

## Korsør havn og bro 1664-1809

Af *Fritz Jacobsen*

I Trap 1954 står, at Skælskør sandsynligvis oprindeligt var overfartsstedet til Fyn og Langeland, men at Korsør fra Erik af Pommerns tid sikkert var det vigtigste overfartssted til Fyn, og at færgefarten i 1575 var en indbringende næringsvej. At Korsør i 1661 blev stabelstad (fik ret til at handle med udlandet) har jo nok gavnet havnen meget, men det store opsving kom ved den sjællandske jernbanes åbning 1856. D.S.B. anlagde færgehavnen i 1883, og siden da kan havnen notere en stærk udvikling, der har sat sit kronskud ved at den kan smykke sig med den fine betegnelse „NATOHAVN“.

Hvad der af havnens historie ligger forud for dette i den lange årrække, kan tildels erfares ved at gennemse en pakke arkivalier i Rigsarkivet: „Ekstrakter af Sjællands Havnesager“ (— 1834), hvorfra efterfølgende oplysninger er hentet.

Den første sag går helt tilbage til 1664, hvor borgerne havde indsendt en klage over, at de omkringliggende losse- og ladesteder (Skibsholm, Vaasen, Gedehuset, Bisserup og Basnæs fjord) tilføjede byen stor skade i dens handel og „drift“. Klagen resulterede i en kongelig bevilling, hvor disse småhavne blev nedlagt, hvad Slagelse tog sig nær og flere gange forgæves ansøgte om at få ændret.

*Korsør havn og bro 1664-1809*

Ved samme tid blev arbejdet på en ny skibsbro i Korsør påbegyndt, og den kongelige bevilling tillod, at der til den nye bro og til den gamles „opbyggelse“ og vedligeholdelse indtil videre måtte opkræves af indbyggerne og fremmede af hver sletdalers værdi, som blev ind- og udskibet  $\frac{1}{2}$  skill. til accise, af hver fremmed vogn med to heste, som enten førtes frem eller tilbage over Storebælt, 4 skill. og af hver enlig hest, hoppe, okse eller ko, som blev ind- eller udskibet, 2 skilling. Af disse indtægter skulle magistraten have halvdelen til dens „underholdning“, medens den anden halvdel skulle anvendes til skibsbroens og rådhusets vedligeholdelse.

Under  $23/10$  1747 er indført en skrivelse, der meddeler, at det ved en kongelig resolution er blevet pålagt stiftamtmanden at have tilsyn med havnen og broen og at påse, at de dertil henlagte indkomster blev behørig anvendt. Stiftamtmand Gersdorf havde året efter været i Korsør for at bese forholdene og havde derefter indgivet et forslag til havnens og særlig færgebroens istandsættelse. Denne påtog magistraten sig mod at beholde bropengene i henhold til en kongelig resolution af  $3/12$  1748.

Den senere slette tilstand, hvori havnen befandt sig, bevægede kongen til 1758 at tillade, at der måtte opkræves:

1. Af alle rejsende, som fra Korsør gik eller kom over Storebælt, hver gang i passagepenge i de første 6 år, af en person 4 skill., af en kare, chaise (halvdækket vogn) eller rustvogn 8 skill., af karriol, post- eller anden vogn 4 skill., af en hest eller et „kvæghoved“ 2 skill. og af to får eller svin 1 skill. Efter seks års forløb måtte kun halvdelen af disse takster opkræves.

2. Af hvert fartøj, som udgik med toldseddel, måtte hver gang efter dets drægtighed kræves 2 skill. pr. læst; de i kongens tjeneste forefaldende poster etc. var fritaget for disse afgifter, som skulle ophøre, når nødvendigheden ikke krævede dem til det bestemte brug. Stiftamtmanden skulle afgøre, om den tiltænkte indskrænkede havneafgift efter seks års forløb ville være tilstrækkelig til at bestride omkostningerne ved havnens og indløbets rensning.

Dette må den ikke have været, for i 1776 bevilger kongen, at de nævnte afgifter i andre seks år måtte opkræves.

I årene 1793 og 1794 blev der foretaget adskillige reparationer på muddermaskinen og „Mudder-Inspektør, Skibstømmermand“ Bondesens regning over disse blev fremlagt.

Postfører og postskipper Langballe, Korsør, klagede <sup>6/6</sup> 1796 over havnens slette tilstand, hvortil han som grund angav, at opmudringen ikke tilstrækkeligt blev besørget, skønt havnekassen efter hans formening havde midler dertil.

Da sagen var af så stor vigtighed både for de kongelige posters hurtige befordring og de søfarende i al almindelighed, indsendte General-Postamtet klagen til General-Toldkammeret med den bemærkning, at erfaringen flere gange havde bevist, at Langballes klage var berettiget, hvorfor det støttede ham i hans andragende og tilføjede, at hvis det måtte findes hensigtsmæssigt at overdrage Langballe nogen slags inspektion, ville han „formedelst sin Duelighed, Drivtighed og Retskaffenhed være særdeles beqvem dertil“.

Sagen blev nu lagt op i et højere plan, da der fra Admiralitetet kommer en henstilling til magistraten om at afhjælpe manglerne ved havnen, da de kongelige armerede fartøjer, som måtte ankomme til Korsør, ellers ville have vanskeligt

*Korsør havn og bro 1664-1809*

ved at løbe ind til byen. Til stiftamtmand Knuth blev sendt en anmodning om, at sagen på det hastigste måtte blive undersøgt og et pålideligt overslag over omkostningerne blive taget.

Magistraten i Korsør var dog ikke til sinds at lade sig slå af marken uden modstand. I et brev til General-Postamtet retfærdiggør den sig for Langballes beskyldning og anker over hans „utilbørlige forhold og udladelser mod dem“. Magistratens erklæring tillige med en notarialforretning med en del af de ældste og mest kyndige søfolks udtalelser måtte være bevis for, at Langballes klage havde været urigtig og chikane-rende. I en skrivelse til Knuth meddelte magistraten, at indløbets dybde til skibsbroen var den samme som i 1786, da en mestersvend ved „Holmen“, Hegelund, optog et kort der-over, som medsendtes.

Knuth slog også et slag for byen i en erklæring, hvori han udtalte, at Langballes udtalelser om anvendelsen af kanal- og lastepengene var „for“ urigtige, for de aflagte regnskaber for 1795 var decideret af ham, og af den kontante beholdning var hensat 2000 rdl. i Korsør amtsstue; han mente, at 1700 rdl. ville medgå til den ny skibsbro i samme år. Det var vanskeligt at gøre et bestemt overslag, og opmudringen ville næppe blive af varighed, men den kunne med mere nytte ske successivt, når vind og vejr tillod det.

På magistratens skrivelse kom der svar  $4/3$  1797, og i dette siges, at notarialforretningen ikke kunne godtages, da magistraten selv var part i sagen og ikke havde tilkaldt postførereren. Det ville være til megen sinkelse for postjagterne, hvis de skulle ligge bag fæstningen i stedet for i forreste lag

*Fritz Jacobsen*

---

(leje), som magistraten havde foreslået bare for at undgå opmudringen. Det syntes klart, at mudringen ikke har været ansat rigtigt, da maskinen blev liciteret i 1787 og først blev færdig seks år efter og endda i de to følgende år har været repareret, så omkostningerne derved har beløbet sig til et næsten lige så stort beløb som opmudringen i disse tre år.

Postamtet foreslår, at der udnævnes nogle kyndige mænd til at bese havnen og broen, som ikke er lang nok, og indgiver deres betænkning om forholdene. Desuden foreslås, at opsynet med opmudringen overdrages til en kyndig mand i forening med broinspektøren og kassereren.

Generaladjutant Løwenørn anmodes om at rejse til Korsør for at se, om Langballes klager er berettigede, og i bekræftende fald udtale sig om, hvorledes manglerne kan afhjælpes. Han affordrer ved sit besøg magistratens svar på de tre spørgsmål: hvorledes opmudringen hidtil er sket, og hvorledes der for eftertiden bedst kan føres opsyn med den, og hvor den rettest burde finde sted.

Magistraten i Korsør kan ikke indse nytten af, at endnu en kyndig mand bliver medlem af inspektionen, men foreslår, at der bliver nedsat en havnekommission, hvorunder opmudringen kommer til at sortere; som medlemmer af den foreslås indrulleringsofficer Boldt, havnefogeden og to af byens søkyndige mænd. Løwenørn drøfter sammen med magistraten, havnefogeden, postføreren og lodsens de forskellige spørgsmål, bl. a. skibsbroens forlængelse, og man enes om en indstilling, hvori dog magistraten reserverer sig, at der ikke påføres byen nogen forhøjet bekostning.

Stiftamtmanden får sagen til erklæring og sender den tilbage til magistraten, der senere bliver rykket for den, men undskylder sig med, at løjtnant Boldt har været bortrejst, og at man ikke før hans hjemkomst „tiltroede sig indsigt til at vælge det passende“. Den 23/8 1797 foreligger en kongelig resolution, der udtaler: 1. at der i Korsør skal være en bestandig bro- og havnekommission, hvorunder alt bro- og havnevæsen skal henhøre. Den skal bestå af byens borgmester, indrulleringsofficier, postføreren og to af byens elige-rede mænd. 2. at denne kommission skal affatte planer til havnevæsenets indretning og bestyrelse og for havnekassens regning bestride udgifterne ved broen, opmudringen etc. 3. at kommissionens medlemmer har lige stemmeret. 4. at havnefogeden skal stå under kommissionen og i tilfælde af vakance antages af denne. Han skal føre regnskab over havnens indtægter og udgifter og modtager månedlig fra toldkasseren de til broen og havnen oppebårne penge.

Borgmester Rested, Langballe og Boldt bliver medlemmer af kommissionen, men et forslag om at erstatte en af de elige-rede borgere med en erfaren skipper afvises af kammeret med den begrundelse, at den kongelige resolution må følges.

Løwenørn beser den 3. juli 1798 det bolværk, som er op-sat ved den såkaldte ny skibsbro. Han finder arbejdet vel ud-ført, men mener, at det er nødvendigt at opføre endnu et stykke bolværk på 30 alen fra det færdige bolværk og parallelt med Anna Backens havegærde. Samme år klager mægler og havnefoged Jens Nicolaisen over, at han pålægges flere for-retninger, end hans instruks omtaler, og han får ingen godt-gørelse derfor, skønt de forrige opsynsmænd har fået 40 rdl.

årlig; han anmoder om 24—30 rdl. Borgmester Rested ønsker også penge, idet han mener, at indtægterne af den gamle færgebro stadig skal tilfalde magistraten.

I året 1799 indberetter havnekommissionen, at „den lange arm“ tværs ud for kysten neden for fæstningen er fuldført og har kostet 26 dl. Endvidere, at der i sommeren 1798 er mudret op langs med den gamle bro lige ud til „Hagen“, så at smakkerne altid kan flyde, og grunden er mudret op til farvandets almindelige dybde. Det ny stykke bolværk ved „Nybro“ er for en del opfyldt og er den eneste plads, man har til muddret. En båd er anskaffet til opsynet, og broen er forlænget omtr. 21 alen. Kommissionen mener, at fyret og søtønderne ligger uden for dens virksomhed. Rentekammeret er blevet forespurgt, om det har noget imod, at færgefartøjerne får et leje ved rentekammerets bolværk neden for fæstningen og fortelporten(?) og det stakit, som afslutter broens østre ende.

Den 6/5 1801 andrager kommissionen om, at færgebroens forlængelse må blive udført i løbet af sommeren, da mudringen på „Hagen“ ellers vil blive uden nytte og opgrunde indløbet til landingsbroen; det bemærkes, at et fartøj har stået uden for fæstningen på  $7\frac{1}{2}$  fod vand, hvor den før har været 9 fod. Løwenørn er også overbevist om nytten af broens forlængelse, som dog ikke kan forhindre „Hagen“s tilgrunding, der skyldes, at de to skærme ikke holdes ordentlig i stand.

Nu træder generalvejkommissionen ind i billedet. Den udtaler i en skrivelse, at Korsør gade, som udgør et stykke af landevejen, er meget forfalden. Istandsættelsen vil koste ca. 5227 rdl., af hvilket beløb byen skal udrede 3792 rdl; den

skylder endnu for chaussévejen ca. 8156 rdl. Amtmand Ste-mann foreslår, at Korsør ligesom Nyborg får tilladelse til at forhøje bro- og kanalpengene, hvad der vel kan give 500 rdl. Når så byen årlig bidrager med 200 rdl., kan der årlig afbe-tales til vejkassen 700 rdl., hvorved det bliver muligt, at gæl-den kan blive betalt og gaden kan blive istandsat. Cancelliet tillader senere denne forhøjelse.

Havnefogeden får samme år tillagt opsyn med litsen-brødrene og skal påse, at børsmakken afgår i rette tid under mulktansvar for skipperen. Dog skal dette kun være tilfældet indtil videre, da postamtet, når transportvæsenet bliver un-derlagt det, muligvis vil overdrage postmesteren i Korsør at deltage i opsynet.

Langballe indsender en skrivelse, hvori han udtaler, at det skrå bolværk ikke er så godt at ligge ved og sejle imod som et perpendikulært, efter hvilken bygningsmåde færgebroen er bygget, men Løwenørn erklærer, at denne påstand efter hans og flere kyndiges mening ikke er rigtig. Der foreligger et over-slag på 208 rdl. 16 sk. for de 88 alen bolværk ved Anne Bae-chens (Bachens) havegærde ved byens almindelige eller så-kaldte ny lade- og ladebro. Når broen forsynes med et for-svarligt bolværk i lighed med det øvrige i havnen, vil der vindes en god kølhalingsplads og med tiden en god vinter-havn for små fartøjer.

Fra 1802 meldes, at der er opmudret ved den ny skibsbro, hvor før kun både kunne ligge, så små skibe nu har vinter-havn dér, desuden på „Hagen“ ved postjagtens leje til 12 fod og senere på slotsgrunden fra 8—10 fod. Trods dette er denne grund dog stadig fyldt med tang og sand på grund af de



*Fritz Jacobsen*

---

stærke indgående strømme og strandens udskylning af slam fra landet. For at forebygge dette er der i 1801 på „Hagen“ ved den gamle bro opsat en stendæmning på 32 alen med pæle omkring og brohoved for enden; desuden et bolværk med slæbelad og forlænget og forhøjet den lille arm, som står i stranden og nu forhindrer vandets indskylning på broen og gør, at tang ikke så tit som før indskyller i havnen.

Løvenørns udtalelse om det i 1802 foretagne arbejde viser, at man med held har forsøgt at afværge de kalamiteter, havnen til stadighed er ude for. Han skriver, at mudring med fordel er foretaget både ved byens bro og på slotsgrunden. Bolværket ved den gamle bro er hensigtsmæssig. De 32 alen stendæmning uden for den korte arm er betydelig forbedret og gør den tilsigtede nytte. Den opmudring, der er foretaget ved det forreste leje ved den gamle bro og på „Hagen“ ved Halskovsiden, hvor det ny bolværk med gamle bro nu er sat, har vist sig at være meget nyttig, ligesom de 32 alen bolværk, der er godt sat. Dette er også tilfældet med planeringen af den såkaldte færgebro, og fremgangen med forbedringen er i det hele taget så stor, som havnekassens „svage evne“ kan tillade.

Da der i kassen kun lige er balance, er der ikke megen udsigt til nye forbedringer i dette år, men hvis der bliver råd til at foretage noget, bør det være fjernelse af resten af grunden „Hagen“ lige ud for det ny slæbested og desuden mere opmudring i vinterhavnen, hvorefter der — „så snart kræfterne tillader“ — må opsættes det for længst foreslåede bolværk ved Anne Bachens havegærde for at forhindre grundens tilsætning i vinterhavnen.

*Korsør havn og bro 1664-1809*

General-postamtet foreslår dog, at man, så snart kassen tillader det, opsætter et „kaagehus“ (et hus med indretning til at koge i det store, muligvis udsigtshus). De 150—200 rdl., der skal bruges dertil, vil være godt anvendt og svare gode renter. Den tiltrængte reparation af den gamle færgebro (Langballe har oplyst, at den er bygget af vræg og har stået i 30 år — sat af palholter vil den kunne stå i 40 år) og at byens bro må vente, men derimod må fjællebroen mod nordvestsiden være noget af det første, der søges repareret, og den må forblive med åbent bolværk, som den er.

Det er af yderste vigtighed, at tangskinnerne forbedres og forlænges; dette blev allerede i et møde  $\frac{3}{7}$  1798 vedtaget af borgmester Rested, og borgmester Klagenberg lovede at lade arbejdet udføre. Løwenørn påtaler, at nogle af byens rendestene har udløb i vinterhavnen, hvad der er meget skadeligt, da gaderne er under brolægning. Det er højst nødvendigt, at rendestene gives fald på den anden side af broen, hvor det inderste af bolværket ikke skal repareres. Iøvrigt udtaler han, at havnen er blevet meget forbedret, men at arbejdet muligvis kunne have været sket med mere orden og sparsomhed, hvad dog „vanskelig kan påankes“. Om Langballe udtales, at hans virksomhed findes at have fremmet forbedringen, men der synes ikke at herske fuldkommen enighed i kommissionen.

I 1804 fastsættes, at fartøjer fra 2—5 læster bør betale 1 sk. for hver dag over liggedagene, dog ikke, hvis kogehuset ikke benyttes. Bolværket ved Anne Bachens havegærde optræder stadigt i forhandlingerne, og der udtales, at det „uomgængeligt“ må opsættes, da ellers mudringen i havnen eller

*Fritz Jacobsen*

---

på den vestre side af koffardibroen ikke vil stå sig. Tangskærmene på ydersiden af vejen har gjort god nytte. Borgmester Klagenberg, grev Trampe og Langballe anfører, at opmudringen ville fremmes, hvis der blev brugt 4 slampramme i stedet for 2.

Kommissionen indstiller, at bolværket ved Snukkerupgade må opføres uden licitation. Amtmand Stemann indberetter, at der på grund af hovedgadens brolægning er åbent en anden vej til færgebroen omkring Snukkerupgade langs med stranden. Da vejgrunden her stadig vil udfalde og udskylle i søen, finder amtmanden, at bolværket har stor betydning ved at forebygge, at nogle af de tilstødende huse borttages af søen og ved at gøre vejen passabel til alle tider. Udskylningen går over vejen og ind i haverne, som tilstoppes.

I årets løb er sket det uheld, at postjagten er drevet ind på muddermaskinen, som lå usædvanligt langt inde uden folk om bord. Havnefogeden erklærer, at han gik kl. 12 sammen med mandskabet, og Langballe, som havde inspektion den uge, havde ikke givet ordre til at forhale maskinen. Hertil svarer Langballe, at klokken ikke var 12, og at det var havnefogedens pligt at være om bord. Amtmanden udtaler i anledning af det skete, at havnefogeden ikke kan efterkomme sine øvrige pligter, når han bestandig skal være på muddermaskinen. Det er forkert at have en formand for mudringen, som er stridende mod havnefogedens instruks, og dette burde kommissionen, hvoraf Langballe selv er medlem, have iagttaget. Generalpostamtet skriver derimod, at havnefogeden ikke synes at have udvist den behørig opmærksomhed og beder derfor, at det udtrykkeligt må bestemmes, at havne-

*Korsør havn og bro 1664-1809*

kommissionen skal beordre havnefogeden til at bære omsorg for, at hverken muddermaskinen med dens slampramme, færgejagten eller koffardifartøjer „ikke til nogen tid, ved dag eller nat“ ligger til hinder for postjagten ved dens afgang eller ankomst i Korsør havn eller ud igennem grundene. Med hensyn til muddermaskinen kan dette bedst opnås på den dag i ugen, da der går post både fra og til Korsør, navnlig om søndagen, når maskinen m. m. hver lørdag aften lægges over til Halskov. Dette bifaldes af Stemann og bliver således.

Det før omtalte „kaagehus“ er sammen med flåderne afleveret i forsvarlig stand af entreprenørerne. Endelig blev det så ofte debatterede bolværk ved „havegærdet“ også sat i 1804, men allerede i maj 1805 meddeler havnekommissionen, at det har lettet sig i vinterens løb, og mener derfor, at det bør forandres, så det bliver „sufficantere“ (tilfredsstillende); det løftede stykke må igen nedsættes og forsynes med brohammer.

Der er tilført en del fyld til bolværket ved fæstningen, som rentekammeret lader udbedre, og der er betalt 4 mark for hver pram sand og 8 mark for hver pram tang. Den jord eller ler, som Løwenørn mener at kunne få fra en ø lige over for havnen, må skaffes andetsteds fra, da øen er privat ejendom og utilgængelig med pram.

I december 1806 ødelægger storm og højvande aldeles bolværket ved Snukkerupgade, og Løwenørn, som nu betitles kommandør, erklærer, at dette bolværk kun vedkom byen og ikke havnekassen. Amtmanden udtaler i 1807, at bolværket må have været slet sat, da et privat bolværk, sat nær på begge sider, har stået sig. Han foreslår derfor et tæt bolværk

og indstiller desuden istandsættelse og forlængelse af samtlige arme og skærme mellem færgebroen og Lougsøen tilligemed den ny skærm fra hukken ved Snukkerupgaden til stendyssen uden for samme.

Endvidere har havnekommissionen fremsendt en skrivelse om vejen fra „Postgaarden“ til færgebroen. Vejen foreslås forhøjet 8 fod og forsynet med en stendæmning, støttet med pæle, samt rækværk.

Amtmandens erklæring går ud på, at opfyldningen er over byens evne og — ligesom bolværket — unødvendig, da der er en forhøjet gangsti at følge de enkelte gange, hvor vejen oversvømmes.

Iøvrigt indstilles det at følge Løwenørns forslag angående vejens istandsættelse fra Egholms hus og langs med ned til færgebroen forbi Korsør fæstning. Amtmanden mener, at havnekassen skal bære den dermed forbundne udgift, medens Løwenørn er af en anden mening.

Løwenørns påstand om, at bolværket med Snukkerupgade ikke vedkommer havnen, imødegås af amtmanden, som siger, at L. jo før har udtalt, at den nedskyllede jord kunne skade indløbsforholdene, hvis der ikke blev opsat tangskærme, og dette synes at stå i forbindelse med havnevæsenet, hvorfor amtmanden fastholder sin tidligere betænkning om, at ikke alene den egentlige indsejling og havn samt laste- og ladebro, men også offentlige bolværk mod havet og havnen hører under havnekassen. Arbejdet kan udføres af havnekommissionen end af byens autoriteter, og byen blev nødt til at optage lån til arbejdets udførelse.

Amtmandens anskuelse sejrer.

*Korsør havn og bro 1664-1809*

---

Fra havneregnskabet 1809 kan anføres, at bropengene af de fra Korsør i 1806 udskibede 7274 tdr. kgl. magasinhavre androg 37 rdl. 85 sk. Ekstrakterne går til 1808, regnskaberne til 1834.

Af det her meddelte vil det kunne ses, at postfører Langballes kritik af Korsør havns slette tilstand ikke var „helt ved siden af“, og det ses heller ikke, at magistraten har forsøgt anden retorsion over for ham end dens indignerede protest mod hans „utilbørlige forhold og udladelser mod den“. Hans udnævnelse til medlem af havnekommissionen betyder jo også en anerkendelse fra „højere vedkommende“.

Fra år 1796, hvor han fremsatte sin klage, og til 1809, med hvilket år disse meddelelser slutter, har Korsør havn været et spørgsmål, der har givet anledning til mange debatter og en mængde udgifter.