

Koldingbogen

ÅRSTAL:	1997
FORFATTER:	Martin Gubi
TITEL:	Fjordbådene i Kolding.
KORT RESUME:	Fjordsejlads 1880–1962, herunder anløbssteder og tilknyttede restaurationer samt isbrydning på Kolding Fjord.

Fjordbådene i Kolding

Af Martin Gubi

Fjordbådssejladens oprindelse er lidt dunkel, men ligger før stiftelsen af det første fjordbådsselskab. Det vides, at en bådbygger Jacobsen i begyndelsen af 1870'erne sejlede med passagerer på Kolding Fjord. Dengang var der ingen faste sejlplaner, men Jacobsen sejlede en tur på fjorden, når der meldte sig et passende antal passagerer.

Fjordbådsselskaberne

I 1880 stiftedes det første selskab med det formål at drive fjordsejlads. Det hed Dampskibsselskabet Koldinghus.

Selskabets formål var ifølge lovenes § 3 anskaffelse af en dampbåd kaldet "Koldinghus" til lystfart og bugsering på Kolding Fjord og nærliggende punkter. Selskabet blev grundlagt med en kapital på 20.000 kr, tilvejebragt ved tegning af 40 aktier á 500 kr. Aktierne lød på navn, men kunne sælges til alle og enhver mod omgående anmeldelse til bestyrelsen. Der skulle afholdes ordinær generalforsamling hvert år i marts måned, hvortil skulle foreligge årsregnskab og beretning for det forløbne år. Der foretoges valg til bestyrelsen og valg af 2 revisorer. Aktionærerne havde stemmeret i forhold til deres aktier, idet 1-2 aktier gav 1 stemme, 3-4 aktier 2 stemmer, 5-7 aktier 3 stemmer, 8-14 aktier 4 stemmer og 15 aktier og derover 5 stemmer. Bestyrelsen var på 5

medlemmer. Det var bestyrelsens opgave at antage og afskedige dampbådens fører, maskinmester og evt. øvrig besætning og fastsætte disses løn. Ligeledes skulle bestyrelsen udarbejde sejlplan og fastsætte takster.

Blandt selskabets stiftere var fremtrædende personer i byen – mægler P. A. Halbye, vinhandler Chr. Friis, farvehandler A. D. Burcharth og købmand M. W. Meyer.

I Oscarshavn købtes en båd, der fik samme navn som selskabet: "Koldinghus". 1888 måtte man imidlertid stoppe driften på grund af økonomiske vanskeligheder. Måske var man for tidligt ude med at lancere ideen med passagersejlads på fjorden. I hvert fald levede driften ikke op til de forventninger, man havde haft ved selskabets oprettelse. "Koldinghus" solgtes i 1888 til Svendborg for 12.600 kr. Ved selskabets sidste bestyrelsesmøde den 24. juli 1891 opløstes selskabet.

I 1894 stiftedes et nyt selskab *Kolding Fjords Dampskibsselskab*. Sejladens foregik med bådene "Kolding" og "Dan". Som selskabets redere valgtes kaptajn P. Hansen og dennes svigersøn kaptajn Bay. Speditionsfirmaet Hansen & Bay var den lokale agent for Det Forenede Dampskibsselskab. "Kolding" var bygget i 1886 og var på 30 BRT. "Dan" var bygget i 1893 i Neuhof i Tyskland og ombygget i 1894 i Helsingør og var på 32 BRT.

Selskabet indførte den første faste fartplan med anløb af Christiansminde, Løverodde og Fænø. Det kan i den forbindelse nævnes, at skovrider Falkenberg i Sdr. Stenderup nogle år i forvejen havde sørget for tilladelse til anlæg af Løveroddepavillionen med tilhørende restauration samt anløbsbro på stedet.

I slutningen af 1890'erne købte selskabet damperen "Frigga" af Det Forenede Dampskibsselskab. "Frigga" solgtes imidlertid efter nogle års forløb. Endvidere erhvervedes af

Sønderborg Dampskibsselskab en damper, der døbttes "Freja". Det var den første "Freja", der sejlede på Kolding Fjord som udflugtsbåd. Efter nogle års forløb skulle "Freja" gennemgå en omfattende reparation, som man skønnede blev for kostbar, hvorfor man valgte at lade den ophugge.

I stedet for købte man en ny båd af Københavns Flydedok kort efter år 1900. Båden, der kostede 108.000 kr., døbttes "P. Hansen". Det viste sig imidlertid, at denne båd var for stor til

Fjordbådene i Kolding Havn ca. 1920.



formålet, hvorfor den efter nogle års forløb blev solgt til Norge for 160.000 kr. Salget skete formentlig under 1. verdenskrig.

Den daglige drift blev fra 1913 forestået af dampskibsspeditor H. Daugaard. Driften var en blandet forretning, der ud over passagersejladsen om sommeren bestod i bugsering af muddermaskiner og mudderpramme, afhentning af sukker og melasse på sukkerfabrikken i Assens, befordring af post til Julemærkesanatoriet samt isbrydning i havnen og sejlrenden om vinteren.

1918 købte skibsmægler Damkier-Petersen *Kolding Fjords Dampskibsselskab* med en aktiekapital på 137.000 kr. Selskabet blev opløst som aktieselskab, og Damkier-Petersen blev ene-ejer af fjordbådene og samtidig reder.

I 1921 omdannedes firmaet igen til et aktieselskab *Kolding Fjorddampere* under ledelse af konsul A. Gjørding med en aktiekapital på 60.000 kr., men allerede samme år blev selskabets aktiekapital nedskrevet til 24.000 kr., fordelt på 120 aktier á 200 kr. Damkier-Petersen fortsatte som reder af selskabet til sin død i 1926. Efter Damkier-Petersens død blev A. Gjørding reder for selskabet.

1922 købtes båden "Möwe" af Flensburg-Ekernsunder Dampschiff Gesellschaft, Flensburg. Den var på 24 BRT og bygget 1876 på Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg. Båden døbt "Freja", men solgtes igen i januar 1925.

I stedet for indkøbtes i september 1926 fra Sydøstfynske Dampskibsselskab A/S, Svendborg en båd "Faaborg" på 83 BRT, som var bygget 1876 på Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Denne båd blev også døbt "Freja". Denne

"Freja" solgtes i april 1960 til L.B. Grau, Snekersten.

"Dan" solgtes i 1934 og i stedet købtes en ny båd S/S "Frigga". Båden var 31 m lang, havde en tonnage på 97 BRT og 36 NRT og en motor på 205 hk. Den blev beslaglagt af tyskerne under krigen og efter krigen beslaglagt som krigsbytte.

Anløbssteder

Der har i årenes løb været mange forskellige anløbssteder for fjordbådene. Fjordbådernes anløbsplads i inderhavnen var i mange år en bro, der stak ud fra det nord-sydgående bolværk, men ved ombygningen af bolværket i inderhavnen sidst i 1930'erne blev anløbspladsen flyttet til nordsiden af inderhavnen.

I følge en avisartikel fra 1943 i anledning af havnens 100-års jubilæum var det første anløbssted *Petersminde*, et badested, der lå omtrent der, hvor Jens Holmsvej nu føres over statsbanen. I sidste halvdel af forrige århundrede drev en mand ved navn Hans Nielsen restauration i forbindelse med badestedet. Det synes dog lidt usikkert, om og hvor længe Petersminde var fast anløbssted.

Det næste anløbssted var *Strandhuse*, hvor bådene lagde til ved restaurationen, der efter avisartiklen fra 1943 skulle være anlagt og drevet af en mand ved navn Møller. Møller solgte senere restauratørstedet til Grün, og efter hans død fortsatte enken driften af restaurationen.

Derefter gik man ind til *Louisehøj*, hvor der også lå en restauration, bygget på det sted, hvor senere Julemærkesanatoriet, der blev indviet 1911, lå, og hvor nu Hotel Kolding-

fjord ligger. Restaurationen blev drevet af en forhenværende købmand Frederik Jensen. Imidlertid syntes beboerne i Nr. Bjert ikke om restaurationen eller værten, og det lykkedes dem på et ikke nærmere bekendt tidspunkt ved en beboerafstemning at få restaurationen lukket.

Det næste anløbssted var *Christiansminde* på sydsiden af fjorden. Christiansminde blev opført af gårdejer Victor Petersen på egen grund omkring 1890. Han opkaldte etablisementet efter kong Christian den IX. Det lå jo lige over for Louisehøj, hvorfor man syntes, at

Christiansminde var et passende navn. Victor Petersen solgte Christiansminde til kroejner Schmidt fra Ødis omtrent samtidig med, at Løverodde blev åbnet.

En senere restauratør var Nielsen, en tidligere hovmester, som var vidt berømt for sine lækre og samtidig billige åleanretninger. En gang ål kostede dengang 1 krone. Den første snaps til ålene kostede 5 øre, de følgende var gratis, så der er vist ingen tvivl om, at ålene blev skyllet godt ned. På Christiansminde holdt Ålestangernes Fagforenings Sangforening til. For at blive optaget i foreningen



skulle man spise så mange stykker ål, at benene kunne nå tallerkenen rundt to gange.

Christiansminde eksisterede som restaurations til 1955, hvor den blev nedlagt. Den sidste vært var fru Dorthea Nissen fra Markdannershus. I midten af 1960'erne anvendtes bygningen som hønseri. Herefter forfaldt den mere og mere, indtil den brændte i 1977.

Næste anløb skete ved *Elvighøj* på nordsiden af fjorden. Den var oprindeligt blevet anlagt af gårdejer og skipper Erik Madsen. Efter ham var der flere ejere, bl.a. restauratør Carl Møller, der senere drev Løverodde, og som endnu senere omkring 1940 havde Rutebilcafeen i Kolding.

Derefter fulgte *Løverodde*, som vel nok var det mest kendte og mest søgte udflugtsmål ved fjorden.

Den første Løveroddepavillon blev opført ca. 1896 og derefter drevet af Victor Petersen, der som nævnt også havde drevet Christiansminde. Han lejede på Løverodde et passende areal af statsskovvæsenet. Petersen rejste selv til København og fik forhandlet sagen på plads i ministeriet. Sagen gik hurtigt igennem, sandsynligvis bl.a. fordi han havde en anbefaling med fra skovriden Falkenberg.

Victor Petersen solgte omkring 1907 pavillonen til et konsortium med direktør Lundgren, Hotel Kolding, som vært. Senere har bl.a. Bertram Knudsen drevet pavillonen. I 1946 overtog Kolding Kommune etableringen og har siden drevet det ved forpagter. Der blev derfor indgået en lejekontrakt vedr. arealet mellem Kolding Kommune og statsskovvæsenet. Lejen blev fastsat dels til et fast



Den gamle Løveroddepavillon. Postkort ca. 1920.

beløb og dels et variabelt beløb afhængig af bruttoomsætningen i pavillonen. Desuden skulle der betales et beløb i bidrag til vedligeholdelse af adgangsvejen gennem skoven.

I juli 1955 nedbrændte pavillonen til grunden. I forbindelse med tanken om en evt. genopførelse førtes en række drøftelser med statskovriden Lassen om den nye pavillons placering på arealet og om en forlængelse af lejemålet, idet man fra kommunens side gerne så

en løbetid på et nyt lejemål på 49 eller i det mindste 40 år. Vedr. placeringen så statsskovri-deren gerne, at bygningen placeredes noget tilbager trukket på grunden og så tæt på skovkanten som muligt. Udvalget ønskede imidlertid udarbejdet et projekt, hvor den nye pavillon opførtes, hvor den gamle havde ligget, idet man mente, at det ville billiggøre projektet. Arkitekterne Holm og Andersen udarbejdede et projekt, som godkendtes efter nogle ændringer, og den 10. juli 1956 indviedes pavillonen. Den samlede udgift med anskaffelse af inventar m.v. udgjorde ca. 151.000 kr. I dag arbejder man med tanken om at opføre en ny pavillon i forbindelse med en forskønnelse af hele området.

Fjordbådene fortsatte på en del af turene videre til *Skærbæk, Fænø, Kongebrogården og Snoghøj*.

Sejlplaner

Af en sejlplan for 1934 fremgår, at fjordbådene da havde følgende anløbssteder: Christiansminde, Julemærkesanatoriet, Løverodde, Fænø, Kongebrogården og Snoghøj. Dog blev sanatoriet kun anløbet på nogle af turene, og "kun når flaget i sådanne tilfælde er hejst". Dengang kostede en enkelt tur fra Kolding til Løverodde 80 øre, og en tur-retur 1,30 kr. Børn under 4 år sejlede gratis. Børn mellem 4 og 10 år kom med for halv voksenpris. Man kunne få en cykel med for 50 øre og en motorcykel for 2 kr. Hver fredag aften kl. 20 var der en aftentur til Kongebrogården med hjemtur kl. 23, og på disse aftenture var der restaurations ombord. Billetprisen for selve sejlturen var 1 kr.

En tilsvarende sejlplan for 1953 viser, at fjordbåden da kun havde Løverodde som fast anløbssted. Der var på hverdage tre og på søn- og helligdage fire afgang. Desuden var der på faste hverdage udflugtsture til henholdsvis Kongebrogården, Hindsgavl og "Fænø rundt". En enkeltbillet til Løverodde kostede 1,70 kr. og en tur-retur 2,50 kr., så det var stadig en ret billig fornøjelse at sejle med fjordbåden.

Tilskud fra havn og kommune

Fjordbådene var fritaget for havnepenge og modtog desuden tilskud fra Kolding Kommune og fra Kolding Havn for bugsering og isbrydning. Havneudvalget vedtog i 1932 at medvirke til anskaffelse af en større båd, der var velegnet til isbrydning og bugsering ved at forhøje det årlige tilskud til bugsering og isbrydning fra 3.000 til 6.000 kr. og at betale isbrydning med 50 kr. pr. time. Endvidere stillede havnen en kautionsforpligtigelse for et lån på 15.000 kr. mod sikkerhed i den nye båd "Frigga".

Under krigen var havnens tilskud inddraget som følge af, at S/S "Frigga" ikke var til rådighed for havnen. Selskabet havde meddelt havnen, at man under den foreliggende situation, hvor kun S/S "Freja" var til rådighed for evt. isbrydning i havnen, ville afstå fra havnens tilskud på 6.000 kr. årligt mod, at dette forhøjedes til 8.000 kr., når S/S "Frigga" igen måtte være til rådighed.

Helt frem til 1960 udbetalte kommune og havn et stadig større tilskud til fjorddampernes drift, men da Kolding Havn i april 1959 selv anskaffede en slæbebåd "Caspar" var for



Besætningen på "Freja" 1936. Fra venstre maskinmester Kaj Beck, servitrice Jenny Strøhus, styrmand Madsen, fyrbøder Munniche, Fuglsang og Chr. Andersen. Kaptajn Holm er ikke med på billedet.

udsætningen for tilskuddet bortfaldet. Baggrunden for købet af "Caspar" var indsættelse af DFDS's nye rutebåd "Koldinghus" på ruten København – Kolding. "Koldinghus" havde en længde på 70 m og kunne derfor ikke svaje i inderhavnen, hvorfor det var nødvendigt at anvende slæbebåd.

Sommeren 1959 blev den sidste sæson, hvor A/S Kolding Fjorddampere sejlede med pas-

sagerer på Kolding Fjord med S/S "Freja", der derpå afhændedes.

Der blev herefter indgået overenskomst mellem bådfører H. J. Henriksen Middelfart og Koldings Havneudvalg om passagersejlsads mellem Kolding Havn og Løverodde for sæsonen 1960. Havnen skulle stille anløbsplads samt billetskur til rådighed på havnen samt vedligeholde anløbsbroen på Løverodde.

Henriksen blev fritaget for at betale havnepenge af sine to både "Ellen Margrethe" og "Fænø", men sejladsen skulle iøvrigt ske for Henriksens regning og risiko. Henriksen sejlede også i sæsonerne 1961 og 1962.

Isbrydning i havnen og sejlrenden

Som tidligere nævnt fungerede selskabets både i mange år som isbrydere. Et indtryk af behovet for isbrydning og vintrenes strenghed får man i Kolding Havns statistik og beretning, der udkom første gang i 1922.

I vinteren 1922-23 var der behov for isbrydning i 28½ time, herudover blev der brudt is i den dybe rende i Agrtrupvig en hel dag. Vinteren 1923-24 var hård og krævede 425½ times isbrydning. I 1924-25 var fjorden isfri hele vinteren, i 1925-26 var man oppe på 57½ time, men i 1926-27 var der kun brug for 9 timer. 1927-28 var Freja i gang 141½ time og i vinteren 1928-29 var havnen fuldstændig lukket af is fra 7. februar til 16. marts 1929. Fjorddamperne var igang som isbrydere fra 2. januar til 7. februar og igen fra 11. til 26. marts 1929, ialt 215 timer á 35 kr. Den efterfølgende vinter 1929-30 var langt mildere, da foretog fjordbåden "Dan" isbrydning fra 9. til 24. februar, ialt 15½ time.

1930-31 omfattede isbrydningen ialt 28½, og 1931-32 brødes der is af fjordbådene i 11½ time. I vinteren 1932-33 foretog fjordbådene isbrydning i tidsrummet fra 19. januar til 2. februar og igen fra 21. februar til 2. marts 1933, ialt 21 dage á 1 time og 4 dage á 2 timer. Taksten var nu 50 kr. pr. time, dog 75 kr. for den 1. time ved isbrydning på 2 timer og derunder i døgnet. I 1933-34 blev der af fjordbåden



"Caspar" i let is, 1965. Foto: P. Thastum.

kun brudt is 2 dage á 1 time i december 1933, i vinteren 1934-35 4 dage og i 1935-36 7 dage. 1936-37 blev der med fjordbådene brudt is i sammenlagt 73 timer og i 1937-38 og 1938-39 blev der ikke brug for fjordbådene til isbrydning.

I den hårde vinter 1939-40 var havnen lukket på grund af is fra den 27. januar til den 19. marts 1940. Man forsøgte herefter at holde sejlrenden åben med "Frigga", men måtte den 27. marts tilkalde statsisbryderen "Isbjørn". Fjorden var først isfri den 10. april 1940. Der blev ialt brudt is af "Frigga" i 98 timer.

I vinteren 1940-41 begyndte frosten allerede at genere sejladsen i de danske farvande i december måned. Da der fra den 21. januar 1941 ikke længere var åbent vand i Lillebælt, lod man sejlrenden fryse til, og først den 15.

marts 1941 blev sejlrenden åbnet af statsisbryderen "Isbjørn". "Freja" foretog isbrydning i sejlrenden fra 16. december 1940 til 21. januar 1941 og igen fra 18. til 21. marts 1941. I alt blev det til 120 timer, og udgiften androg 11.440 kr.

I vinteren 1941-42 begyndtes isbrydningen i havnen den 12. januar 1942. Den 23. januar indstilledes isbrydningen i sejlrenden, da ingen skibe kunne forcere isen i Lillebælt. Først den 8. april 1942 var der åbent vand til Drejens Odde, og samme dag påbegyndtes isbrydningen med "Freja", således at både havnen og inderfjorden var isfri samme dags aften. Der brødes is med "Freja" fra den 12. til den 23. januar og igen den 8. april med ialt 87 timer. I årene 1942-43, 1943-44, 1944-45 og 1945-46 var havnen og fjorden uhindret sejlbare hele året, hvorfor der ikke eller kun i ganske ringe omfang blev foretaget isbrydning med fjordbådene. 1946-47 påbegyndtes isbrydningen den 22. december 1946. Brydningen blev foretaget af "Freja" og den engelske ferielejrs udflugtsskib M/S "Förde". Isbrydningen fortsatte indtil den 7. februar 1947, da sejladsen ophørte i Lillebælt. Havnen var derefter lukket indtil den 9. april 1947. I alt blev der af "Freja" foretaget isbrydning i 75½ time og af M/S "Förde" i 142 timer. Den samlede udgift til isbrydning blev på 25.420 kr.

I årene 1947-48, 1948-49, 1949-50, 1950-51 og 1951-52 var havnen og fjorden uhindret sejlbare hele året, men man kan hverken af havnens statistik og beretning eller af regnskabet se timetal eller udgift til isbrydning med "Freja". Også i året 1952-53 var havnen uhindret sejlbare hele året, udgiften til isbryd-

ning med "Freja" beløb sig til 9.806 kr. I vinteren 1953-54 var havnen lukket på grund af is fra den 19. februar til den 5. marts 1954, da sejlrenden blev åbnet af statsisbryderen "Elbjørn". 1954-55 udgjorde havnens udgift til isbrydning med "Freja" 24.905 kr. I 1955-56 var havnen lukket for sejlads på grund af is-situationen i de danske farvande fra den 13. februar til den 6. marts 1956, da "Freja" brød en rende, så kreaturbådene som de første igen kunne besejle havnen. I 1956-57 var fjorden og havnen uhindret sejlbare hele året, og



der var ikke brug for isbrydning. I vinteren 1957-58 var havnens udgift til isbrydning med "Freja" 10.893 kr og i 1959-60 7.898 kr.

Fra og med regnskabsåret 1959 skete isbrydningen med havnens nyanskaffede bugserbåd "Caspar".

Da fjordbådsselskabets officielle papirer ikke eksisterer længere, er passagertallet i hele perioden umuligt at gøre op, men vi er så heldige, at vi har nogle ca.-tal, der stammer fra havnens statistik og beretning for årene fra og med 1932 til og med 1959:

År	Fjordbådene ialt Passagerer	Heraf A/S Kolding Fjorddampere Passagerer	Heraf båden Christiansminde Passagerer	Heraf Bjergegårds- båden Passagerer
1932	19.800			
1933	18.000			
1934	18.000			
1935	18.300			
1936	43.000	24.800	16.700	1.500
1937	44.030	23.670	18.860	1.500
1938	37.600	20.130	16.970	500
1939	34.650	20.090	12.370	2.190
1940	31.100	8.100	23.000	
1941	15.700	12.200	3.500	
1942	10.200	6.700	3.500	
1943	17.300	12.800	4.500	
1944	38.500	31.100	7.400	
1945	39.000	30.400	8.600	
1946	38.400	29.200	9.200	
1947	37.800	28.200	9.600	
1948	21.800	13.800	8.000	
1949	20.800	13.200	7.600	
1950	19.870	13.870	6.000	
1951	12.200	8.550	3.650	
1952	18.900	11.800	7.100	
1953	23.200	16.300	6.900	
1954	19.600	12.800	6.800	
1955	19.200			
1956	12.120			
1957	16.500			
1958	12.000			
1959	14.280			

Slutning

Denne fremstilling af historien om fjordbådssejladsen på Kolding Fjord er noget springende og kalajdoskopisk. Dette skyldes først og fremmest, at fjordbådsselskabets papirer og bøger ikke eksisterer længere. Da det blev besluttet at ophøre med fjordbådssejladsen og opløse selskabet, blev de afleveret til et sagførerfirma, hvorfra de senere er forsvundet.

En anden grund til den lidt løse fremstilling er, at det materiale, det har været muligt at fremskaffe, for en stor del består af meget spredte oplysninger.

Arkivmateriale:

Kolding Stadsarkiv:

Kolding Kommune:

Diverse sager vedr. havnen (H-sager)

Markudvalgets forhandlingsprotokoller

Litteratur:

Havnens statistik og beretning

Havnens regnskab

Kolding Havn 1843 -1993.

P. Eliassen: Kolding fra Middelalderen til Nutiden, 1910

Kolding i det 20. århundrede udgivet af Vejle Amts

Historiske Samfund,1978-1982.

Jørgen Nielsen: Fra Lille Bælt, Kolding Fjord og dens strande, 1983.

Vor by – Kolding omkring 1930, 1929-1930.

Otto Wang: Kolding anno 1900, 1956

Kolding Folkeblads havneavis 1943

Kolding Avis den 24. oktober 1943.

Læserbrev i Kolding Folkeblad 30.07.1955.

Mundtlig beretning ved Poul D. Klaaborg, 1997.