

Buchwald og kanalen

Af *Otto Madsen*

I Fynske årbøger har i de senere år kanalen til Odense to gange været omtalt, i begge tilfælde dog som efterskrift til beskrivelser og diskussion af det projekt, som Salomon von Haven udarbejdede i 1757.¹ Det realiserede forslag til den nuværende kanal antages for fyldestgørende beskrevet, især af J. Lauritsen i hans »Søvejene til Odense« fra 1873.

Der er imidlertid adskillige mangler og unøjagtigheder i denne bog. Forfatteren, der var lærer på Borgerskolen i Odense, benyttede kun akterne i det lokale havnearkiv, og heri er baggrunden for byggeriets realisering kun sparsomt belyst. Lauritsen tøver ikke med at tildele stiftamtmand Buchwald æren af at have »undfanget Tanken om en Kanal til Odense«, men efter fremstillingen måtte initiativet nærmere siges at have ligget hos købmandslavet, som forfattede det ældste og første af de dokumenter, han benyttede. Senere forfattere lader derfor 'handelsstanden' få æren af værket. Lauritsens beløb for de samlede anlægsomkostninger (169.000 rd.) er heller ikke korrekt. Beslutningsprocessen og finansieringen er derfor de væsentligste emner for denne tredje artikel om kanalen.²

Baggrunden

Omtrent siden opsvinget i benyttelsen af Odense fjord til søværts transport af varer til byen indtraf i 1680'erne, finder vi beklagelser over den besværlige sejlads til skibbroen. »Fra Munkebo hertil er 1 mil, som ikke med nogen kurs kan beskrives, da den går i mange kroge ud og ind«, hedder det for eksempel i en beskrivelse fra 1762, og 18 år senere konstaterer redaktør Iversen i sin avis, at »ladepladsen duer slet intet, da varerne fra ladestedet til havnen må først føres en mil og ofte længere med pramme, efter at de først er kørt en fjerdingvej fra Odense til dette ladested. Hvilke bekostninger og ulejligheder volder ikke slig en transport!«

Tanken om, at der kunne gøres noget ved forholdene, var ikke oden-seanererne fremmed; det kneb blot at vinde lydhørhed. 1706 synes magistraten at have haft konkrete planer – hvilke vides ikke – men en ansøgning om tilskud fra kongens kasse blev afvist.³ Senere initiativer spænder fra forslag om at anskaffe en muddermaskine til det fantastiske projekt i 1757. Selv om adskillige forslag var mere realistiske end dette, var der fortsat ingen støtte at hente i regeringen, der overhove-

det forholdt sig passiv i ethvert spørgsmål om havnevæsenets forbedring i Danmark.⁴ Generaltoldkammeret, under hvis ressort sagerne sorterede, havde på grund af problemernes uoverskuelighed udviklet sig til en forhindring, som det gjaldt om at undgå, hvis man ville til tops med havneprojekter. Først i 1789 kom en mand til Odense, som kendte vejen.

Den rette vej til kongelig bevågenhed

Den 1. april 1789 tiltrådte en ny stiftamtmand over Fyn, kammerherre Friedrich v. Buchwald. Eftersom hans baggrund fik stor betydning for kanalprojektets første faser, skal nogle træk af denne kort ridses op.⁵ Han var født 22. juli 1747 på godset Gudumlund i det nordlige Himmerland i et noget uvejsomt, stærkt vandlidende terræn nær Lille Vildmose. Som ung havde han i en kort periode været tilknyttet diplomatiet, men valgte så i stedet en karriere inden for lokaladministrationen. Allerede i marts 1776 blev han udnævnt til amtmand over Dronningborg, Silkeborg og Mariager amter, en post, han beholdt til forfremmelsen i 1789.

Som amtmand var et af hans første initiativer den første sommer at undersøge transportmulighederne på det store vandløb gennem hans distrikt. Til Generaltoldkammeret berettede han 28. oktober 1776, at han havde »rejst 6 mile langs med Gudenåen og erfaret, at bemeldte å kunne for transporten af alle landets produkter blive navigable med pramme, når en og anden ubetydelig hindring blev ryddet af vejen«. Der kom ikke noget ud af henvendelsen, men ideen om en indenlandsk pramfart udnyttede han omgående på sit eget gods, hvor mindre vandløb kunne uddybes, medens andre måtte kunstigt udgraves. Kanalgravningen, som han indledte året efter, stod på gennem en længere periode, og med den skabtes efterhånden en sammenhængende vandvej af over 7 kilometers længde fra Lindemborg å i syd til Limfjorden i nord. Kanalen udnyttede han til transport af kalk fra et kalkværk, der straks blev anlagt, og de produkter, der forarbejdedes på hans senere opførte fabrikker.

Det var derfor kun naturligt, at han efter at være etableret i Odense måtte blive tiltrukket af de muligheder, der tilbød sig få skridt fra bopælen på slottet. Sine tanker om sejlads på åen gav han første gang form i en skrivelse af 23. juni 1792, og da dette andragende er den egentlige start på Odense kanals anlæg, fortjener det at gengives i sin helhed.⁶

»Pro Memoria.

Det er formodentlig det højkongelige General Land Oeconomi og Commerce Collegium bekendt, at de varers transport, som søværts bringes til Odense, er forbunden med en del vanskeligheder, formedelst såvel de adskillige lave steder, som findes i Odense fjord, som endelig formedelst en landtransport af omtrent $\frac{1}{2}$ mil fra det sted, hvor fjorden ophører, til Odense Port.

Adskillige er af den formening, at disse vanskeligheder kunne hæves eller i det ringeste for en stor del formindskes, når den forbi Odense ud i havet løbende å blev oprenset.

Kunne sådant uden alt for betydelige omkostninger gå an, ville fordele for handel og vandel unægtelig blive betydelig.

Jeg anser derfor til Odense bys opkomst og sande vels befording for min pligt på denne tingenes beskaffenhed at gøre det høje collegium opmærksom, om højsamme ikke måtte finde for godt at sende en kyndig mand derhen, som kunne undersøge, hvor stor en sum omtrent til åens opgravning kunne behøves? samt hvad fordel deraf kunne håbes? for at bedømme, om dette arbejde fortjener at foretages eller ej.

Tillige ville måske ikke være mindre nyttig, om tillige og blev undersøgt denne ås gang fra Odense af lige til dens udspring, som er i skovegnen omtrent ved Mullerup eller Brahetrolleborg, om måske Odense by, som begynder at lide nød for brænde, ikke fra disse egne, hvorfra det ellers, når det pr. axe skulle transporteres, ville blive umådelig dyrt, kunne ved flodning på åen erholde samme.

Brændevins-brænderierne, hvortil megen brænde behøves, er en af byens hovednæringer, da den for en stor del dermed betaler den norske tømmerlast.

Sagen anser jeg for vigtig, og derfor ærbødigt indstiller den til det høje collegii indsigtfulde overvejelse og videre foranstaltning.

København, d. 23. Jun. 1792, Buchwald
Til det højkongl. General Land Oeconomie
og Commerce Collegium.«

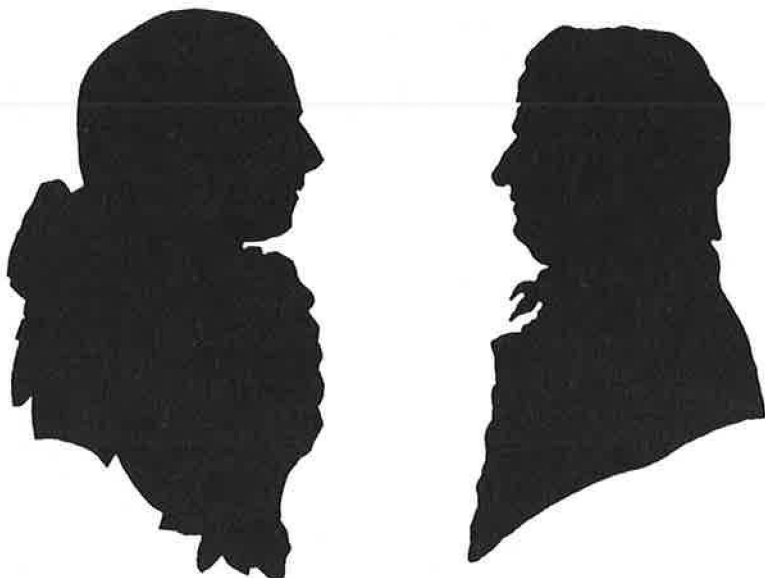
Ikke blot indholdet, men selve brevet form er bemærkelsesværdig. Her er ikke tale om en omstændelig og højtidelig petition i tidens blomstrende stil, blot et uformelt ark papir med nogle temmelig vagt formulerede ønsker om nogen praktisk hjælp. Sådanne anmodninger var som nævnt tidligere fremkommet og altid besvaret med larmende ligegyldighed. Alligevel resulterer dette brev i, at kollegiet efter bare en uges ekspeditionstid beder justitsråd, professor J.M. Ljungberg om at undersøge forholdene. Ikke kun en tilfældig ingeniør, men lan-

dets måske betydeligste kapacitet inden for de tekniske videnskaber. Noget særligt må ligge bag.

Et endeligt bevis for sammenhængen kan ikke gives, men indicierne er fuldt ud til stede. Buchwalds brev var, som det fremgår, skrevet i København, hvortil han var ankommet nogle dage forinden. Efter brevetts hele form kan det antages, at det er et kort »follow-up« til en mere vidtløftig, mundtlig redegørelse ved en sammenkomst, hvori en af regeringens mest indflydelsesrige mænd var deltager. Blikket falder derved uvilkårligt på stats- og finansminister og samtidig chef (førstedeputeret) for Kommercekollegiet, grev Ernst Heinrich Schimmelmann.

Schimmelmann, der var et halvt år yngre end Buchwald (født 4. december 1747), var en god bekendt af denne, bl.a. fordi han ejede godset Lindensborg ikke langt fra Gudumlund. I det store Schimmelmannske privatarkiv i Rigsarkivet fremgår dette tydeligt, idet der her er bevaret ikke mindre end 57 breve fra Buchwald fra perioden 1772–1805. De udgør en – hidtil overset – guldgrube af oplysninger til en Buchwaldsk biografi, også med talrige enkeltheder vedrørende den her behandlede sag.⁷ I mange af disse breve omtaler Buchwald ham som sin bedste ven; blot som eksempel: »De har i henved 20 år vist mig mere venskab end den hele øvrige menneskeslægt« (1797). De følgende uddrag vil vise, at antagelsen om Schimmelmanns aktive medvirken til byggeriets realisering bærer nogen vægt. Fremfor alt forklarer det, at det blev Kommercekollegiet og ikke Generaltoldkammeret, hvor Schimmelmann ingen direkte indflydelse havde, der fra starten blev forbindelsesleddet i den centrale administration. (Til stede ved denne postulerede sammenkomst har måske også været den nedenfor omtalte grev J.L. Reventlow fra Brahetrolleborg).

Professor Ljungberg rejste til Fyn kort efter, at opgaven var ham overdraget, sandsynligvis sammen med Buchwald, der kom til at sætte stor pris på hans selskab. I løbet af sommeren fulgte han åens løb fra udløbet i fjorden til dens udspring fra Brændeskov sø,⁸ en strækning af omkring 8 mil (ca. 60 km). Resultatet blev fremlagt i en (tysksproget) rapport med tilhørende tegninger, der var udarbejdet i København og dateret 1. december 1792. Åen kunne, mente han, gøres sejlbar ved opmudring lige fra udspringet til Odense, men det ville koste penge, mere end 40.000 rd. Han foreslog den besejlet med samme slags kanalbåde, som man brugte i England, nemlig fladbundede pramme, 7 fod (ca. 2 m) brede og 40 til 70 fod (12½–22 m) lange. På strækningen måtte indrettes 4 sluser ved de eksisterende møller, også bygget efter engelsk facon; derudover skulle investeres i 4 mud-



Grev Schimmelmann og kammerherre Buchwald. Af den første findes nok malede portrætter, men Buchwald kendes kun fra den gengivne silhuet. (Frederiksborg).

dermaskiner og 12 pramme. I fuldstændig overensstemmelse med Buchwalds oplæg lovpriser han ideen: »Især ville de kommende slægter, når folkemængden og industrien har opnået den fornødne højde, som man nu med vished kan forudse, rundelig kunne betale de herpå anvendte bekostninger, og disse ville taknemmelig ihukomme enhver, der har befordret fuldførelsen af en så nyttig plan«.

Lidt anderledes stillede han sig over for tanken om at opmudre åen fra Odense til udløbet i fjorden. Dette ville efter et helt foreløbigt overslag koste 12.600 rd, heri inkluderet en opmudring af sejløbet fra åmundingen til Stige havn (dvs. losse- og ladestedet) til 4 fods dybde samt anlægget af en sluse ved Ejby mølle. Imidlertid ville man til staidighed have problemer med tilsanding i dette løb. »Denne uløjlighed«, fortsatte han, »var hævet, når der fra åmundingen til Odense gennem landet blev anlagt en kanal«. Hertil gives god lejlighed, og længden ville kun blive $\frac{1}{2}$ mil mod åens $\frac{3}{4}$ mil lange, bugtede løb. Men prisen for en sådan turde han ikke udtale sig om.

Ljungbergs rapport blev straks tilsendt Buchwald til udtalelse. Han videreekspederede den omgående – bilagt en dansk oversættelse af

hensyn til modtagerne – til magistraten, købmændene og skipperne. Magistraten var ikke uventet betænkelig ved omkostningerne og erklærede rent ud, at »derudi kan man på byens vegne ej indlade os«. Skipperne forholdt sig ret neutrale, men købmændene viste sig helt anderledes konstruktive. Også de var naturligvis forfærdede ved tanken om, at anlægget kunne komme til at koste dem penge, men hvis regeringen ville bidrage med rund hånd, var de slet ikke uvilligt stemte for forbedringer. Blot var det egentlig ikke transporten over land, der udgjorde det reelle problem. Med storslået veltalenhed kunne oldermanden, Claus Nissen, derimod berette om de utålelige chikaner, købmændene var udsat for fra bådførernes side. Kunne man komme så vidt, at skibene kunne sejle lige op til bolværket ved Skibhusene, ville fordelene være iøjnefaldende.

Kritikken af bådførernes rolle i den komplicerede transport kunne måske nok være berettiget, ikke mindst fordi der bestod et gammelt modsætningsforhold mellem »Skibhusmanden«, der mente sig autoriseret af byen til denne fart, og de såkaldt uberettigede fra Stige, men man må snarere opfatte brevet som et politisk bestemt modspil for at få en lavvandet kanal til pramme udvidet til noget, der ulige mere ville lette forbindelsen med omverdenen. Buchwald, der muligvis følte denne indirekte kritik krænkende, fastholdt i sit svar sine oprindelige intentioner. »Det er lidet muligt, at mennesker af den opdragelse som disse godtfolk, hvis erklæring jeg har kunnet indhente (og) har bekommet, skal kunne besvare spørgsmål, hvis oplysning forudsætter kundskaber i de vanskeligste videnskaber«. På Ljungberg var købmandslavets betragtninger derimod ikke spildt. Efter længe at have overvejet dilemmaet, gav han omsider i et brev af 22. januar 1794 udtryk for, at en kanal til 7 à 8 fod dybgående skibe, ikke blot til Skibhusene, men helt til Odense, var at foretrække.

På dette tidspunkt var sagsbehandlingen næsten gået i stå. Kommercekollegiet havde i juni 1793 tilsendt Finanskollegiet sagens akter for at få en principiel tilladelse til at bekoste mere økonomisk krævende undersøgelser. Skønt denne godkendelse vel ikke kunne forventes at medføre noget særlig hårdt træk i statsfinanserne, varede det mere end et år, før kollegiet bekvemmede sig til et – positivt – svar. En forhaling, der overrasker, eftersom kollegiets chef som omtalt var grev Schimmelmann, finansministeren. Forklaringen var og er vel, at der var deputerede i kollegiet, som var tilstrækkeligt drevne til at se gennem formuleringen, »at der nu for tiden egentlig kun er spørgsmål om de omkostninger, en sådan undersøgelse vil medføre«. At projektet ville koste mindst 50.000 rd, var alle klar over.

Med Finanskollegiets accept kunne Kommercekollegiet i et anderledes tempo gøre en såkaldt forestilling klar til kongen (i praksis kronprins Frederik (VI) og hans 'geheime' statsråd). Allerede 10 dage efter, den 29. juli, havde det sit forslag parat.

Projektet godkendes

Kongens svar på Kommercekollegiets store forestilling blev undertegnet 13. august 1794, og ved et rescript ugedagen derpå, den 20. august, nedsattes da »Kommissionen til Undersøgelse af en Kanals Anlæg ved Odense«. ⁹ Som medlemmer udpegedes Buchwald, kammerherre Rosenørn på Ulriksholm, Ljungberg, kaptajn Wegener ved Jægerkorpset og oberst Peymann i Rendsborg. De to sidstnævnte valgte, fordi de havde erfaringer fra bygningen af den store slesvig-holstenske Ejderkanal fra Kiel til Rendsborg, der var blevet færdig 1784. ¹⁰ Chr. Fr. Henr. Peymann havde været tilsynsførende og den nu 42-årige Johann Th. Wegener, en søn af en af initiativtagerne til kanalen, medarbejder.

Opgaverne, som denne kommission skulle løse, formuleredes i 7 punkter, ¹¹ hvoraf de vigtigste var: at undersøge, hvorvidt en sejrende i inderfjorden kunne udgraves, og om åen kunne tilsvarende uddybes til skibsfart til et havnebassin ved Odense, at undersøge muligheden af at gøre åen farbar for pramme, samt at give overslag over bekostningerne med forslag til finansieringen. Den 28. september samledes medlemmerne på slottet og enedes om straks at lade Wegener kortlægge terrænet mellem Odense og fjorden. Buchwald havde nu overgivet sig fuldstændig. Om pramfarten blev der ikke talt.

Arbejdet var snart fra hånden. 20. november skriver Buchwald til Schimmelmänn:

»Nu noget lystigere: I de sidste 2 dage har jeg arbejdet på forestillingen over Odense kanal: Peymann og Ljungberg har vi været nødt til at lade rejse tilbage, altså flikker jeg selv makværket sammen. I aften vil alt være færdigt; i morgen spiser Rosenørn her og samtidig for at underskrive, i overmorgen tager jeg et svip til Trolleborg for at vise og forelæse alt for vor ven Reventlow.

På søndag bliver Wegener færdig med kortet, der er helt superbt; mandag tager han afsted og håber på onsdag [26. nov.] at gøre Deres Excellence sin opvarthning for at kunne overlevere Dem alt, fikst og færdigt.



Wegeners smukke kort fra marts 1797, som gengivelsen desværre ikke kan yde fuld retfærdighed, er den ældst bevarede projekttegning. Han havde på dette tidspunkt bøjet sig for kravet om at forsyne sejløbet i fjorden med beskyttende dæmning, men endnu mente han, at man kunne klare sig med én. Da denne del af kanalen byggedes 1798–99, blev begge dæmninger opsat. (Rigsarkivet).

Derefter kommer det ene og alene an på Deres befalinger og den allernådigste hr. kammerråd Windelboe's flid, hvornår den allernådigste kongelige approbation for kommissionen til at handle, for NB! til dato har vi kun skrevet, vil indløbe.

Indtil da kan jeg altså ikke skrive mere om denne sag. ...

... d. 23. Jeg har været på Trolleborg, hvor alle befinder sig meget vel, og har ved oplæsningen af kanal-forestillingen fået alle damerne til at gabe og falde i søvn. Vor ven Rev. er meget opbygget derover og tror, ligesom jeg, at den kongl. approbation kan opnås uden vanskeligheder.«

Rapporten er dateret 24. november og indkom til Kommercekollegiet 1. december 1794. Den plan, man efter nøjeste overvejelser havde besluttet sig for og skønnede at kunne realisere på 3 år, bestod af: 1. en uddybning af sejlrenden over ca. 1,6 km (uden dæmninger langs siderne), 2. en fordybning af den yderste del af åen i en længde af ca. 360 m, 3. en uddybet sejlrende langs Bågårdstrands sydøstlige bred (ca. 1,3 km, beskyttet ved en dæmning mellem stranden og sejløbet), 4. en gravet kanal af ca. 1,8 kilometers længde, og 5. et gravet bassin, ca. 700 skridt fra Odense. (Trods lidt uigennemskuelige længdeangivelser er det under punkterne 2–5 angivne forløb det senere fulgte).

Det understregedes, at man herved kunne undgå kostbare sluseanlæg, en omstændighed, der yderligere ville muliggøre en uddybning ud over de 10 fod, hvormed den skulle graves for at give passage for skibe med 8–9 fod dybgang. Og prisen? 75.201 rd og 24 skilling, mente man, hverken mindre eller mere! Finansieringsforslaget skal senere berøres.

Kommercekollegiet sendte snart efter forslaget til behandling i Finanskollegiet, og igen blev sagen trukket i langdrag. Denne gang vides med større sikkerhed hvorfor. Kollegiets førstemand var nok Schimmelmann, men det havde andre medlemmer, og én af disse var teknisk sagkyndig! Buchwald anmelder ham senere som »vor kære etatsråd Tetens«. Netop professor Joh. Nic. Tetens, der havde et stort forfatterskab inden for bl.a. det matematisk-naturvidenskabelige område bag sig, rejste en omfattende kritik af detaljer i projektet, især mente han ikke, at en uddybning af sejløbet i fjorden havde nogen værdi, uden at denne samtidigt sikredes ved diger. Med baggrund bl.a. heri mente han – og måske flere i kollegiet – at omkostningerne var alt for lavt beregnet.

Her skal ikke anføres yderligere om denne kritik og de fra Peymann & Wegeners side kategorisk fremførte afvisninger, blot kan eftertiden konstatere, hvad kommissionen under arbejdets gang gjorde: indvendingerne var solidt funderede. Dæmningerne langs sejløbet blev opsatte, og budgettet blev også føleligt overskredet. Alt dette tog tid, og først i januar 1796 kunne Kommercekollegiet udarbejde den endelige

forestilling til kongen. Men 16. marts blev beslutningen truffet: kanalens bygning var godkendt.¹²

16. marts 1796 er da den dato, hvor »Odense Kanal Udførelses Kommission« nedsattes. Medlemmerne var de samme som i den forrige kommission, blot var Wegener forfremmet til at lede arbejdet. Det centraladministrative kontaktorgan blev i stedet for Kommercekollegiet den i 1774 nedsatte Kanalkommission (vedr. Ejderkanalen). Formand: E.H. Schimmelmänn! Arbejdet – der ikke her skal følges, foreløbig må Lauritsens fremstilling være dækkende – sattes i gang 25. april, da de første daglejere indfandt sig, dog »kun« for at hjælpe ved afstikningen af kanalens tracé. Hen i maj begyndte en lokal odenseansk tømmermesters nybyggede muddermaskine på den for samtiden i egentligste forstand uoverskuelige opgave.

Buchwald var ikke til stede på dette historiske tidspunkt. Han var rejst til England.

På engelsk facon – eller tysk?

Da nu omsider det egentlige arbejde skulle til at indledes, enedes Buchwald og Ljungberg om at gøre en rejse til England for at studere kanalbyggeriet, som det foregik derovre. Buchwald må have fået forhåndstilsagn om, at byggeriet ville blive godkendt, for hans ansøgning om rejsetilladelse er dateret København 2. februar 1796. Det forklarer rimeligvis, at han ikke nævner sit egentlige formål med rejsen, men kun omtaler sine mere private formål, hvor dog også kanalbyggeri indgik.¹³ I Ljungbergs rejsetilladelse, der først blev afsendt 11. april, hedder det derimod, at rejsens første formål var at undersøge, »hvorvidt den engelske kanalbygningsmåde måtte have noget fortrin frem for den fremgangsmåde, som hidtil uden for England har været brugelig, såvel i henseende til arbejdsmåden selv og de dertil brugende redskaber, som mudderprammenes og kanalfartøjernes beskaffenhed, og hvad deraf måtte anses at kunne komme i anvendelse ved den foretagende kanal ved Odense«.

Skønt de to rejsekammerater kun havde orlov 2–4 måneder, kom fraværet til at vare fra ca. 20. april til 4. december! Af Buchwalds breve til Schimmelmänn fra disse 7½ måned er kun bevaret et, dateret Birmingham 8. august 1796. Men hele det kolossale indtryk, oplevelserne gjorde på ham, kommer frem i dette ene brev:

»... Men stik imod min forventning fandt jeg i Gloucester ting, som

ved deres lighed med min odenseanske virksomhed var mig yderst interessant: jeg beder Dem venligst have korthed over Engl. ved hånden:

Floden Severn er ikke sejlbar for store skibe til Gloucester: alle varer må altså omlades i Bristol og bringes til Gloucester i både. Der var ingen ende på klagerne over varebesvigelser etc. – altså fattede herrene i Gloucester beslutning om at besøge dem en direkte skibsfart – man fandt, at Severn havde sejlbart vand af 19 fods dybde til Berkeley, og nu gravede man derfra til Gloucester en kanal, hvor 18 fods dybgående fartøjer kunne gå. For fra denne dybde at løfte jorden op, havde man opfundet 2 slags maskiner, hvoraf den ene er særlig sindrig – Ljungberg vil undersøge begge nøjere. Så snart som byen Bristol havde sat himmel og jord i bevægelse imod dette forehavende, havde derimod straks Birmingham indbudt til subskription for at få en kanal til Worcester, hvorved denne by nu fik direkte skibsfart såvel til Bristol som London. Herimod havde ligeledes et andet selskab, nemlig det, der driver Staffordshire kanal, opponeret: Det havde, fortalte Boulton mig, kostet 20.000 £ i Parlamentet for at vi ikke skulle få tilladelsen, men vi gav 40.000 £ St. for at få den. ... Jeg tænkte i dette øjeblik på vor kære etatsråd Tetens.«

Fra selve Birmingham fortsættes med begejstret omtale af ingeniørerne Matthew Boulton og især James Watt:

»Om den uendelige nytte af ild- eller egentlig dampmaskinen har han overbevist mig: Jeg skriver i dag til med denne hensigt, da jeg tror, at vi ved Odense-kanalen kan spare meget, når vi under arbejdet, som bestandig går i dybden, i stedet for at lade vandet oppumpe af mennesker, lader det udbringe ved dampmaskinen: en maskine, der virker som 4 heste, som uden forsømmelse arbejder dag og nat, koster mellem 4 og 500 £ St. [2000–2500 rd] og forbruger 50 pund kul i timen – eller et hvilket som helst brændbart materiale, der blot kan bringe vandet i kog – og så lader vi en mand komme over for at sætte den op – det tror jeg går an, og så kan vi gennemføre det uden at fornærme nogen.«

Af den senere korrespondance fremgår, at Buchwald under sit udenlandsophold engagerede en engelsk civilingeniør, Charles Howard, som skulle komme til Odense for at sætte dampmaskinen op! Lønnen aftaltes til årligt 150 £ Sterling + 50 £ til hans kone i England. 20. april 1797 meddelte Buchwald, at han dagen i forvejen havde anvist første halvdel af Howards kones forplejningspenge, og i maj ventede han

ham »hver dag«. Det lader til, at ingeniøren sprang fra aftalen, vistnok fordi lønnen var for lille, men Buchwald lod sig ikke standse. »En dampmaskine *må* vi have«, skrev han til Schimmelmänn, og han havde faktisk også allerede bestilt den hos Boulton i Birmingham. Imidlertid måtte denne have yderligere specifikationer for at kunne bygge den, helst mundtligt fra en teknisk sagkyndig, og her indtrådte tragedien.

En ung tekniker, Ole Warberg, der netop skulle på studierejse til England, blev fra København dirigeret omkring Odense for at få nærmere instruktioner, som Schimmelmänn skriver, »til at besøge dampmaskinen i England«. Warberg indfandt sig på slottet den 18. juni – og så var Buchwald ikke hjemme! At den unge mand måtte rejse videre uden at kunne afvente den forfløjne stiftamtmands hjemkomst, synes helt at have slået Buchwald ud. Planen om at skaffe en dampmaskine til Odense – i så fald landets første importerede, og, bortset fra »ildmaskinen« på Holmen i København, den første dampmaskine i Danmark overhovedet – gik i lyset.

Skuffelsen over ikke at have fået tilstrækkelig opbakning til ideen om at anskaffe en dampmaskine – for sådan må forløbet af dette engagement uden tvivl fortolkes – var formodentlig en grund til, at Buchwald i stadigt ringere omfang synes at have deltaget i kanalarbejdets bestyrelse, men den var ikke den eneste og sikkert heller ikke den vigtigste. Hans egne økonomiske problemer var nemlig blevet mere og mere påtrængende. I løbet af efteråret 1797 så han sig nødsaget til at sælge sit gods i Jylland. Da den største kreditor i Gudumlund, der var belånt til op over alle skorstenene, var staten, fik han en aftale i stand med Schimmelmänn, (der som nævnt ejede nabogodset Lindenberg), om at overtage ejendommene for det meste af gælden. Men bortset fra, at årsagen til det økonomiske uføre herved kun delvist blev bragt af vejen, havde Buchwald en anden hovedpine: embedet i Odense slugte for mange penge. En side af forklaringen herpå giver han selv i et brev til Schimmelmänn. Han fandt det nyttigt med »å propos givne middage«, og omkostningerne på kanalkommissionen i Odense løb derved hurtigt op i hans køkken, »da jeg af erfaring vidste, at mennesker efter at have spist altid var mere forhandlingsvenlige«.

Denne private økonomiske situation så Buchwald ingen anden mulighed for at klare, end ved at søge sin afsked fra embedet som stiftamtmand. Under et ophold i Nyborg den 22. januar 1798 sendte han dels en afskedsbegæring til kongen, hvori han understregede sin beredvillighed til at påtage sig »ethvert embede, som ikke måtte overstige mine evner«, dels et brev til statsminister C.D. Reventlow (med kopi til Schimmelmänn).¹⁴ Heri hedder det helt kontant: »Da årsagen

til ansøgningen er min fattigdom, og publikum ofte imod denne egen-skab har en fordom, som, om Hans Kongelige Majestæt skulle finde for godt at ville betro mig et andet embede, måske ville gøre dets førelse vanskeligere, end det ellers ville blive, så har jeg ikke troet at burde give denne min ansøgning ... publicitet«.

Da Buchwald havde opholdt sig i Birmingham, havde han foreslået Schimmelmänn intet mindre end en total omlægning af Kommercekollegiet med henblik på selv at få en toppost i det reorganiserede departement;¹⁵ nu var han langt mere beskeden. Helst modtog han en gesandt- eller chargé d'affaires post i London eller Italien, af hensyn til helbredet dog ikke gerne i Petersborg eller i Stockholm. Han fortsatte:

»Med hensyn til rangen er ingen plads for ringe for mig. Vil man gøre mig til lotteriinspektør, stempelpapirforvalter eller tolder – jeg tager højde for alt, og så snart hvervet ingen repræsentation fordrer, så går jeg ikke af vejen for, i en kneben situation, at tage imod en tranlampe, hvis kongen ikke giver mig penge til at betale lys med. Men stiftamt. i Fyn må, hvis han vil klare opgaverne, som jeg har gjort det, repræsentere. Hellere skød jeg mig død end udførte mine pligter slet. Det er mit princip, derfra kan jeg under ingen omstændigheder frstå. – Kanalen må ikke koste en skilling...« [*resten af brevet er gået tabt*].

Resultatet bekendtgjordes ved en kongelig resolution af 28. april 1798. Kongen mente, han kunne klare sig uden Buchwalds hjælp, og afskedigede ham fra statens tjeneste! Dog med en pæn pension: 2000 rd ($\frac{2}{3}$ af hans forrige gage). Hele sommeren var han beskæftiget i Odense for at kunne aflevere sine embedsarkiver i smukkeste orden – en detalje, der fortjener at bemærkes – og endelig, den 25. august 1798 forlod han byen for aldrig at vende tilbage. Han døde i Italien 9. august 1814.

Den kendte grevinde Louise Stolberg i København spurgte senere: »Er det sandt, at Odense by var illumineret ved hans afrejse?« Svigerinden, Sybille Reventlow på Brahetrolleborg svarede ganske vist indigneret: »*C'est une Calomnie atroce*« (det er en uhyrlig bagvaskelse),¹⁶ men rygtet, som grevinde Stolberg var så indiskret at viderebringe, var betegnende for den lettelse, der prægede Odense i den følgende tid. I Kanaludførelseskommissionen var stemningen givetvis den samme.

Eftertiden har ingen konkrete beviser for, at forholdet mellem Buchwald og arbejdets leder, kaptajn (fra 1798 major) Wegener, var anspændt, men antydninger kan optælles en masse. Et parti engelske

kanalgraveredskaber (en større og en mindre trillebør og 4 forskellige spader), som Ljungberg havde ladet hjemskrive, kom aldrig til Odense. Præsten og forfatteren L.M. Vedel, der besøgte byen o. 1802, understreger, at indretningen, som »Directeuren for anlægget, major v. Wegener(!) havde den godhed at vise mig«, er fuldstændig som den holstenske kanal, blot smallere.¹⁷ At Buchwalds engelske erfaringer overhovedet ingen betydning havde haft eller fik for det af Wegener bestyrede arbejde, falder i øjnene. Tydeligst skinnede dog Wegeners holdning igennem i den store rapport om kanalarbejdet, som han udarbejdede i januar 1804, da afslutningen var i sigte. Heri redegjorde han indledningsvis for projektets baggrund – bl.a. med gengivelse af hele købmandslavets tidligere omtalte erklæring fra 1793 – men Buchwalds medvirken blev ikke nævnt med et eneste ord!

Kanalarbejdets afslutning

7. oktober 1803 blev en mærkedag for det store projekt og for Odenses historie. Med avisredaktør Iversens ord: »Uagtet ... kanalarbejdet endnu ikke er fuldendt, havdes dog i morges den glæde her ved Odense at se det første skib passere op ad kanalen lige til det for bassinet værende bolværk«. Skibet var jagten »Neptunus« af København, 14 kommercelæster (ca. 34 T), ført af skipper Svend Pedersen Gandrup. Det kom fra Gudumlund med en ladning stenkalk. Samtiden såvel som eftertiden lagde stor vægt på denne ejendommelige tilfældighed – at det første skib netop kom fra Buchwalds tidligere nordjyske godsbesiddelse. Omstændighederne herved er faktisk også tankevækkende, mere end man dengang havde øje for.

Ikke alene var skibet kommet fra Gudumlund, det havde også tilhørt Buchwald, som havde købt det i 1797 og betroet det til den lokale skipper Gandrup. Sammen med det øvrige gods var det blevet overdraget Schimmelmann, der lod det registrere i København, men beholdt skipperen. I løbet af 1803 havde det gennemført 3 rejser fra Gudumlund på København med kalk, men på den fjerde tur blev det, den 30. september, dirigeret til Odense i åbenbar strid med dets normale sejlads mønster. Tør man tro, at rederen med dette sit eget skib har villet markere sin egen interesse for det odenseanske kanalbyggeri?

For samtiden var det i hvert fald et problem at få gjort de søfarende interesserede i at forsøge at begive sig ind i den omdiskuterede kanal. Man roste »den brave skipper, der vovede at sejre over alle ham mødende fordomme«, og kammerherre Rosenørn tildelte ham på stedet en præmie på 10 rd, som han mente, at Kanalkommissionen i Køben-

*Canal, Odense, ved Tolderlund
1819. af O. J. Rawert*



O.J. Rawert: Kanalen, set fra Tolderlund 1819. Akvarellen blev brugt som TV's »Godnatbillede« 19. maj 1985. I kommentaren hed det, at »først efter at Odense Handelsforening havde taget kontakt med regeringen«, blev kanalen bygget. (Det kgl. Bibliotek).

havn ville godkende, »som de Stige Skippere gjorde alt, hvad der stod i deres magt, for at afskrække ham (Gandrup) fra det af ham så lykkeligt udførte forsøg«. Den lokale toldkasserer fandt oven i købet, at man fra dette væsen burde belønne ham med 25 rd! – men det blev ikke bifaldet. På samme måde gik det et fornuftigt forslag fra Iversen, efter at en lokal skipper 4 dage senere fulgte trop. Johan Carl Anderschou fra Stige, førende sin egen jagt »Løven« på 9 læster, fik ingen præmie for sin bedrift.

Trods disse mærkedage og trods det, at sejladsen så småt kom i gang fra efteråret 1803, var byggeriet dog ikke afsluttet. Hvad dette angår, kunne den varselsglade samtid, der i så høj grad have glædet sig ved det omtalte sammentræf, med god grund have taget bestik af, at jagten »Neptunus« allerede 23. november samme år forsvandt med mand og mus i Nordsøen.¹⁸ Ganske vist skred arbejdet planmæssigt frem, og den 4. maj 1804 var man nået så vidt, at Kanalkommissionen i en forestilling til kongen kunne foreslå udførelseskommissionen nedlagt og erstattet med en »Opsyns Kommission«, hvilket godkendes den 25. Men senere samme år, den 25. august, styrtede ca. 30 m af

den nyanlagte Bogense landevej i kanalen og spærrede løbet fuldstændigt.

Lige så lidt som det øvrige anlægsarbejde her er omtalt, skal de følgende års ihærdige udbedringer efter dette uheld nærmere beskrives, men man kan med god grund påstå, at arbejdet på Odense kanals bygning først var afsluttet hen i september 1806 – mere end 10 år efter, at det var indledt. Størst interesse har den sidste forsinkelse i denne sammenhæng ved de bemærkninger, Kanaldirektionens medlemmer turde betro Hans Majestæt, da problemet med den ustabile Kanalvej i begyndelsen af 1807 endelig var løst: »Med denne sum (3964 rd), er da det vanheld, som indtraf ved bassinet i 1804, bleven afhjulpen, omendskønt man på den tid befrygtede *intet mindre end at det ved kanalanlægget tilsigtede øjemed ville for største del forfejles*«.

Der var mange, der kunne ånde lettede op ved den lejlighed. Ikke mindst Schimmelmann. Kanalen var blevet færdig.

Økonomien

Hvad kom så kanalen til at koste? Betragtes først regnskabet over de fra Finanskassen forstrakte summer i henhold til bevillingerne, tegner sig et billede som det herunder i tabelform opstillede:¹⁹

Bevilling forbrugt pr.	(Tillægs-)bevilling		Bevilget sum (rd):	Kumuleret bevilling (rd):
	Forestilling	Resolution		
–	12.01.1796	16.03.1796	75.201	75.201
01.03.1800	25.06.1800	02.07.1800	61.660	136.861
24.10.1801	13.01.1802	03.02.1802	29.663	166.524
18.06.1803	09.03.1803	09.03.1803	9.000	175.524
12.11.1803	04.05.1804	25.05.1804	6.000	181.524
29.09.1804	30.01.1807	25.03.1807	10.000	<u>191.524</u>

Hver ny ansøgning om tilskud var naturligvis ledsaget af omstændelige beregninger, der viste, at en sum af netop den ønskede størrelse ville være lige præcis tilstrækkelig til at fuldføre arbejdet. Det er iøvrigt påfaldende, at den foregående bevilling var – godt og vel – opbrugt, før en ny forestilling blev skrevet.

Vendes opmærksomheden i stedet mod udgiftssiden, kan følgende oversigt over byggeregnskabet opstilles, dels for det officielle færdiggørelsestidspunkt²⁰ og dels for det tidspunkt, hvor man af kvartals-ekstrakterne kan se, at opsyns- og vedligeholdelsesomkostningerne afløser de egentlige anlægsudgifter:

Pengeforbrug pr.	30.04.1804		30.09.1806	
	rd.	%	rd.	%
Administration	22.013	(12,3)	23.668	(12,5)
Materialer	13.640	(7,6)	15.016	(7,9)
Løn, ufaglært (daglejere)	130.608	(73,2)	143.336	(75,4)
Løn, faglært (tømrere)	4.617	(2,6)		
Underentrepriser	<u>7.664</u>	<u>(4,3)</u>	<u>8.029</u>	<u>(4,2)</u>
I alt	<u>178.542</u>	<u>(100,0)</u>	<u>190.049</u>	<u>(100,0)</u>

Undersøgelseskommissionen var i 1794 blevet bedt om forslag til tilvejebringelsen af midler til det påtænkte byggeri. Hvad man fandt frem til, var intet mindre end en dirigering af samtlige kapitaler, tilhørende de offentlige stiftelser i Fyns stift, til Odense for at blive anvendt til bygningsomkostningerne mod udstedelse af gældsbeviser, som kanalkassen så skulle forrente. Selv det var ikke nok, idet disse kapitaler kun udgjorde 66.711 rd. De øvrige 8.490 rd af det oprindelige budget på 75.201 rd måtte hentes af Odense skolekommunitets overskud. Forslaget blev uden skygge af betænkeligheder af Kommercekollegiet forelagt kongen, men under forhandlingen i statsrådet blev en anden finansieringsform foreslået og vedtaget. Nogle få måneder forinden var på Finanskollegiets deputerede, den omtalte professor Tetens' initiativ, men på privat basis blevet oprettet et forsikringsselskab med navnet »Den almindelige Forsørgelsesanstalt«. Det var de hertil indskudte midler, der ved udlån til statskassen af denne skulle forrentes med 3½% p.a., som nu tænkes udlånt til kanalprojektet. Kanalkassen forpligtedes til at forrente lånene herfra med 3¾%, hvorved statskassen sikredes et provenu, der kunne anvendes ved eventuelle likviditetsproblemer i anstalten. Der blev givet rente- og afdragsfrihed, indtil kanalen efter 3 år skulle være færdig, (forlænget ved alle senere tillægsbevillinger); renten skulle i stedet betales af statskassen og bogføres som en »ekstraordinær udgift«.

Som følge heraf kan statens udgift til kanalbyggeriet ikke begrænses til de 191.524 rd, som var anvist til udførelseskommissionen i Odense. Fra en nationaløkonomisk synsvinkel må tillige indregnes de renteudgifter (3½% p.a.), som staten måtte udrede i forholdet til forsørgelsesanstalten. Med fradrag af indtægterne ved kanalen fra 1804 bliver statens samlede udgift til kanalen og havnen i Odense pr. 30. september 1806 ca. 237.000 rd. Alene forrentningen heraf ville sluge 3 gange så mange penge, som kanalkassen fik ind i disse år, så som forretning betragtet var kanalen – atter ud fra et nationalt udgangspunkt – en åbenlys fiasko. En mere udførlig redegørelse for dette forhold må vente,

blot skal det nævnes, at staten omsider, ved en resolution af 31. december 1834 ganske enkelt lod den del af kanalens samlede gæld, der hidrørte fra rentetilskrivningerne, bortfalde.

Afslutning

I en større sammenhæng var altså denne entrepriser en tvivlsom affære, men for en lokal betragtning blev kanalen på længere sigt en uvurderlig fordel for byen og dens handel og skibsfart. Æren af, at det kom så vidt, kan herefter deles mellem de velvillige kræfter i statens styrelse, først og fremmest Schimmelmänn, købmandslavet, der på de rette tidspunkter dirigerede opmærksomheden hen imod de planer for en egentlig kanal, som Ljungberg formulerede, og endelig, men ikke mindst stiftamtmand Buchwald, som var ophavsmand til den idé, der 14 år efter undfangelsen omsider var realiseret.

Den store påskønnelse, der tilkommer Buchwald for dette initiativ, bliver ikke mindre af, at netop han havde haft en opfattelse af Odenses søfartsproblem, der afveg fra andres, specielt købmændenes. Især gælder det hans forestilling om en sejlbargørelse af Odense å.

På trods af de kedelige erfaringer med den økonomiske styring af sådanne projekter, havde en sand kanalfeber grebet Kanaldirektionen i 1804. Nye forslag til kanalanlæg blev indhentet fra hele landet, mange indkom og nogle blev realiseret. Også Sybille, enke efter Johan Ludvig Reventlow på Brahetrolleborg, sendte et svar, hvori hun bl.a. gjorde opmærksom på »en mig bekendt, fra forrige stiftamtmand i Odense, kammerherre Buchwald, til min sal. mand ytrede tanke, at den å, der har sit udspring fra Trolleborg og Brændegårds sø og udløb i havet ved Seden by og Stige fjord, kunne blive i sejlbar stand, hvorved han formodede, at såvel afsætninger og tilførsler i almindelighed til nytte for landet kunne blive befordret«, og foreslog, at denne plan blev nøjere overvejet.

Men Sybille Reventlows brev blev stille og roligt arkiveret.

Noter

1. Årgang 1972, p. 15ff, H.H. Jacobsen: Havnen, som Odense ikke fik; og 1978, p. 51ff, Ove Jørgensen: Hvorfor Salomon von Havens kanalprojekt i Odense ikke blev gennemført.
2. Foruden J. Lauritsen: Søvejene til Odense, Od. 1873, er hovedkilderne til fremstillingen Kanalkommissionens akter i Rigsarkivet (GTK, Odense Kanalsager (jf. VA II, p. 284ff) og Revid. Regnskaber, Odense Havneregnskaber 1796ff) og i Landsarkivet for Fyn (Odense Magistratsarkiv, gruppe R). En del af de ældste sager vedrørende bygge-

riet gik tabt ved en brand i Ordrup 6. september 1798; smerteligt er især tabet af det grundlæggende tegningsmateriale. De få rester heraf findes på Rigsarkivet (KTS 1, Rtk 211).

3. Ans. i RA, Rtk 2214.46, resolution i Rtk 2211.54, fol.17 (20/7 1706).
4. Wilh. v. Rosen: Købstædernes havnekommissioner 1798–1868, Arkiv, 6. bd., p. 168ff.
5. Svend Larsen: Fra det lille København, Folkeliv og Kulturlevn, Studier tilegnet Kai Uldall, 1960, p. 295ff; Chr. Brønnum: Fabrik anlæggene ved Gudumlund, Saml. til Jydsk Historie og Topografi, 2, IV, 1893–95, p. 1ff samt biografiske leksika.
6. RA, Komc.Koll. 719, jn 389/1792 (her gengivet med nutidig retskrivning).
7. RA, Privatarkiver, nr. 6285, Schimmelmanske Papirer, pk. 43. De fleste breve er på tysk, nogle på fransk og kun få på dansk. De er i de følgende uddrag oversat af forfatteren.
8. Den egl. Odense å udspringer fra Arreskov sø, men Silkeåen fra Brændegård sø forener sig med denne. I de ældste skrivelser, f.eks. Ljungbergs rapport, optræder navnet »Susaen«, som påstås at være Odense ås navn »i gamle tider«. Navnet glider hurtigt ud, da det går op for de implicerede, at det aldrig har haft hævd blandt fynboer.
9. Lauritsen kaldte denne kommission for »Odense Kanal Udførelses Kommission«, en fejl, der er gentaget lige siden; den nedenfor nævnte resolution af 16/3 1796 omtales ikke. Forvekslingen undrer på grund af det inkonsekvente i at give en »udførelseskommission« til opgave at undersøge, hvorvidt en kanal overhovedet kan udføres!
10. Aage Rasch: Ejderkanalen, Åbenrå 1978.
11. Kommissoret er gengivet in extenso af Lauritsen og af Ove Jørgensen med undtagelse af det syvende punkt, hvori det blev pålagt kommissionen at indsende betænkning til Kommercekollegiet.
12. RA, Komc.Koll. 451, nr. 6 (& 52). I resolutionen er taget det forbehold, at det stadig skal overvejes, om ikke en kanal udelukkende til pramme må foretrækkes. Forslaget blev hastigt aflivet.
13. RA, Rtk 2423.303, jn.127 og 280.
14. Kopi af afskedsansøgningen i Schimmelmans privatarkiv. Svend Larsen hævdede, at årsagen til Buchwalds afgang var striden om administrationen af Gråbrødre hospital. Over for Schimmelmann besværede han sig ganske vist over de chikaner, han var udsat for i denne sag (brev 1/10 1797), men det var alene de økonomiske forhold, som tjente som begrundelse for ansøgningen, og som omtales i brevet til Reventlow.
15. Forslaget er interessant derved, at kollegiet virkelig året efter blev reorganiseret efter retningslinier, der i et vist omfang svarede til det af Buchwald foreslåede, men han blev ikke placeret blandt de deputerede.
16. Se Louis Bobé: Efterladte Papirer fra den Reventlowske Familiekreds, 1895–1931, IX, p. 122.
17. L.M. Vedel: Indenlandsk Rejse, I,2. 1803, p. 141.
18. Om Neptunus henvises til RA, Ålborg toldregnskaber, pk. 62, 1804, 6. post og Fyens Avertissementstidende 7/10 1803 og 27/1 1804.
19. De bevillingsmæssige rammer blev fastlagt ved forestillinger med kgl. resolution, jf. nt. 12. Datoerne for de bevilgede summers forbrug er fundet ved analyse af kanalregnskaberne. Det bemærkes, at udgifterne til forundersøgelserne (Ljungberg 1792 og Wegener 1794) er afholdt over Kommercekollegiets drift og altså ikke indregnet i kanalens samlede pris.
20. Tidspunktet for færdiggørelsen er kun markeret ved den lokale kommissions navneskift. Kanalen blev aldrig officielt indviet, en omstændighed, den iøvrigt har til fælles med Ejderkanalen. Den gang var årsagen regeringsomvæltningen 1784; nu var det nok snarere feststemning, der udeblev.