og øen var kongens, men i realiteten var det Odense by, der disponerede over dem.

Og det lejemål kunne måske nok ordnes, sagde Odenses magistrat, men PRISEN skulle være, at Oluf til gengæld udførte et vigtigt projekt for byen: en anløbsbro ved Vikkelsø beregnet til de store skibe fra Kattegat. Desuden skulle han bygge et antal pramme, der kunne fragte varerne videre op ad åen. Og for at det alt sammen kunne hænge sammen, skulle han også bygge en havn til prammene et stykke inde i åløbet, øst for Biskorup og nord for moserne Store og Lille Vollsmose. På det sted skulle han opføre nogle huse, hvor pramfolkene kunne bo. Alt i alt altså en meget bekostelig affære.

Men Oluf Bager gik med til det hele, for græsgangen var vigtig for ham. Og på den måde kunne ladningerne fra de fjerne lande bringes tættest muligt på Odense - sejlet med prammene det sidste stykke ind til åhavnen - og derfra kørt med købmændenes vogne ad en nyanlagt vej ind over markerne til byen. Det var stadig besværligt, men dog ikke så besværligt som før.

Hvis I vil unde jer selv en fornøjelse, skulle I en sommeraften cykle jer en tur ad den sti, der hedder ODENSE ÅSTI; den løber langs åen nord for Vollsmose og videre hele vejen ind gennem byen. Ud for EGEPARKEN kan I stadig se sporene af det, der engang var en dæmning op mod Oluf Bagers pramhavn - og i dag er en del af selve stien. På den dæmning må I forestille jer købmandsvognene. Den mørkegrønne eng ved åens bred er formentlig det gamle, nu tilgroede havneleje. Næsten ingen i Odense kender stedet, og det er en skam, for ikke blot er det en del af fjordens havnehistorie, en dejlig sommerdag er det også den rene idyl.

Men om Oluf Bager nogen sinde selv fik benyttet sig af pramhavnen, er nok tvivlsomt. Dens etablering var jo en handel: græsningsretten mod udførelsen af en plan, byen ikke havde råd til.

Oluf brugte først og fremmest havnen i Kerteminde. Her - ned mod havnepladsen - ejede han en betydelig gård på det sted, der i dag er Strandgade 1. Indtil 1591 havde han også ejet andre af byens gårde og huse, men hvor mange skibe, der var hans, har ingen længere tal på. Sagnet fortæller om en heks, der ønskede, at hans flåde ville forlise i et stormvejr. Stormen rejste sig i al sin væld, og da den igen havde lagt sig, var syv af Olufs skibe gået tabt.

Det mest bemærkelsesværdige ved den historie er ikke hekseriet, men tallet - og at forlisene ikke betød Olufs totale ruin.