

Havnen, som Odense ikke fik

Salomon von Havens kanalprojekt fra 1757

Af *Hans Henrik Jacobsen*

I begyndelsen af året 1757 var en ombygning af det daværende Odense Gymnasium – en slags forskole til Universitetet, der havde til huse i bygningen mellem domkirken og det nuværende centralbibliotek – tilendebragt, og professorerne kunne genoptage deres forelæsninger. Ombygningen blev foretaget hovedsagelig for midler bevilget af kong Frederik V, efter at han et par år forinden havde aflagt gymnasiet et besøg, og det var derfor naturligt, at indvielseshøjtideligheden blev henlagt til kongens fødselsdag den 31. marts.

Til højtideligheden var skrevet flere værker: Ambrosius Stub, student fra Odense 1725, havde skrevet et hyldestdigt,¹⁾ opbygget som en kantatetekst. Det samme havde sognepræsten ved Vor Frue Kirke, Salomon von Haven, student fra Odense 1729, og teksten var sat i musik af komponisten C. Ph. Telemann, bosat i Hamborg. Desværre foreligger der ikke nærmere oplysninger om, hvorledes der er formidlet kontakt mellem den berømte komponist og Odense Gymnasium eller Salomon von Haven.²⁾ Også da majestætens fødselsdag højtideligholdtes på gymnasiet 2 år senere, blev der opført en kantate af Telemann med tekst af Salomon von Haven. Af den bombastiske titel³⁾ fremgår det denne gang, at det er von Haven, der har anmodet „den ypperlige og vidtberømte Capelmester i Hamborg om at componere Musiquen“.

Et af Odense Katedralskoles fineste klenodier er et håndskrift i smuk indbinding, affattet på latin af Salomon von Haven. Det

indeholder en panegyrik til majestætens fødselsdag 1759, et 15 sider langt heksameter-digt på latin, Telemanns kantate fra 1757, Salomon von Havens tekst trykt særskilt, et trykt skrift i mindre format med titlen „En oprigtig Samtale imellem fire Fynboer angaaende Seyllads til Odense“ samt et „epistola dedicatoria“, ligeledes forfattet af Salomon von Haven, indeholdende bl. a. et afsnit om den kanal, som Odense efter sognepræstens mening så hårdt trængte til. Det har været magtpåliggende for ham at få fremført sine planer om en kanal til Odense, og han har nu benyttet højtideligheden på gymnasiet i anledning af majestætens fødselsdag til at få dem forelagt for en større kreds, formentlig i form af en tale, som er blevet påhørt af gymnasiets professorer og en indbudt kreds af honoratiore.

Odense har gennem Odense å, Odense fjord og Gabet altid stået i forbindelse med Kattegat og har da også altid været betragtet som en søfartsby. Havneby har den til gengæld kun været siden begyndelsen af sidste århundrede.

I gamle dokumenter er der omtalt en havn ved Odense; men den har næppe været beliggende inde ved selve byen. På Valdemar Atterdags tid indrettedes en vandmølle ved Ejby, og åen har da sandsynligvis kun været sejlbar fra udløbet ved Skibhuset (entalsformen er bevaret til ca. 1800) og til møllen ved Ejby.

I slutningen af 1200-tallet erhvervede Odense by Skibsmaen⁴) syd for Biskorup, og her har der middelalderen igennem været losse- og ladeplads. Andet end et sted, hvor skibene har kunnet kaste anker og ligge nogenlunde sikkert og roligt, skal man dog næppe forestille sig. Til pladsen førte en vej, der udgik fra Pjente Port, og ad denne transporteredes varerne ind til byen, en strækning på ca. 4 km.

I tiden efter 1500 synes handelen i væsentlig grad at være drevet over Kerteminde og Munkebo. Mens Munkebo aldrig nåede at blive noget betydeligt handelssted, vidner optegnelser fra det 17.

*Odense ås udmunding ved Stige*

århundrede om en anselig velstand i Kerteminde. „En utrolig Summa af Korn og Landets forskjellige Vare udføres til fremmede Steder saavel af Byens egne Borgere som og af Odense Borgere, som der deres Kornspiker og Ladested vedligeholde“, hedder det eksempelvis i Arent Berntsens „Danmarckis och Norges fructbar Herlighed“ fra 1656. – Under svenskekrigen led Kerteminde stor skade, og ladepladsen flyttedes til Skibhuset, hvorfra varerne ad Skibhusvejen, som Christian IV 1635 havde tilladt byen at anlægge gennem slottets ladegårdsmarker, pr. vogn transporteredes ind til byen.

Skibene var efterhånden blevet større og mere dybtgående, og ikke alle kunne komme frem til Skibhuset. Om sommeren benyttedes da Stige som ladeplads, om vinteren Klintebjerg, og varerne omladedes i pramme, der førte dem ind til Skibhuset.

Uanset om skibene lagde til ved Skibsmaen, Skibhuset, Stige, Klintebjerg, Munkebo eller Kerteminde, var forholdene utilfredsstillende. I slutningen af 1500-tallet var der ganske vist blevet anlagt

en bro over Odense å ved Åsum for nemmere at kunne komme til Munkebo, men afstanden var alligevel for stor. Den nærmeste ladeplads var Skibhuset; men der klages gang på gang over den slette vej ind til byen, som købmændene selv skulle vedligeholde. Den besværlige transport på land synes således at have været en ikke ringe hindring for byens handel.

Manglen af en havn har uden tvivl været medvirkende til, at byens handel ikke udviklede sig stort i 1700-tallet. Håndværket var dominerende i byens næringsliv; sadelmagere, skomagere, knivsmede og ikke mindst handskemagere fremstillede varer, der havde ry langt uden for byens grænser.

Egentlig industri fandtes der derimod ikke meget af i Odense i midten af det 18. århundrede. Regeringen havde ganske vist gjort sig bestræbelser på at opelske en industri i landets større byer; men de synes ikke at have båret frugt i Odense. „Fabriquer eller Manufacturer er her ikke og er ei heller bevidst at have været“, hedder det 1735 i en indberetning fra stiftamtmanden vedrørende forholdene i Odense. Da von Haven i 1757 fremlagde sit projekt om en kanal ind til Odense, fandtes der i byen kun en limfabrik (opr. 1740), en perlegryns mølle (opr. 1743), et sukkerraffinaderi (opr. 1751), et sæbesyderi (opr. 1753) og et bomuldsspinderi (opr. 1755) foruden tugthuset (opr. 1752), der foruden at skulle rumme tugthusefanger havde til hensigt at fremme industrien, idet der bl. a. var indrettet vævestuer; som industrivirksomhed kom tugthuset dog aldrig til at spille nogen stor rolle, og det gik snart over til kun at fungere som almindelig straffeanstalt. Flere af de nævnte virksomheder fik kun en kort levetid, og en enkelt – bomuldsspinderiet – flyttedes fra byen.

Andre omstændigheder synes at vise, at byen har stået i stampe i de første årtier efter midten af 1700-tallet: i 1755 talte Kjøbmandscompagniet 38 medlemmer, i 1769 34, i 1779 38. I 1769, da den første folketælling foretoges, havde byen 5464 indbyggere, i 1787 5363.

Det var ikke nogen ny tanke, von Haven fremsatte, da han ved festen på gymnasiet i 1757 præsenterede sin plan om en kanal ved Odense. Århundredet igennem havde der flere gange været talt om en kanal til Stige eller til åens udløb ved Skibhuset; men der var langt fra tanke til handling, og noget konkret synes der ikke at være kommet ud af det. Hver gang indskrænkede man sig til at fremsætte forslag om et sejlbart løb til Skibhuset og en bedre vej ind til byen.

Et kort over byen med omliggende „farvande“ udarbejdedes i 1717, og tanker om anlæg af en kanal har muligvis ligget bag. Det samme har sandsynligvis været tilfældet i 1736, hvor en indberetning ender med den bøn, „at Hans Majestæt vilde lade Indløbet ved en forstandig Ingeniør undersøge, hvorvidt det kunde være at forbedre“.⁵⁾

Den første, der fremkom med et virkeligt projekt, var Salomon von Haven. Byens første kanalprojekt er som nævnt indeholdt i hans „epistola“ i anledning af festen på gymnasiet i 1757, og der er ingen tvivl om, at baggrunden for hans deltagelse i festligheden har været at anbefale anlægget af en kanal ved Odense.

Det er ikke meget, vi ved om projektets fader: Hans fulde navn var *Salomon Frederiksen von Haven*, og han kom til verden den 12. februar 1711 som søn af sognepræsten ved Vor Frue Kirke i Odense, senere stiftsprovst Frederik Christian Mikkelsen von Haven. Slægten var en kunstner- og præsteslægt, der var indvandret fra Holland.

Faderen (f. 1665) var søn af professor F. M. von Haven i Sorø. 27 år gammel var han blevet udnævnt til sognepræst ved Vor Frue Kirke i Odense, og dette embede beklædte han indtil sin død i 1739. Hans hustru, Birthe Cathrine, f. Juulbye, døde i 1730.

1729 dimitteredes Salomon von Haven fra latinskolen; året efter tog han examen philosophicum, 1733 teologisk embedseksamen, begge med karakteren *laudabilis*. I studietiden boede han på kolle-

gium sammen med to af sine brødre, der ligeledes studerede ved Universitetet.

Efter embedseksamen rejste Salomon von Haven på legat til udlandet, og under denne rejse blev han efter sin afdøde broder af Christian VI beskikket til at være feltpræst ved generalmajor Dombrochs Regiment. Efter hjemkomsten fra udlandet ordineredes han den 7. september 1735, og halvandet år var han ansat ved det nævnte regiment som feltpræst.

I 1737 knyttedes han som personel kapellan til Vor Frue Kirke i Odense, i hvis præstegård han som nævnt havde tilbragt hele sin barndom, og i 1750 ansattes han som sognepræst ved kirken. I hans ægteskab med Anna Sybilla, datter af ritmester Lange i Odense, var der en søn og en datter.

Embedet som sognepræst ved Vor Frue Kirke beklædte von Haven i 26 år. Han afgik ved døden „efter kort Svaghed“ den 23. december 1776, 65 år gammel.⁶⁾ Han begravedes på årets sidste dag.

Det er ikke i forbindelse med embedet som sognepræst, vi finder hans navn nævnt i historien. Hans navn dukker kun op i forbindelse med det kanalprojekt, han fremlagde i 1757. Hans interesse for sagen skyldtes i første række ønsket om at fremme byens handel – hvad han ingenlunde lægger skjul på i første del af talen – men hans interesse for søen i det hele taget har nok også spillet ind. Under sit ophold i udlandet havde han bl. a. virket som skibspræst.

Han synes ikke at have haft nogen særlig tilknytning til gymnasiet. Det havde til gengæld hans 2 år ældre broder Niels von Haven (1709–1777), der var professor i græsk ved gymnasiet.⁷⁾ De havde som nævnt boet på kollegium sammen i København nogle år, og Niels har selvfølgelig kendt broderens lyriske evne. Det er sandsynligvis ham, der har opfordret broderen til at skrive teksten til kantaten, der skulle opføres ved gymnasiets indvielse, og denne benytter så lejligheden til at fremsætte sine tanker om en kanal ved Odense.

Af Salomon von Havens lyriske produktion er kun bevaret de to kantatetekster til gymnasiet fra 1757 og 1759 samt hans digt om

„Seyllads til Odense“. Titlen til teksten, som Telemann i første omgang sætter musik til, lyder ikke mindre end: „De Danske, Norske og Tydske Undersaatters Glæde fremstillet udi en uskyldig og tilladelig Fornøyelse med Musique, og i en hellig Sang for Gud i Sandhed, Til vor allernaadigste Arve Herres og Konges Kong *Frederich* den Femtes Ære paa Hans høye Fødsels Dag den 31. Martii 1757. Tillige med hiertelig Bøn og Taksigelse op ofret til Gud i det høye, er allerunderdanigst udgivet af Salomon von Haven Sogne-Præst til v. Frue Kirke i Odense og Musiqven er dertil componeret af Hr. George Philipp Telemann berømte Capelmester i Hamborg“.

von Havens tekst er interessant ved, at den er tresproget: Det første afsnit er på dansk, det andet – meget korte – på tysk, det tredje på latin. Indholdet er det sædvanlige for tidens kantate-tekster, en svulstig blanding af en hyldest til monarken og en tak til Gud over at være regeret af en så herlig konge. Hyldesten har utvivlsomt gjort lykke i samtiden; men for eftertiden virker denne form for poesi undertiden ufrivilligt komisk, og som poesi betragtet har man svært ved at tage den alvorligt.⁸⁾

Det samme er tilfældet med von Havens poetiske værk om „Seyllads til Odense“, der har en ikke mindre bombastisk titel end kanta-ten: „En oprigtig Samtale Imellem fire Fyhnboer angaaende *Seyllads til Odense*, Hvoraf man kand faae at vide, Aarsagen, hvorfor Folk nu omstunder begynder at tale derom, og hvortil det sigter. Forfattet Sangeviis af den, som veed, hvorfra og til det er og kand siunges i Melodie med den Sang: Her har ey været større Fryd, End da Lovise fuld af Dyd, Kom ind til os med Latter: Paa vores Allernaadigste Konges Kong *Frederich* den Femtes Fødselsdag d. 31. Martii 1757 Da en Bonde kiørte hiem fra Odense, og bedte paa Veyen, hvor han kom i Samtale med en Soldat, saa og en Borger fra Odense, og med en Matros fra Stige“.

Der var ellers ikke i de tider det bedste forhold mellem befolkningen i Stige og Odense: I tidens løb havde mange skippere, der sejlede for købmændene i Odense, slået sig ned i Stige; skønt de ernæ-

rede sig af byens sejlads, svarede de ikke afgifter til byen, og tolderne havde dem mistænkt for smugleri. Det skete sikkert ikke uden grund: Når skipperen kom til Stige, kunne han få bragt en del af ladningen i land, inden toldereren i Odense fik underretning om skibets ankomst, og der kunne med de smuglede varer drives handel med omegnens befolkning. I von Havens digt er Odenseborgeren og matrosen fra Stige rørende enige:

Bonden har været i Odense for at „fuldende et Ærinde“; på vejen hjem møder han, som angivet i digtets titel, en borger fra Odense, en soldat og en matros fra Stige. De diskuterer anlæggelsen af en havn og er enige om, at det vil blive dyrt, men at de kan bede kongen om hjælp. Når dertil kommer, at „Gud bliver paakaldet ret“, vil værket lykkes ham til ære, dem alle til stor nytte. Der bedes også om hjælp og støtte fra Vorherre og kongen til opførelse af fiskerhytter og små huse, hvor man kan købe mad og øl, når man spadserer langs den smukke kanal! I dag kan vi ikke lade være med at trække på smilebåndet; for forfatteren har det været en hjertesag at få digtet om den kanal, som Odense så hårdt trængte til. I sit digt pointerer han, at alle stænder er rede til at yde en indsats:

Bonden: Saa vil jeg gierne, hvad jeg kand,
Foruden at mig nogen Mand
Tør nøde eller tvinge,
Selv hielpe til, at det kand skee,
Og mig derved saaledes tee,
Det lyde skal og klinge;
At Fyhnske Bonde, naar han vil,
Og han faaer Tiid og Sted dertil,
Sin Sag kand flink forrette,
Hør, Landsmand! Merk vel dette . . .

Soldaten: Vil derfor Folk vor Konges Gavn
Befordre det, i Jesu Navn,
Saa ere vi de første,
Som griber Verket an, og giør
Det saa, at hvo det seer og spør,
Det regner blandt de største.
Ja bruges vi til rette Tid,

Saa bruger vi vor største Flid
Til Sligt at foretage,
Som ikke har sin Mage.

Borgeren: Nu ere I paa rette Vey,
Og jeg er heller intet fey
Og bange for at sette
En Daler eller to derpaa,
At dette Verk afsted kand gaae
Og hielpes vel til rette.
Det angaaer dog vor fælles Tarv,
Og bliver vores Børn til Arv,
Hvorfor skal vi da glemme,
Med Magt den Sag at fremme.

Matrosen: Saa meget, som jeg kand forstaae,
Og hvad min Tilstand kand formaae,
Jeg intet skal forsømme,
Mit Forslag er da, at vi bør
Paakalde Gud, I hvad vi gjør,
Og dernæst rigtig dømme
Om Kongens Sag og Landets Gavn,
Ved dette Verk af Tusind Favn,
Ja vel af nogle Mile,
Hvo dette hør, vil smile.

Men von Haven har som nævnt også konkrete planer. Han har foretaget opmålinger og beregninger, og nu håber han, at majestæten vil fatte interesse for projektet.

Den latinske tekst er i 1970 på initiativ af nylig afdøde ingeniør Jørgen Christensen, Odense, oversat af stud. mag. Michael Husen med bistand af afdelingsleder ved Odense Universitet, mag. art. F. S. Kisbye Hansen og havneingeniør, cand. polyt. H. Christensen, Odense. Projektet har ikke tidligere været trykt, og det anføres da med alle sine enkeltheder:

„Sejladsen til Odense har som en sag af største betydning stedse haft mit hjertes bevågenhed, såvel som jeg altid har været stolt af, at jeg er født i denne by. Thi jeg er ikke blot en ordets tjener, men også borger og indbygger i Odense, og jeg ved, at hvis denne



Håndtegnet, farvelagt kort over Odense, udført af Odense-kunstneren Dalin i 1750'erne

plan engang bliver til virkelighed, vil den fædrene by heraf få såvel stor profit som vinde stor anseelse. Og som det engang blev sagt til enhver indbygger i byen Lacedæmon eller Sparta: „Sparta er din by – vær den en pryd!“, således regner jeg også det ord for at gælde både min kirkelige opgave, nemlig: „Du er sat til et kirkeligt hverv – tag det i vare!“ og min borgerlige, således: Odense er min by, og den er mit Sparta – den vil jeg pryde.

Som en slags appendiks til dette værk har jeg vedføjet to topografiske kort over byen, et gammelt og et nyt, for at det gamle kort kan vise os og vore efterkommere hvordan for omkring 50 år siden beliggenheden var af byen og de omkringliggende marker, hvorfra der blev bragt tiende også til mine forgængere i præsteembedet, og for at det nye, som er forfærdiget af Dalin, en højagtet borger i Odense, kan vise, hvorledes placeringen vil blive af den ønskede indsejling til byen. Hvis man om denne sejlads ikke kan bruge Archimedes' ord: „Giv mig fodfæste, og jeg skal bevæge verden!“, kan man dog sige: „Forstyr ikke mine cirkler!“ Jeg har nemlig den samme lyst til at pryde og værne min by, som Archimedes havde. Denne store Filosof vidste nemlig, ligesom jeg og alle andre, der er så lykkelige at kende sig selv, hvad flid formår at udrette forenet med begavelse, og han vidste også med hvilken sødme den fædrene jord drager enhver, og hvor alvorligt den byder ham at huske på sig selv, formedelst den selvkærlighed, han med fødslen har fået fra *Gud*. Archimedes kæmpede for sin fædrene by med al den virksomhed og opfindsomhed, han var i besiddelse af, og hvad der er større og smukkere, han døde for sin by – en Helt, Filosof og Teknikkens Mester, der af natur og begavelse var som skabt til at forsvare sig og sine – kort sagt, en stor mand, og hvis han havde levet længere, en større; det anerkender i det mindste alle matematikere. Han kunne altså sige ved sin død: Jeg har gjort, hvad jeg kunne for at pryde og værne min fædrene by, og hvis ingen havde forstyret mine cirkler, havde jeg også nået mit mål; og som hin centurion sagde til Kejser Augustus før slaget ved Actium:

„Jeg vil sørge for, Cæsar, at du vil komme til at takke mig, både hvis jeg lever, og hvis jeg dør“, således siger jeg også til enhver borger i Odense, ja til ethvert menneske på hele øen: Jeg vil arbejde ihærdigt på at gøre mine egne og de fælles forhold bedre.

Dette sø-værk, som jeg har påbegyndt i den højeste Guds navn, bør altså ikke behandles som en bagatel, men som et værk; derfor skal det dog ikke være et foretagende, der kan sammenlignes med de gamle Romeres – de, som gravede gennem bjerge og ledte havet ind på det tørre land. Man ved jo, ifølge Daniels profeti, Daniels Bog, 2. kap. 40. vers, at det romerske riges styrke var den største og mest velbefæstede af alle de fire monarkiers i verden, og vi læser f. eks. om Cæsars og Augustus' foranstaltninger, ved hvilke de ledte Tyrrehenerhavet ind i Averner- og Lucriner-søen og lavede en beskyttet havn, hvilket indbragte mange lovprisninger, fordi de havde tæmmet det vredt brusende hav.

Ej heller bør det behandles som et andet virkeligt kongeligt foretagende, der kun bør påbegyndes, udføres og afsluttes på den stormægtigste og velviseste Konges bekostning. Så frivole tanker har visse mennesker haft, og de har ikke rødmet over at udsprede deres fantasier og plapre løs med deres snak, som går ud på, at de ikke kan se nogen hverken personens egnethed eller tingens mulighed (for at bruge disse Aristoteliske og scholastiske udtryk, når det nu er en Filosof, jeg skal kæmpe med) med mindre de først får en ren Salomonisk visdom og rigdom at se. Thi selv om dette værk ikke kan påbegyndes, og langt mindre føres til det ønskede resultat uden Kongelig gunst og nåde, og det derfor behøver både Kongens navn og Kongens velsignelse, så skal det dog ikke iværksættes udelukkende med Kongelige og offentlige midler, men også med private, hvilket vil fremgå af det følgende.

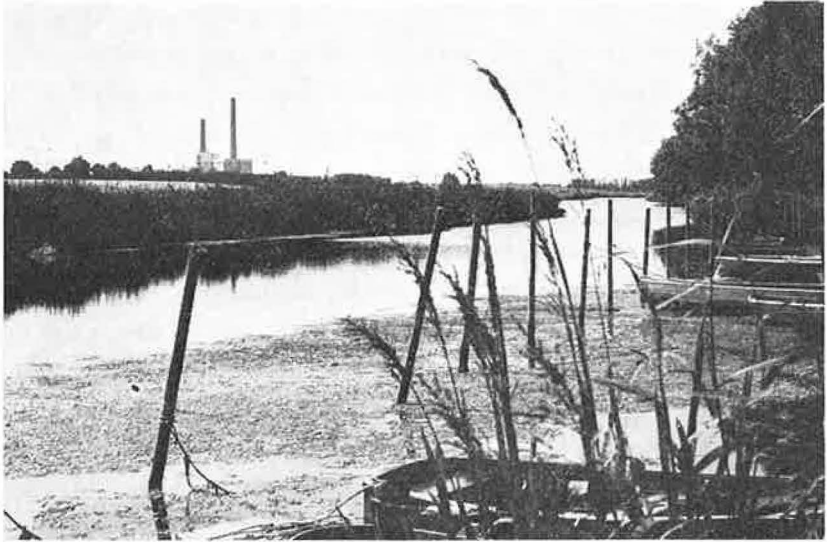
Endelig, for det tredie: dette værk bør ikke behandles som de tomme projekter fra denne eller hin borger, som hverken har evne eller vilje til at befordre et alment gode, men gør alt for vindings skyld som deres skik er, der medens de foregiver at ville gavne det offentlige

blot arbejder for deres egen fordel og ære, eller snarere æresyge – men som en opgave, der skal udføres excellent, og er en mand værdig, der mener sig født mere til folkets gavn end sin egen, og som slider for at tjene andre. Og for at den nu eksisterende sejlads kan blive bedre og mere fuldkommen, og for at havnen kan blive til større nytte eller blive tilstrækkelig hensigtsmæssig og sikker – for at begge dele skal kunne opnås, er det nødvendigt:

Først og fremmest at bede til Fader den Almægtige, *Gud*, den tre-fold gode og ophøjede, og det i *Jesu Christi*, vor Herres, navn og *Den hellige Ånds* enhed og sandhed, at Han vil tilstå os vore retfærdige ønsker og hjælpe dette sejlads-arbejde, som er begyndt i Hans eget Navn, for at det kan føres til sit ønskede mål, og at Han vil vende alt til evig ære for sit Navn og til nytte for vor næste og vore efterkommere i al fremtid. Og lad det være en evig hæder for vor gode Konge og et uforgængeligt minde om hans godhed mod alle undersåtter (Thi dette navn bør værket bære på sin pande: *Frederik den Femtes* Godhed mod de odenseanske undersåtter) og lad det være til gavn for alle og til skade for ingen. Gid også Gud den ophøjede vil bortvende og afværge alt skadeligt for selve arbejdet, og måtte han give os råd og bistand, så at resultatet kan svare til projektet. Således har jeg altid påkaldt Herren, som jeg også nu gør det, og jeg kalder Ham højtideligt til vidne på, at dette skal være det fortrinlige fundament og grundlag for alle vore handlinger i denne sag.

Dernæst kan man håbe, såvel som det er en embedsmands pligt at støtte dette foretagende, ikke blot med velvillige råd, men med al den styrke, hans embede giver ham – som det står at læse i en nylig udkommen befaling af vor allernådigste Konge – at der vil være en sådan, som vil påtage sig dette arbejde uden andet vederlag end æren ved tilfulde at have gjort sin pligt. Der bør også vælges to eller tre borgere, helst energiske folk fra købmandsstanden, som har evne og ansvarsfølelse til at føre omhyggeligt regnskab med indtægter og udgifter.

Desuden må der anmodes om Kongens nådige tilladelse, og der



Odense å, hvor den flyder forbi Seden by. I baggrunden Fyns-værket

må bønfaldes om hans gavmildhed, at han vil skænke fire eller fem tusinde rigsdaler til at udføre det første ledeværk i fjorden ved Stige, på det meget vanskelige sted, som sømændene kalder banken; og dernæst, at han allernådigst vil tillade os at følge den korteste vej, som går, såvidt muligt, i en lige linie fra bækken, der beskytter min præstegård, gennem Kræmmermarken til Odense Å, hvor den løber forbi landsbyen Seden. Denne vej har nemlig, som det vil være alle bekendt, en længde af en halv dansk mil eller tolv tusinde fod; og den møder der kun en enkelt bakke, Påskebakken, som knap er værd at nævne, da dens højde ikke overstiger femten fod, og dens mindste diameter, som skal gennemgraves, fordi kanalen skærer gennem midten af bakken, ikke i længde overgår sekshundrede fod – denne bakke kunne rettere kaldes den største højde, der skal udgraves på Kræmmermarken. Det område, som herved går fra de kongelige jorder, og hvis længde er en halv mil, men bredde kun tredive fod, vil andetsteds blive erstattet mere end tusindfold, nemlig ved at inddrive fjorden til agerjord. Denne fjord



Odense å, hvor den flyder forbi Seden by. I baggrunden Seden Læringshjem og Seden kirke

har tusind gange det ovennævnte areal, idet dens længde er over en mil og dens bredde en halv mil. Arbejdet vil, hvis kanalen skal graves af daglejere, koste seks tusinde rigsdaler, såfremt hver daglejer om dagen får en dansk mark for sit arbejde, og den kan bekvemt udgraves i løbet af fire år, når man kun udgraver en fjerdedel hvert år, eller en distance på tre tusinde fod. Den gennemsnitlige bredde af denne vej eller kanal skal være 24 fod og dybden 10 fod, for at kanalen, når den er fyldt med vand, kan få en kontinuerlig dybde af 3 fod; denne dybde er nemlig tilstrækkelig til joller, og den behøver ikke være dybere. Jeg sagde, at kanalens dybde skal være 10 fod fordi, da den største højde af marken, som skal graves ud, er 15 fod, og den mindste er 5 fod, vil den gennemsnitlige højde eller middelhøjden være 10 fod, og dette arbejde kan let udføres i et tidsrum af 3 uger, hvis antallet af gra-

vere hver dag er 400. En distance på 3000 fod, hvis bredde er 24 fod og dybde 10, indeholder nemlig 720000 kubikfod, thi

$$\begin{array}{r} 3000 \\ 24 \\ \hline 72000 \\ 10 \\ \hline 720000 \end{array}$$

og, hvis hver graver dagligt udgraver, og 20 fod fra stedet flytter 100 kubikfod – hvad jeg selv har erfaret mere end een gang, og det i sandet og leret jord, sådan som jorden for det meste er der, hvor kanalen skal føres – vil 400 gravere udgrave, og flytte ovennævnte distance, 40000 kubikfod hver dag, det vil sige 720000 i 18 dage, eller et tidsrum af 3 uger.

Thi, hvis een dag bortflytter 40000 kubikfod, vil 18 dage bortflytte 720000 fod, og da der i et område af halvanden mils afstand fra Odense er sekshundrede bønder, og hver af disse har en karl, behøver hver enkelt kun arbejde 2 dage om ugen, og det for sin fortjente løn, i hvert af årene, og på den bedste tid af sommeren, thi

$$\begin{array}{r} 600 \\ 2 \\ \hline 1200 \end{array}$$

og, når disse er fordelt i 3 afdelinger, vil der hver dag være 400 gravere, og da hver skal arbejde 2 dage om ugen, kræves der kun 3 uger til at udføre ovennævnte arbejde hvert år.

Enhver oplyst læser indser – også uden min belæring – let, at det samme arbejde kan udføres af 40 daglejere, såfremt antallet af dage hvert år bliver 180. Men hvis man spørger, hvorfra de 6000 rigsdaler kan tages, svarer jeg, at de kan fås ved en skat, hvoraf halvdelen skal pålægges byen, og den anden del alle de øvrige indbyggere på Fyn i et tidsrum af seks år, da det er et fælles gode, som skal iværksættes og fremmes ved kongelig befaling, og når dette sejløb er gennemført, vil enhver indbygger i byen og på hele

egnen føle sig rigere end før – og i øvrigt er den kongelige befaling tilstrækkelig grund, fordi Kongens vilje er alles ønske, hvorfor den både bør og kan fuldbyrdes; og andet er ikke at vente af en forstandig og vis Konge.

Her er udregningen:

Til 400 gravere, som arbejder 18 dage hvert år:

1200 rigsdaler.

Det giver i 4 år 4800 rigsdaler

Til udrustning og opsynsmænd i samme tidsrum 1200 rigsdaler

Det bliver i alt 6000 rigsdaler

Demonstration

Man tegner i en have eller et hvilket som helst andet sted med en 10 fods målestok et kvadrat; dette kvadrat har altså længden 10 fod og samme bredde, men dybden skal kun være een fod, og følgelig vil det indeholde 100 kubikfod. Man deler kvadratet i 4 lige store dele, og så påstår jeg, at hvis en sjettedel af hver del bekvemt kan udgraves og bæres 20 fod væk på en halv time, vil alle delene, d.v.s. 100 kubikfod, kunne fjernes på en dag, idet en dag har 12 timer. Det var det første.

Når 100 kubikfod udgraves og fjernes den nævnte distance for prisen af een dansk mark hver dag, vil 720000 fod koste 7200 mark, d.v.s. 1200 rigsdaler hvert år, hvilket i 4 år giver 4800 rigsdaler, og til udrustning og opsynsmænd 1200 rigsdaler, hvilket i alt er 6000 rigsdaler.

Eller:

Een kubikalen indeholder 8 kubikfod, og således vil en distance på een alen, hvis bredde er 12 alen og dybde 5, indeholde 60 kubikalen eller 480 kubikfod, og da 100 koster een mark, koster 480 fod $4\frac{4}{5}$ mark, og til udrustning og opsynsmænd $1\frac{1}{5}$ mark; det bliver i det hele en daler, og da således een alen koster en daler, vil 6000 alen koste 6000 rigsdaler, og 6000 alen udgør en halv dansk mil. Det var det andet.

Anmærkning 1: Den, der ikke forstår dette bevis, er ikke værdig at kaldes en mand ved sin forstands brug, endsige forstandig, da han må være blindere end en muldvarp, når han ikke kan se det.

Anm. 2: Med samme lethed kan det på marken, med 3 el. 4 stokke af 5 fods højde, der er sat i jorden efter ligevægt eller efter en lodsnor, vises, at den største højde i terrænet, der skal graves ud, ikke overstiger 15 fod.

Anm. 3: Man bør vide, at ovennævnte tusindtal er rundt, og at det overhovedet intet gør til sagen, om man trækker lidt fra eller lægger lidt til dette tal.

Anm. 4: Man bør også påpege, at denne dióryx eller kanal gennem marken skal have en bredde, der foroven er 15 alen eller 30 fod, og i bunden blot 9 alen eller 18 fod – nemlig på grund af skråningen til begge sider – for at dens middelbredde kan blive 24 fod eller 12 alen.

Anm. 5: Man skal være klar over, at både de 100 kubikfod, der skal graves ud hver dag, og den distance på 20 fod, som jorden skal flyttes, er gennemsnitlige tal. Ved overfladen er denne distance mindre, og i bunden bliver den større; og ligeledes kan der graves og fjernes mere end 200 kubikfod om dagen i løs jord, men hvor man møder sten og stenlag, bliver mængden knap 100 kubikfod.

Anm. 6: Kanalen krydser under udgravningen to sumpstrækninger, som gør arbejdet lettere for graverne; og da jorden for det meste er leret, kan den omdannes til teglsten, eller der kan brændes tegl deraf.

Anm. 7: Kilden, som jeg på selve Johannes Døberens dag for to år siden fandt på Johanneskirkeens jord, og som derfor bør kaldes Skt. Johannes' Kilde, lover stor hjælp til dette arbejde – men langt større hjælp er at vente fra den frelsens og nådens kilde, som er vor Herre Jesus Christus.

For det fjerde skal man vide, at denne vej, som er meget kort

og meget sikker, er den eneste, der bør vælges. Thi de to andre veje – den til højre gennem Odense Å, som først går mod øst og derpå mod nord, og den til venstre med retning først mod nord og derpå mod øst – har den dobbelte længde, og vil koste tre gange så meget, og de møder begge mange forhindringer, som vanskeligt eller slet ikke kan overvindes. Disse andre veje bør altså slet ikke vælges – først og fremmest fordi mange borgere og bønder derved vil føle sig krænkede, da enhver nøjeseende bekymrer sig om, at der ikke tages noget af hans ejendom, uden det bliver erstattet. På den nævnte vej derimod, som også er aftegnet på det vedlagte kort og angivet med gul farve, vil vi ikke træde nogen over tærerne – ikke en eneste hverken Odense-borger eller landboer. Dog kan visse afsnit af de to andre veje i tidens løb med GUD's hjælp gøres sejlbare, som det kan ses af det vedføjede topografiske kort, da dette kort både viser et tværsnit og en grundplan af kanalen. Men den, der kaster sig ud i dette, må være indstillet på selv og af egen fri vilje at påtage sig alle udgifterne til arbejdet, og ikke begære anden gevinst deraf end den, der fremkommer af sig selv ved hans egen og den fælles nytte, og som ikke er til skade for nogen.

For det femte: den anden del af arbejdet, som skal fuldende dette sejlløb, skal udføres i Odense Å, hvor den flyder forbi byen eller landsbyen Stige. Denne å er nemlig af den bedste natur, sødme og beskaffenhed, og fører intet af mineralriget med sig, hvilket fremgår af huden, der fornylig er trukket op af vandet; disse beholder nemlig deres smidighed, hvorsomhelst de end bliver udvasket af åens vand; og denne prøve, der intet andet sted i Danmark og Norge giver så godt resultat som i Odense, viser, at denne å er *Gud's* særlige velgerning gennem naturen mod denne by. Imidlertid mister åen denne natur og ferskhed samtidigt med, at den blandes med havvandet, og denne skade kan undgås for det første ved det ovennævnte ledeværk, som skal udføres for kongelige midler. For det andet: hvis det tillades enhver at få så stor en del af stran-

den til ejendom, som han kan opdyrke til agerjord, vil der, da området er en mil langt og en halv mil bredt, indvindes mere end 500 mål landbrugsjord, hver indeholdende 112.000 kvadratalen, hvilket hos os kaldes en tønne land; og denne jord bør ved kongelig gunst allernådigst tilstås frihed for alle offentlige skatter i et tidsrum af 30 år, hvis ellers den kan opdyrkes. Da der nemlig består en gordisk knude eller vanskelighed deri, at ovennævnte å fra Stiges nordlige kyst til det sted, hvor skibene lastes og losses, ikke flyder ad en lige vej, men i overordentligt snoede krumninger, så undgås og rettes disse krumninger let, hvis der bygges en kanal på 72 eller 120 fods bredde (dette er nemlig en rimelig og mere end tilstrækkelig bredde for enhver kanal beregnet til endog de største fragtskibe – og udgifterne bliver de samme, fordi kanalen bygges i fjorden) og 10 fods dybde, som på begge sider befæstes med brædeværk, sammenføjet af stærke pæle og planker, og en sammenbygget vold. Når åen tvinges inden for så snævre grænser, vil den selv frembringe den rette dybde ved at udgrave bunden, og således vil den bevare sin ferskhed i fjorden gennem en distance af en dansk mil, og de holme, som er i åen, vil derved blive omskyllet af sødt og fersk vand. Begge kanaler, nemlig både den i fjorden og den på land, kan senere udgraves med både beregnet til gravearbejde; disse skal selvfølgelig udstyres med en sådan indretning, som mekanikerne kalder et pater-noster-værk, eller noget andet af samme slags. Endvidere kan begge kanaler – den første hvor den falder ud i åen ved Seden, og den anden hvor åen løber ud i havet – befæstes med en dobbelt sluse eller hollandsk lukke, hvis det nogensinde bliver ulejligheden værd, nemlig hvis denne handelsplads ved det Baltiske hav og Odense Fjord med tiden og med *Gud's* hjælp skulle blive mere besøgt. Det er dog bedst at udgrave den første kanal til de ovennævnte joller og også udføre den anden kanal på den omtalte måde, selv om det medfører større udgifter – på denne måde bliver værket nemlig mere holdbart. Heraf kan det også ses, hvori egnenes forbedring især består, nemlig først og fremmest i

udbedringen af fjorden og i, at vi her kan få dyrket jord og klart ferskvand i stedet for det salte hav.

For det sjette: som det vil stå enhver frit for af et godt hjerte at hjælpe og forsvare dette fromme værk både med råd og dåd, således vil det også tillades enhver, der søger om det, at opføre alle slags passende bygninger på forskellige steder; men først og fremmest må man arbejde på, at der bygges sygehuse og andre lignende institutioner for offentlige eller private midler, og at enhver, som på grund af legemssvækkelse eller alderdom nyder støtte af *Kongen*, og som fordem har gjort krigstjeneste, kan bo gratis der. Hele dette værk vil nemlig efter mit hjertes ønske blive et stort gode, kært for *Gud* og mennesker, og, så vidt muligt, fælles for alle, ligesom det frie hav. Det håber jeg også af den trefold gode og ophøjede *Gud*, fordi jeg har gjort alt med *Gud*, og intet uden ham. Hele dette foretagende bør ej heller behandles som en enkel og ubetydelig sag, men som en vanskelig og vigtig, og som et værk, til hvis gennemførelse jeg – ikke med ironi og sarkasme, som en vis Kristen Jensen (Kristen dog kun af navn) – men instændigt og bedende ja brændende og tårefyldt anråber om guddommelig hjælp – og ydmygt om menneskelig.

På dette fundament, sammensat af seks dele, skal altså dette sø-værk bygges, hvis det nogensinde skal nå til et godt og ønsket resultat. Og dette er også grunden til, at jeg i den latinske tunge har villet beskrive og forklare det, som jeg selv længe har overvejet alene. Viden og erfaring har nemlig lært mig det, som alle, der blot har en smule indsigt ud over mængden, ved, at en god vilje og en retfærdig sags karakter består i altid at ville glæde *Gud* og gode mennesker, og at den, der – alt andet lige – formår, ikke blot at udtrykke sine egne tanker klart i latinsk tale, men også at forstå andres tanker udtrykt i Romer-sproget, han vil altid have særlige evner til at føre enhver sag fremragende, og han vil kunne udrette sådanne ting, som overgår forventningerne, når han ellers får guddommelig nåde og menneskelig magt til hjælp. Til alle hine henven-

der jeg mig altså med dette mit dedikationsbrev og anbefalelses-skrift, i håb og tillid til, at der vil være en eller anden af dem, der vil gøre fælles sag med mig.“

Efterskrift:

von Havens projekt går altså ud på, at der fra præstegården ved Vor Frue Kirke graves en kanal tværs gennem Kræmmermarken, følgende en lige linie til det sted, hvor Odense å passerer Seden by. Kanalen er ikke klart aftegnet på de to håndtegnede, farvelagte kort, von Haven har ladet udføre „af en højagtet Borger i Odense“ ved navn Dalin;⁹⁾ men formentlig drejer det sig om linien B-C. (Det bemærkes, at åens løb ikke er korrekt indtegnet på kortene). Arbejdet vil efter hans beregninger kunne udføres på knap 30.000 arbejdsdage, og han foreslår 400 gravere i en periode af 3 uger (18 arbejdsdage à 12 timer) i løbet af 4 somre. Hver daglejer skal pr. dag have 1 dansk mark for sit arbejde, og med udgifter til materialer og „opsynsmænd“ vil hele projektet kunne udføres for 6.000 rdl, der skal opkræves som skat, halvdelen af byens indbyggere, resten af øens øvrige indbyggere over et tidsrum af 6 år. Et par af byens købmænd skal føre regnskab over udgifter og indtægter. Udover gravning af selve kanalen, der vil få en længde af en halv mil, skal der ved Stige bygges et „ledeværk“, der skal hindre, at åens ferskvand blandes med det saltede havvand; værket skal udføres for kongelige midler, og von Haven anslår et beløb på 4–5.000 rdl. for tilstrækkeligt.

Det står ikke helt klart, hvorledes von Haven har tænkt sig dette „ledeværk“ udført. Denne del af projektet er ikke beskrevet så klart og detaljeret som selve kanalen; men der må være tale om en slags dæmning – og af ikke helt ringe dimension, da han beregner et beløb næsten på størrelse med det, som gravningen af kanalen tværs over Kræmmermarken vil beløbe sig til.

Hvordan projektet er blevet modtaget vides ikke. Aviser havde



Mindestenen over stiftamtmand Fr. Buchwald ved Odense havn

byen ingen af, og skriftlige reaktioner af anden art har jeg ikke fundet. Det må blot slås fast, at det endelige initiativ til gravning af en kanal først blev taget 40 år senere.

Århundredets bestræbelser førte først til et frugtbart resultat i 1794, hvor ved kgl. reskript af 20. august s. å. nedsattes „Odense Kanal Udførelses Kommission“, bestående af stiftamtmand Friedrich v. Buchwald, kammerråd Poul v. Rosenørn, Ulriksholm, justitsråd J. M. Ljungberg, oberst Chr. Fr. v. Peymann og kaptajn Th. J. v. Wegener. Kommissionen holdt sit første møde på Odense slot den 28. september 1794, hvor stiftamtmand v. Buchwald (1747–1814)¹⁰ blev valgt til formand. Normalt tilskrives æren for initiativet, der førte til byens havn, stiftamtmanden, idet det var ham, der med støtte af købmandslavet gjorde regeringen interesseret i nedsættelse af den nævnte kommission. Nok udførte formanden et stort arbejde, indtil han i 1798 nedlagde embedet som stiftamtmand og – vel nok mest på grund af økonomiske vanskeligheder i forbindelse med sit fædrene gods Gudumlund i Nørrejylland – rejste til Italien, hvor han boede indtil sin død i 1814. Men også andre af

kommissionens medlemmer fik afgørende indflydelse på projektets endelige udformning. Det var således kaptajn Wegener, der udarbejdede selve projektet, og det allerførste initiativ må nok tilskrives justitsråd Ljungberg, idet han allerede 2 år før stiftamtmandens henvendelse til regeringen af „Det kgl. General Lands-Økonomi og Commercekollegium“ den 30. januar 1792 var blevet bedt om at undersøge mulighederne for gravning af en kanal ved Odense. Hans betænkning, der er affattet på tysk og dateret den 1. december 1792, opbevares på Landsarkivet. Her findes for øvrigt andre indkomne forslag til Kanalkommissionen samt forhandlingsprotokol fra 1794, korrespondance- og regnskabsprotokoller fra 1796.

Efter at kommissionen havde foretaget „Opmaalinger, Nivelleringer og andre fornødne Undersøgelser, som kunde tjene til at oplyse og bedømme Muligheden af den foretagne Plans Udførelse“, kunne arbejdet påbegyndes i 1797. Kanalen fik som bekendt et helt andet løb end det af von Haven foreslåede; den fik en længde af 8 km (von Haven: en halv mil); arbejdet strakte sig over 7 år (von Haven: 4 år), og udgifterne beløb sig til 170.000 rdl. (von Haven: 10–11.000 rdl.), der skaffedes fra forskellige fonds mod, at staten udstedte obligationer for beløbene (efter von Havens plan skulle udgifterne udredes af den fynske befolkning). Staten ejede havnen indtil 1858, hvor den blev overdraget Odense by for et beløb af 100.000 rdl.

Arbejdet var tilendebragt i 1804 – der havde ikke meldt sig så mange arbejdere, som kommissionen havde håbet, og arbejdet var derfor ikke skredet så hurtigt frem – men allerede den 7. oktober 1803 sejlede det første skib ind gennem kanalen, medførende en ladning kalksten, der skulle anvendes til opførelse af Lahns Stiftelse i Nedergade.

Det vakte stor opmærksomhed, da jagten „Neptunus“ stod kanalen ind. Begivenheden omtales da også i „Fyens Stifts Adresse-Avis“: „Denne Dag er mærkværdig for vor Bye, derved at det første Fartøj (en liden med Kalk ladet Jagt, som føres af Peder Svend-



Omkring 1900 gravedes en ny kanal fra Nisted til Stige. Et stykke af den oprindelige kanal er endnu bevaret

sen Ganderup fra Gudumlunds Fabrik ved Aalborg og tilhører Grev Schimmelmann) er lykkelig passeret den nye Kanal op til Bassinet, strax uden for Nørreport. Jagten gik omtrent 7 Fod dybt“.

Siden er der foretaget adskillige uddybninger af kanalen og udvidelser af havnen (1876, 1883–86, 1901–04, hvor der gravedes en ny kanal fra Nisted til Stige, 1920–21, hvor vanddybden blev forøget, 1939–45, hvor bassin II blev gravet, og 1961–65, hvor bassin III blev gravet). Der er således i dag 3 havnebassiner, og den nuværende kanal er 3 gange så dyb som den, der gravedes omkring 1800.

Tilbage står et forsøg på at besvare spørgsmålet om, hvorfor von Havens projekt ikke vandt interesse hos de implicerede parter. Var det nemlig lykkedes ham at skabe en sådan hos Frederik V og hans regering, var projektet sandsynligvis blevet bragt til udførelse.

Når det lykkedes i 1790'erne og ikke i 1750'erne, hænger det

nok først og fremmest sammen med den interesse, der da vistes projektet på lokalt plan. Der var i årene forinden etableret flere nye industrivirksomheder (bl. a. en eddikefabrik, et farveri og et par klædefabrikker), og flere af byens købmænd og håndværkere havde arbejdet sig op til stor velstand; det gælder ikke mindst P. W. Eilschow, der drev en omfattende købmandshandel samt det tidligere nævnte sæbesyderi, og handskemager J. M. Lahn, der eksporterede handsker til store dele af Europa og sammen med byens mange handskemagere holdt en betydelig industri i gang; eksempelvis kan nævnes, at der i 1769 udførtes 994 dusin handsker til den øvrige del af landet, 4314 dusin til udlandet. Også andre virksomheder havde brug for at transportere varer pr. skib; sukkerraffineriet modtog således sukker fra København, og der udførtes en del korn fra Odense (eksempelvis i 1769 30.000 tdr.). – Det er da i højeste grad forståeligt, at handelsstanden støttede v. Buchwalds henvendelse til regeringen i 1794.

Imidlertid udeblev den vækst af byens industri, som ville have været en naturlig følge af byens nye havn. Der var som bekendt dårlige økonomiske forhold for købstæderne i de første årtier af det 19. århundrede, og der dukkede ikke mange nye industrivirksomheder op i den fynske hovedstad. Byens vækst tager først for alvor fat i 1840'erne, og der anlægges i de følgende årtier en lang række større virksomheder.

Fremgangen aflæses tydeligt i oversigten over skibe, der var hjemmehørende i Odense, og skibe, der anløb byen, samt selve byens befolkningstal:¹¹⁾

Hjemmehørende skibe i Odense	Indgående skibe	Befolkningstal
1769: 28	1769: 116	1769: 5464
1798: 29	1798: 138	1787: 5363
1832: 32	1826: 244	1801: 5782
1840: 23	1837: 266	1834: 8709
1850: 58	1847: 651	1860:14255
1860: 77	1868: 698	1880:20804
1880: 72	1881: 719	1901:40138
1900: 53	1898: 864	

Til gengæld udeblev interessen for von Havens kanalprojekt i 1750'erne. Det har da også sine svagheder: For det første er der kun tale om en kanal og intet bassin. (Da der gravedes en kanal 50 år senere, gravedes der samtidig et bassin med 300 m bolværk). Efter von Havens plan skulle skibene altså ankre op ved kanalens udløb i åen, hvor varerne skulle omlades i „joller“, der ad kanalen skulle bringe dem ind til selve byen. Desuden ville kanalen med sin ringe dybde være udsat for at løbe tør ved udpræget lavvande.

von Havens projekt løste med andre ord ikke problemet med en havn, og det er måske grunden til, at der ikke skabtes interesse for det. Havde det imidlertid fået en drejning, så at kanalen var blevet gravet nogle fod dybere og der ved enden af løbet var blevet gravet et bassin og det var blevet forsynet med bolværk, havde Odense fået en havn et halvt århundrede før, end det blev tilfældet, og den ville sandsynligvis have kunnet måle sig med den senere havn, såfremt arbejdet var blevet udført på en teknisk forsvarlig måde. Var kanalen blevet gravet efter von Havens anvisning, ville den uden tvivl senere være blevet uddybet og forsynet med et bassin ved Pjentedammen. Fortsætter man den tænkte udvikling, ville udløbet i åen på et senere tidspunkt være blevet rettet ud, og kanalen ville være blevet forlænget i retning mod Stige indtil det sted, hvor den rammer den nuværende kanal, som den herfra ville have fulgt i sit videre løb. Den ville da ikke have været af ringere kvalitet end den kanal, byen senere fik. Byens havnekwarter ville da have strakt sig fra Pjentedamsgade og mod øst. Det kunne *måske* have sparet byen for nogle af de problemer, gennembrydningen af bykernen i de senere år har ført med sig, men til gengæld have skabt helt andre?

Endelig er der måske en anden og mere nærliggende grund til, at der ikke blev skabt interesse for von Havens kanalprojekt. Det var fremsat af en klerikal person og oven i købet på latin, og hvem har forstået det sprog i datidens Odense? von Haven har måske fra sin præstegårdshave kunnet skimte åen i det fjerne; men hans drøm

om at se skibene ankre op og sende deres varer med pramme ind til kanten af hans have gik altså ikke i opfyldelse. Da byen endelig fik en havn, var han forlængst død.

Men endnu henligger på Katedralskolens bibliotek hans latinske manuskript til et ikke helt almindeligt kanalprojekt for Odense by.

NOTER

1. „Da Hans Kongel. Majest. Vor Allernaadigste Arve Konge og Herre Den Stormægtigste Monarch Friederich den Femte Hans Høye Fødsels-Dag d. 31. Martii 1757 Blev celebrered med Oration og Music paa det Kongelige Gymnasio udi Odense blev dette indsendt fra den bekiendte Danske Poet Ambrosius Stub“. Digtet er aftrykt i Erik Kromanns udgave af Ambrosius Stubs digte, 1972, bd. II, s. 31–35.
2. Man ved, at Christian VI i 1744 havde bestilt musik til et ikke nærmere angivet gymnasium hos Telemann, og muligvis har Frederik V nogle år senere bestilt et lignende værk hos den kendte komponist.
3. „Den Stormægtigste Monarch, vor allernaadigste Arve-Herre og Konge Frederich den Femte, Konge til Dannemark og Norge, de Venders og Gothers, Hertug udi Slesvig, Holsten etc. Da Han indtræder Udi Hans velsignede og prisværdigste Alders 36te Aar, Og Hans Fødsels-Dag blev celebreret paa Odense Gymnasium den 31. martij 1759 ved en solenne Oration af Professor Niels von Haven, blev dette opsat af Hans Kongl. Majestæts allerunderdanigste Arve-Undersaat, og troe Forbeder hos Gud Salomon von Haven, Sogne-Præst til vor Frue-Kirke i Odense, som og har forfærdiget hosfølgende Texter, og ladet Musiquen til den componere af den ypperlige og vidtberømte Capelmester i Hamborg, G. P. Telemann, der videre er bleven perfectioneret og opført af Stedets Cantor Monsr. Sibbern“. (Ifølge oplysning fra prof. Søren Sørensen, Århus, opbevares Telemanns originale partitur til denne kantate i konservatoriebiblioteket i Bruxelles).
4. Ifølge Engelstoft „Odense Byes Historie“ opr. Ellemose-eng.
5. Holbeck: Odense Bys Historie, s. 194.
6. Fyens Stiftstidende nr. 52, der fejlagtigt angiver den 24. december.
7. Salomon von Haven havde yderligere 4 brødre: Lambert von Haven (1695–1738), sognepræst i Vester Skerninge og Ulbølle; Jens von Haven (1696–1778), provst i Vester Velling og Skern; Michael von Haven (1700–1751), præst i Asdal og Horne; Peder von Haven (1715–1757), provst i Sorø, dr. theol., senere professor ved Sorø Akademi.
8. Telemanns musik er behandlet i en artikel i Odenseaner-Samfundets Tidsskrift af mag. art. Jens Peter Jacobsen, Århus Universitet, nr. 34, 1966, s. 592 ff.
9. Engelstoft nævner (Odense Byes Historie, s. 509) Dalin som en af byens kunstnere omkring 1760.

10. Friedrich v. Buchwald (1747–1814) efterfulgte 1789 stiftamtmand Bille Brahe, og som den første stiftamtmand tog han bolig på slottet. Ikke alle har villet anerkende hans betydning som embedsmand; der blev endog skrevet smædeviser om ham for at latterliggøre ham. Der nævnes da også kun mindre reformer fra hans embedstid: indførelse af husnumre i Odense, brolægning af Albani Torv samt bestræbelser på at skaffe byen et teater og et nyt apotek.
11. Ifølge Holbeck „Odense Bys Historie“.