



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

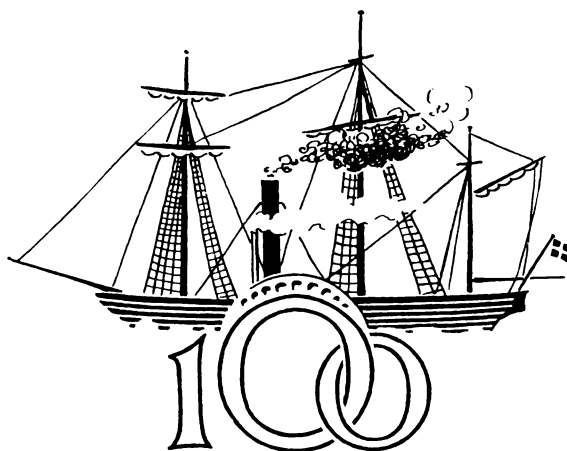
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

KAI BACKHAUSEN:

Chr. Clemmensen.

# CHR·CLEMMENSEN

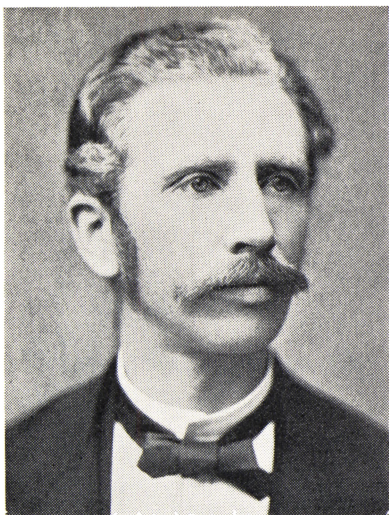


1866 - 17. April - 1966

CHR. CLEMMENSEN      SKIBSMÆGLERFORRETNING  
*v/ Kai Backhausen*

Jubilæumsskriftet er udarbejdet i anledning af skibsmæglerforretningens 100 års beståen og i erkendelse af og med dyb respekt for den store og mangeårige indsats, forretningens grundlægger, mægler Hans Christian Clemmensen, og hans søn og medarbejder, konsul Jacob Clemmensen, har ydet for Odense havn, for forretningen og mæglerstanden, og samtidig som udtryk for stor taknemmelighed til skibsmægler Uffe Clemmensen for et gennem 22 år nobelt og harmonisk samarbejde.

*Kai Backhausen*



Mægler Hans Christian Clemmensen  
1839 – 1918



Skibsmægler, konsul  
Jacob Christian Clemmensen  
1875 – 1944



Edsvoren skibs- og varemægler  
Uffe Clemmensen



Statsaut. skibsmægler  
Kai Backhausen

## CHR. CLEMMENSEN . SKIBSMÆGLERFORRETNING

1866 - 17. APRIL - 1966

Mæglerforretningen blev oprindelig grundlagt af mægler Vilh. E. Pedersen i 1865.

I hans forretning indtrådte Hans Christian Clemmensen, som den 24. marts 1866 fik kgl. bevilling som mægler i Odense. Forretningen fortsatte en kort tid under forretningsnavnet Pedersen & Clemmensen, indtil Vilh. E. Pedersen, grundet sygdom, måtte trække sig tilbage.

Mægler Hans Christian Clemmensen grundlagde derefter – den 17. april 1866 – sin egen mæglerforretning under navnet

### CHR. CLEMMENSEN

Hans Christian Clemmensen var født i Odense i 1839 (død 1918) og var i årene 1855–1862 ansat hos firmaet Elias B. Muus i Kerteminde. Han blev derefter knyttet til Elias B. Muus' forretning i Odense og blev her, til han fik kgl. bevilling som mægler.

Mægler Hans Christian Clemmensen var R. af Dbg. I en årrække var han medlem af Odense Handelsstandsforenings bestyrelse, deraf ikke få år dens næstformand. Desuden var han en årrække medlem af repræsentantskabet i Fyens Disconto Kasse og formand for dens kontrolkomité samt medlem af repræsentantskabet for Sydfyenske Jernbaner.

Som skibsmægler havde Hans Christian Clemmensen den mest vidtgående interesse for Odense Havns udvidelse, og han ofrede denne sag et betydeligt og virkningsfuldt arbejde. I tiden, han virkede, så han en fremvækst i handelslivet i Odense, som

17048  
1865

387/1866

1897 1/2

FOR DOCKERTEN AF  
FØRSTE KLASSE  
som regner 25 Rb.  
Stempel-Tarif N<sup>o</sup> 5.



FOR DOCKERTEN AF  
ANDEN KLASSE  
som regner 100 Rb.  
Taxi. 48 Sk.

Borgmester og Raad  
i  
Staden Odense

Gjøre villigt, at den 1806 af Leivias Leventzky N. 10 over  
Magistratens tilfælde gav Beslutningen for den yderste fine Kåbe  
af Gjensæld til den i den 26. Mai 1830 af den Odense Byfoged eller  
næstfoged, forfaldte Magtens tilladelse, som den 31. og 2. og 3. Gjensæld  
til den fine den personlige sandhedsforering af den fine Kåbe  
gav den forfaldte af. De den i den 26. Mai 1830 af den Odense  
den fine af den fine til den i den 26. Mai 1830 af den Odense  
af Hans Christian Clemmensens i Beslutningen af den fine Kåbe  
for den fine af den fine af den fine af den fine af den fine  
Christian Clemmensens i Odense den 2. Oktober 1839 til Magtens  
for den fine af den fine af den fine af den fine af den fine  
Magtens tilladelse for den fine af den fine af den fine af den fine  
Hans Christian Clemmensens for den fine af den fine af den fine  
af den fine af den fine af den fine af den fine af den fine  
den fine af den fine af den fine af den fine af den fine af den fine  
af den fine af den fine af den fine af den fine af den fine af den fine

Måttet for  
L. Hennig

Dette til Bekræftelse i den i Magistratens Raad og  
Stadens Byfoged

L. Hennig

Hans B.

Hans B.



Bekræftelse af mægler Hans Christian Clemmensens edsafleggelse for „Borgmester og Raad udi Staden Odense“

man i 60'erne knapt havde tænkt sig. Ganske naturligt måtte da denne vækst henlede opmærksomheden på nødvendigheden af, at havnen blev udvidet og tilsejlingsforholdene betydeligt forbedrede. Det var af den største betydning for hele byens handelsliv, for dens fremtid og dens fremgang.

Mægler Hans Christian Clemmensen var en af de mænd, der først rettede byens opmærksomhed herpå, som tidligst havde blikket åbent herfor, og som ved alle lejligheder greb til i arbejdet herfor.

Odense Havn havde i 60'erne kun en dybde af 10–11 fod, senere blev farvandet op til havnen uddybet til 19 fod, men oprindeligt var det mægler Clemmensens tanke at nå til de 22 fod. Han fik også Handelsstandsforeningen med sig i arbejdet herfor, men desværre lykkedes det ikke dengang at overbevise byrådet om, at de store omkostninger i den anledning ville betale sig for byen.

Tiden har dog givet mægler Clemmensen ret i hans fremsyn, og farvandet op til havnen og i havnen har i dag en dybde af  $7\frac{1}{2}$  meter.

Mægler Hans Christian Clemmensen var medstifter af

*Provinsmæglerforeningen for Danmark,*

hvis formand i dag er skibsmægler, konsul J. U. Jepsen, Korsør. Efter indbydelse af mægler P. Mahler i Skelskør afholdtes nemlig i november 1895 et møde af mæglere fra en del danske byer uden for København for, som det hedder i beretningen derom, at tage under overvejelse, hvad der kunne gøres for at modarbejde de stærke indgreb, der fra forskellig side gøres i provinsmæglernes virksomhed og for at søge dannet en sammenslutning af provinsmæglere for varetagelse af disses almindelige interesser. Et udvalg, bestående af bl. a. mægler Christian Clemmensen, nedsattes til at foretage de nødvendige forberedelser og udarbejde forslag til love.

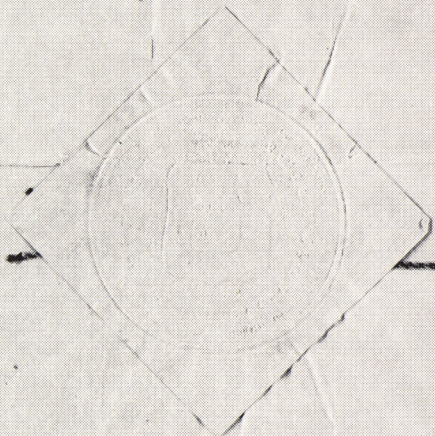
Efter forudgående indbydelse fra det nedsatte udvalg afhold-





gad Amalienborg, d. 24<sup>de</sup> Marti 1866

Under V<sup>er</sup> Kongelige Haand og Segl  
Christianich



*[Handwritten signature]*

Stadgjæstels

gad  
Bisbikkelse, d. 7<sup>de</sup> August 1866  
H. C. Clemmensen t. v. s.  
v. v. v. Møller, Odense.

tes derefter den 6. september 1896 konstituerende møde, hvor provinsmæglerforeningen endelig stiftedes, og dens første love vedtoges. Til at udgøre bestyrelsen valgtes enstemmig udvalgets medlemmer, der konstituerede sig med mægler Christian Clemmensen som formand.

På generalforsamlingen i 1918 ønskede formanden på grund af sygdom at trække sig tilbage og blev da udnævnt til æresmedlem af foreningen. Konsul Jac. Clemmensen – søn af mægler Christian Clemmensen – overtog derefter formandsposten, som han beklædte indtil 1921 efterfulgt af konsul L. Jensen, Korsør.

Henholdsvis i 1901 og 1903 indtrådte mægler Clemmensens to sønner i forretningen.

Jacob Christian Clemmensen – født 1875 (død 1944) – fik i 1901 kgl. bestalling som skibsmægler i Odense, blev i 1902 fransk konsul og i 1915 tillige italiensk konsul.

Konsul Jacob Clemmensen havde gennemgået en ualmindelig omfattende uddannelse, idet han fra 1893 til 1901 var ansat i kendte skibsmægler- og befragtningsforretninger i England, Frankrig, Tyskland, Rusland og Belgien, deraf 1898–1901 som chef for danske filialer i Antwerpen, London og Libau.

Jacob Clemmensen var Ridder af Dannebrog og dekoreret med flere udenlandske ordener, hvoriblandt Ridder af Æreslegionen og Ridder af den italienske Kroneorden. Han var formand for Alliance Francaise 1914–1921, formand for Provinsmæglerforeningen for Danmark 1918–1921 og æresmedlem af denne forening fra 1921.

Mægler Uffe Clemmensen er født 1877. Efter først at have gennemgået sin læretid i korn-, foderstof- og trælastforretninger i Odense fik han ansættelse i betydende eksportfirmaer i udlandet: i Tyskland (korn og foderstoffer), i England (kul og shipping), i Sverrig (trælast) og afsluttede endelig sin uddannelse i København.

I 1903 fik Uffe Clemmensen kgl. beskikkelse til at være vare-,

1866.

den 16. April

11.

Carlsparner  
for Nyløber

Befragtet til Høllens Løst af Almannas  
gjennem <sup>Robertsens</sup> M. Schiøth & Høstet andt.  
Lagh Stenilens Løst Capt. J. E.  
Christiansen af Nykøbing  
c 1050 stkr Pagg af Høllens  
- 13<sup>o</sup> stkr af de to bedste Røstere i full  
16<sup>o</sup> af 5<sup>o</sup> stkr  
17<sup>o</sup> Pagg i full London og Høllens  
sæmme indtægter  
alt for 4882 Pagg  
2<sup>o</sup> f. stkr Bergen  
2<sup>o</sup> stkr Bergen  
3<sup>o</sup> " nordligere indtækt Høllens indt.

den 17 April

Udsket  
Carlsparner

Befragtet til Høllens Løst af Almannas  
gjennem Hans Jens  
Høllens Løst Capt. H. Rasmussen  
af Nykøbing  
c 1200 stkr Pagg af Almannas  
- 13<sup>o</sup> stkr af de to bedste Røstere  
16<sup>o</sup> stkr af Grønlands } alt i full  
17<sup>o</sup> Englands Pagg } for 4882 Pagg  
2<sup>o</sup> stkr London  
2<sup>o</sup> f. stkr Bergen  
2<sup>o</sup> stkr " nordligere indtækt Høllens indt.

Høllens Løst af Almannas Løst af  
- af A. L. Andersens her  
c 350 stkr Pagg mindst 1122. holl. af Almannas  
og Christiansens = 6<sup>o</sup> 2<sup>o</sup> f. stkr  
af Høllens Løst af Almannas  
70 stkr Pagg 1122. = 6<sup>o</sup> 2<sup>o</sup> f. stkr

Udsket

Høllens Løst af Almannas Løst af  
af Skippers Nyrans af Almannas  
550 stkr Pagg 1240. af Høllens  
- 6<sup>o</sup> 2<sup>o</sup> f. stkr af Almannas og Høllens  
denne Almannas

Udsket

Høllens Løst af Almannas Løst af  
af Meyer Høllens Løst af  
af Høllens Løst af Almannas  
10 stkr Høllens Løst af Almannas 2<sup>o</sup> f. stkr = 16<sup>o</sup> 2<sup>o</sup> f. stkr

den 21 April

Høllens Løst af Almannas Løst af  
af Høllens Løst af Almannas Løst af  
50 stkr valde Høllens Løst af Almannas = 16<sup>o</sup> 2<sup>o</sup> f. stkr  
af Høllens Løst af Almannas for 15 stkr af Høllens Løst af Almannas



18 SEP 1815  
M. Hammel

# Vi Frederik den Sjette,

af Guds Naade Konge til Danmark, de Venbers og Gothers,  
Hertug udi Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauens-  
berg og Oldenborg.

## Vor synderlige Bevaagenhed!

**V**i give Dig hermed tilkjende, at Vi paa Vort General-Toldkammer og Commerce-Collegium derom gjorde allerunderdanigste Førelsting allernaadigt have approberet og bifaldt et Os forelagt Udkast til Mægler-Artikler for Odense Kjøbstæd, ligesom Vi og herved allernaadigt bifaldt og stadfæste bemeldte Mægler-Artikler, saalet s lydene:

1.

Mæglerne i Odense beskaffes af Magistraten, som meddeeler dem Bevilling, hvilken Bevilling dog ikke træder i Kraft, forend derpaa igennem Vort General-Toldkammer og Commerce-Collegium, er erhvervet Vor allernaadigste Confirmation. Denne saaledes antagne Mægler skal af Magistraten tages i Led efter den disse Artikler vedføjede Formular.

Enhver, der beskaffes til Mægler, skal til Byens Kasse erlægge en Kændelse af 20 Rbd. Sols, samt desuden, forinden Vor allerhøieste Confirmation erhverves, have gjort det i Placet af 1ste Marts 1814, for Mæglerne i de Danske Kjøbstæder befalede Indskud i Vor Statskasse, og ulygt betale det for Udfærdigelsen anordnede Gebyr.

2.

Endstundt een Mægler for Liden maas ansees tilstrækkelig for Odense, saa kan dog Magistraten, saafremt forandrede Lidestandigheder maatte gjøre saadant fornødent, beskaffe flere; dog maas ikke flere forundes Bevilling, med mindre Placaturen af Byens Haudlande maatte ønske det, hvis Betænkning derfor, tiligemed den udstædte Bevilling, her af Magistraten indsendes til Vort General-Toldkammer og Commerce-Collegium.

3.

Inten maas beskaffes til Mægler uden Personer af et godt Rygte; og her fremfor Andre dertil vælges Saakvæne, som ved Held uden egen Brøbe have tilfat deres Formue i

trædelse af de i dette Bort allerhøieste Rescript fastsatte Bestemmelser, skulle indlægges for Politiretten og der paaskændes, og de Boder, som Beskionnende maatte idømmes, tilfælde Byens almindelige Fattigkasse.

19.

Mægleren skal være pligtig til ugentligen at indlevere til Magistraten Listen over ind- og udgaaende Skibe, hvortil Magistraten ved Aarets Udgang indsender en tabshærlig Extract til Overoverigheden til videre Indsendelse til Bort General-Toldkammer og Commerce-Collegium.

Dermed seer Vor Villie!

Befalende Dig Gud!

Skrevet i Vor Kongelige Residensstad Kjøbenhavn den 26 Mai 1830.

Frederik R.



M. Schefsted.

Odenburg. Schleyer. Kirstein. v. Schmidt-Whitfeldt.

Wesdel.

Til  
Stiftammanden eller Byens Stift.

veksel- og assurancemægler i Odense købstad og i 1915 tillige til at være skibsmægler. Han var medlem af Odense Handelsstandsforenings bestyrelse 1917–1947, var medlem af repræsentantskabet i Fyens Disconto Kasse 1919–1959 og fra 1925 tillige medlem af dens bestyrelse, medlem af bestyrelsen for Arbejdsgiverforeningen for Odense Havn 1919–1925 og medlem af Handelsretten for Odense retskreds 1921–1950.

Efter faderens død i 1918 videreførte konsul Jacob Clemmensen og mægler Uffe Clemmensen forretningen under samme forretningsnavn som hidtil.

Efter konsul Jacob Clemmensens død i 1944 indtrådte skibsmægler Kai Backhausen den 17. februar 1944 som ansvarlig partner i forretningen.

Skibsmægler Kai Backhausen er født i Odense i 1914 og efter indstilling fra Odense Handelsstandsforening modtog han den 24. juni 1944 fra Handelsministeriet beskikkelse som statsautoriseret skibsmægler.

Skibsmægler Kai Backhausen har siden 1949 været medlem af Odense Handelsstandsforenings bestyrelse. Han er siden 1958 medlem af Odense Kanal- og Havneudvalg som repræsentant for Odense Handelsstandsforening, medlem af Handelsretten for Odense købstad siden 1951, medstifter af og formand for lokalforeningen af Foreningen til Søfartens Fremme samt medlem af denne forenings central- og hovedbestyrelse. Endvidere medlem af bestyrelsen for Provinsmæglerforeningen for Danmark siden 1958.

Ved indgangen til 1966 er skibsmægler Uffe Clemmensen på grund af alder trådt tilbage som aktiv deltager i forretningen, som videreføres under samme navn med skibsmægler Kai Backhausen som eneste ansvarlige indehaver.

# Formular

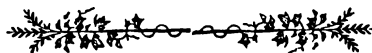
til den Eed, som den beskikkede Mægler skal aflægge for Magistraten.

---

Jeg sværger til Gud, at jeg vil være min allernaadigste Arvekonge og Herre, Hans Majestæt Kong Frederik den Sjette og Allerheist-Sammes Arve-Succesforer udi Regjeringen, huld og troe; Magistraten, som min foresatte Øvrighed, hørig og lydig.

Som beskikket Mægler vil jeg troligen og redeligen udføre de mig overdragne Forretninger, og i alle Dele holde mig de for Mæglere i denne Bye under 26de Mai 1830 allernaadigst approberede Artikler efterrettelige. Endeligen lover og forsikkrer jeg, at jeg, saalænge jeg udi Mæglerstanden forbliver, ei vil befatte mig med Handel eller dertil hørende Forretninger, eller deri deeltage med Andre, samt eiheller indlade mig i anden Bestilling, end den mig allernaadigst forundte Bevilling hjemler mig Afgang til, ligesom jeg og i alt vil saaledes forholde mig, som det en ærefjær og troe Mægler egner og anstaaer.

Saa sandt hjælpe mig Gud og hans hellige Ord!





FOR DOCUMENTER AF  
FØRSTE KLASSE,  
som koster 150 Rd.  
Stempel-Tarif No 8.



FOR DOCUMENTER AF  
ANDEN KLASSE,  
som koster 600 Rd.  
TAM: I Rd.

# Fuldmagt

Herr Chr. Clemmensen i Odense  
gives hermed Fuldmagt til for det Fjerde  
Forsikringselskab i Kjøbenhavn at med-  
tage og afslutte Li. Forsikringer

for Fjerser

samt derfor at udstøde Policer, enddaasere  
Præmier og fuldgyldigen derfor at kvittere.

Alt ifølge de hær meddelte Instructioner  
og paa Grundlag af Selskabets særlige og  
almindelige Betingelser, samt i Overensstem-  
melse med Conventtionen af 2<sup>den</sup> April 1850-

Fjerde Forsikringselskab  
Kjøbenhavn den 6<sup>de</sup> Marts 1872.

Comiterede  
Edvard Thune  
Societetsfører  
M. P. Jensen



Chr. Clemmensens skibsmæglerforretning har gennem de mange år været drevet som en udpræget klarerings- og befragtningsforretning med derunder hørende shippingforretninger, såsom linieagenturer, ekspeditionsforretninger af varer og havari-agentur, ligesom forretningen med mellemrum gennem de mange år har haft enebefragtningen af forskellige skibe.

I tidligere år havde forretningen enerepræsentation af betydende udenlandske handelshuses varer, herunder bl. a. olie-kager, kul og koks, og forretningen er fortsat virksom inden for kul- og koks-agentur.

Allerede i 1872 modtog forretningen fuldmagt til „for det Fjerde Søforsikringselskab i Kjøbenhavn at modtage og afslutte *Sø-Forsikringer*“.

I 1891 modtog Chr. Clemmensens forretning appointment som Correspondent to Board of Underwriters of New York – ifølge senere certifikat appointed Correspondent of The American Institute of Marine Underwriters.

Med certifikat af 8. oktober 1947 modtog forretningen fra The Corporation of Lloyd's London appointment som Lloyd's agent i Odense med underagenter i Kerteminde, Bogense, Assens og Middelfart.

Forretningen er i dag fast agent for en lang række kendte og betydende linie-rederier, ligesom forretningen som „Claims and/or settling agent“ repræsenterer en lang række forsikrings-selskaber med hjemsted i

<i>Danmark</i>	<i>Sverige</i>	<i>England</i>	<i>Holland</i>
<i>Belgien</i>	<i>Frankrig</i>	<i>Tyskland</i>	<i>Svejts</i>
<i>Italien</i>	<i>Spanien</i>	<i>Portugal</i>	<i>U.S.A.</i>
<i>Japan</i>	<i>Kina</i>	<i>Indien</i>	<i>Hindustan</i>

APPOINTMENT

BY THE

Board of Underwriters of New York.

Whereas the several Insurance Organizations represented in this Board are accustomed to insure vessels and their cargoes against perils of the seas; and Whereas, Vessels insured may be wrecked or stranded in the vicinity of Cadise, Denmark District. For the Ports of Sharshaus, Skanderborg, Seid, Odense, Tjørnsund, etc. Also the Ports of Schleswig, Seid, to Flensborg, the Ports of Jureen, Jureen, Langled, & other Islands adjoant. of be damaged during the voyage, so as to render it necessary to have assistance or advice, or to put into Cadise or some of the neighboring ports to refit, and, & on such occasions cargoes may be jeopardized and losses sustained, which it is desired might be prevented by the exertions of a trusted correspondent. Therefore it is deemed useful to appoint a correspondent, with power to act in preserving the property of the benefit of whom it may concern, but with this power only, and with a view to the benefit of the "Board of Underwriters of New York," has made and hereby constitutes and appoints Carl Olsen their correspondent in Cadise, Denmark to take measures for preserving and maintaining of property insured by the respective organizations represented therein, and for diminishing losses thereon, or damage thereto, subject to the accompanying conditions, which are to be exhibited on all occasions when the correspondent is required to act, so that no misunderstanding may arise with parties interested as their representatives, as to the extent of the authority vested, by reason of this appointment. And the Board hereby revokes all former powers.

By order of the Board,

*James H. Fox* President

*J. A. Whitford* Secretary

September 3, 1891

Appointment dateret 3. september 1891



**ITALIA**  
Società d'Assicurazioni Marittime Fluviali e Terrestri  
IN  
**GENOVA**

Approvata con Reale Decreto 2 Maggio 1872

**PROCURA**  
di Commissario d'Avaria

**PROCURATION**  
de Commissaire d'Avarie

La sottoscritta procura a chiunque possa e potesse aver diritto, che in virtù del presente procura essere conferite al sig. **Chr. Clemmensen**

la qualità di suo Commissario d'Avaria in **Copenaghen (Danimarca)**

con lo speciale incarico di intervenire per tutto, fare e compiere e suoi interessi in qualsiasi caso di avaria, sinistri ed avvenimenti di Nautica, Incendio d'Assicurazione, Incendio, Terrestre e Terrestre potesse domandare istruzione al tutto a tenore delle istruzioni che dalla stessa compagnia o socievano impartite al capo.

La quale procura si fa per lo presente a sig. e a cui fu del sig. **Chr. Clemmensen**

Commissario d'Avaria in **Copenaghen (Danimarca)**

en le chargeant d'intervenir dans la constatation d'avaries et de lo tutelle et surveillance des objets de la police Incendie dans tous les cas de dommages sinistres ou autres qui pourraient intervenir, le tout conformément aux instructions données ou à donner par elle.

Genova addì 10 Ottobre 1870.

**ITALIA**

Società d'Assicurazioni Marittime Fluviali e Terrestri

Il Comm. d'Assicurazione

*L. Occiani*

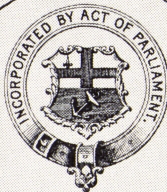
Il Direttore

*Reveretti*





# LLOYD'S



This is to Certify to all whom it may concern  
that the  
*Corporation of Lloyd's*  
have appointed under the powers conferred by Lloyd's Act 1871.

*Messrs Carr, Clemmensen*

*their Agents at*

*Odense*

*with duties and powers as defined and limited by  
the Instructions which are to be exhibited when required.*

*London, 8th October 1947*

*By order of the  
Committee of Lloyd's*

*Philip Sturges*

Chairman of Lloyd's



*A. Cooper*  
Controller of Lloyd's Agencies.

AGENTER FOR:

Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni

København

Svenska Ostasiatiska Kompagniet

Gøteborg

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd

Gøteborg

The Scandinavian West Africa Line (Transatlantic)

Gøteborg

Leif Høegh & Co. A/S

Oslo

H. F. Eimskipafjelag Islands

Reykjavik

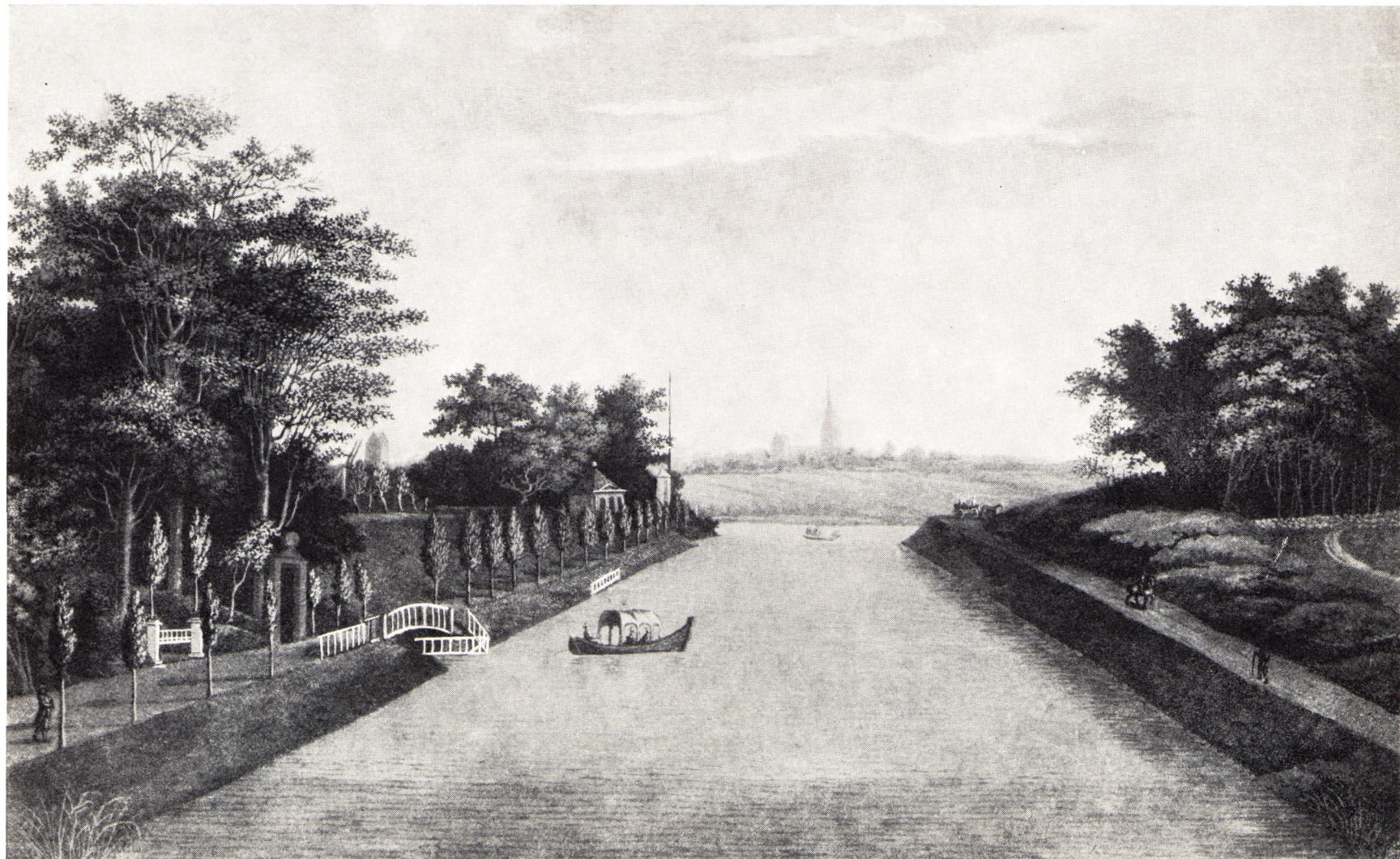
American Scantic Line (Moore & McCormack)

New York – København

Koninklijke Nederlandsche Stoomboots Maatschappij N.V.

Amsterdam

m. fl.



Til venstre Iversens anlæg, hvor Munke Mølle og Dampmøllen Victoria nu ligger. Til højre Kanalvej.

# ODENSE HAVN

Odense har, skønt den ligger midt på Fyn, altid været en søfartsby, idet et naturligt løb, dannet af tidevandsstrømmen og Odense Å fører fra Kattegat gennem Gabet og hele Odense Fjord til åens udløb ved Skibhusene ca. 4 km fra byen. Herfra kunne man med fortidens lidet dybgående både sejle videre enten ad Odense Å eller gennem Baagø Strand ved Stavidsåens udløb. Ad den sidstnævnte vej skal vendiske sørøvere være trængt ind og ødelagt Næsbyhoved Slot, hvis voldgrave endnu kan ses i Næsbyhoved Skov. Disse åer har dog næppe haft nogen betydning som sejløb, og på Valdemar Atterdags tid blev der indrettet vandmøller ved henholdsvis Ejby og Næsbyhoved, hvorefter kun Odense-åens nederste del kunne bruges. Her erhvervede Odense i 1288 „Skibsmaen“ ved Biskorup, hvor der en overgang blev losset skibe. Den i gamle skrifter omtalte „Havn ved Odense“ har dog utvivlsomt ligget ud for den ældgamle skipperby Stige og næppe været andet end et sted, hvor skibene kunne kaste anker og ligge nogenlunde sikkert og roligt. Her blev varerne omladet i mindre fartøjer, de såkaldte „Eger“, og ført i land, navnlig ved Skibhusene, hvorfra varerne måtte transporteres over land til Odense. Munkebo ved Kerteminde Nor skal dog også have været benyttet som udskibningssted. Da man senere fik lidt større skibe, måtte disse losses ved andre fynske byer, f. eks. Kerteminde, hvor den odenseanske storkøbmand og skibsreder Oluf Bager (1521–1601) skal have losset





Udsigt fra Kanalvej mod tidligere gamle havnebassin

en del skibe. Med datidens dårlige veje og trafikmidler var disse forhold selvfølgelig utilfredsstillende for byens handelsstand, og derfor opstod tanken om en kanal helt ind til Odense by.

Den første, der fremkom med et sådant projekt, var præsten ved Frue Kirke i Odense, Salomon von Haven. I indledningen til projektet siger han bl. a.: „Odense er mit Sparta, dette vil jeg gavne.“ Han fremkom med projektet ved en fest på Katedralskolen på kongens fødselsdag 1757. Projektet opbevarede som et latinsk håndskrift på Katedralskolen, indtil det for en del år siden sporløst forsvandt. Efter Salomon von Havens plan skulle havnen anlægges i østre bydel ved „Pjentedam“, og herfra skulle graves en kanal i ret linie til Odense Å ved Seden. Projektet indeholdt både planer, beskrivelse, overslag (6.000 rigsdaler) og beregninger, som von Haven afsluttede med: „Og hvis nogen ikke kan forstå dette, må han være mere blind end en muldvarp.“

Det var dog først den initiativrige kammerherre Friedrich v. Buchwald, stiftamtmand i Odense 1789–1798, der efter handelsstandens tilskyndelse fik staten gjort interesseret, så der blev nedsat en „Odense Kanal Udførelses-Kommission“ på 5 med-



„Trællebanen“ langs Odense kanal



Tidligt billede fra nuværende bassin I

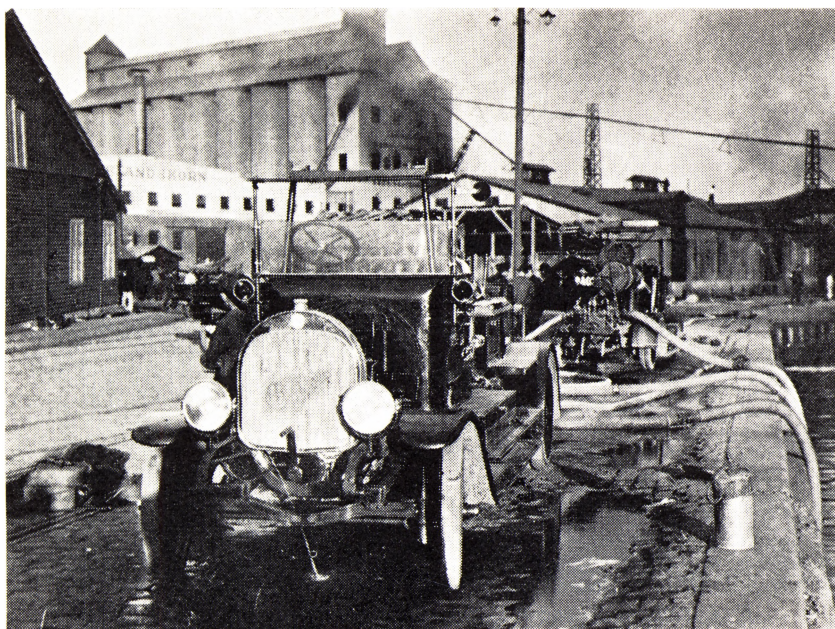
lemmer, hvis navne findes på mindestenen, som i 1929 rejstes lige syd for det havnebassin, som kommissionen fik gravet. Buchwald blev formand, og et af dens medlemmer, kaptajn Wegener, udarbejdede et projekt, som under hans og kommissionens ledelse udførtes i årene 1797–1804. Kanalens dybde var ca.  $2\frac{3}{4}$  m, og dens længde til enden af dæmningerne nord for Stige var ca.  $7\frac{1}{2}$  km. I havnen byggedes ca. 300 m bolværk, og det hele kostede staten ca. 170.000 rigsdaler.

Pengene skaffedes fra forskellige fond, mod at staten udstedte obligationer for beløbene. I betragtning af, at man endnu ikke kendte dampmaskinen og andre af vor tids tekniske hjælpemidler, var det et meget betydeligt arbejde, der her var udført.

Endnu inden kanalen var helt færdig, gled det første skib ind i bassinet, og i „Fyns Avis“ for 7. oktober 1803 kan læses om „den brave skipper Svend Pedersen Gandrup“, der ombord på jagten „Neptunus“ vovede at sejle gennem den nye kanal uden lods, kun ledsaget af kanalmester Flury. Begivenheden vakte stor opmærksomhed, blev kongelig hilst med kanonsalut fra Kr. Iversens lystanlæg ved Tollelund og jublende hurraråb af de mange mennesker, der havde taget opstilling på begge sider af kanalen. Og med krudtrøgen, som drev over kanalen, mens skipperen sindrigt lagde til ved det tjæreduftende bolværk, havde Odense Havn fået sin lige så improviserede som beskedne indvielse.

For sejlskibene kunne det i gamle dage nok være lidt besværligt at komme gennem den lange kanal. Småskipperne sendte skibsdrengen – eller konen – i land med en slæbeline, og gående på en sti, kaldet „Trællebanen“, med linen over nakken besørge de skibet ind eller ud. Man kunne dog også, formedelst en daler leje en mand med en hest i Stige til at besørge bugseringen.

Odense havde fået en statshavn, og forventningerne var store, men de følgende årtier bragte ufred, dårlige tider med statsbankerot og ingen større fremgang, og da handelsstanden mente, at staten viste for lidt interesse for havnen, købte Odense kom-

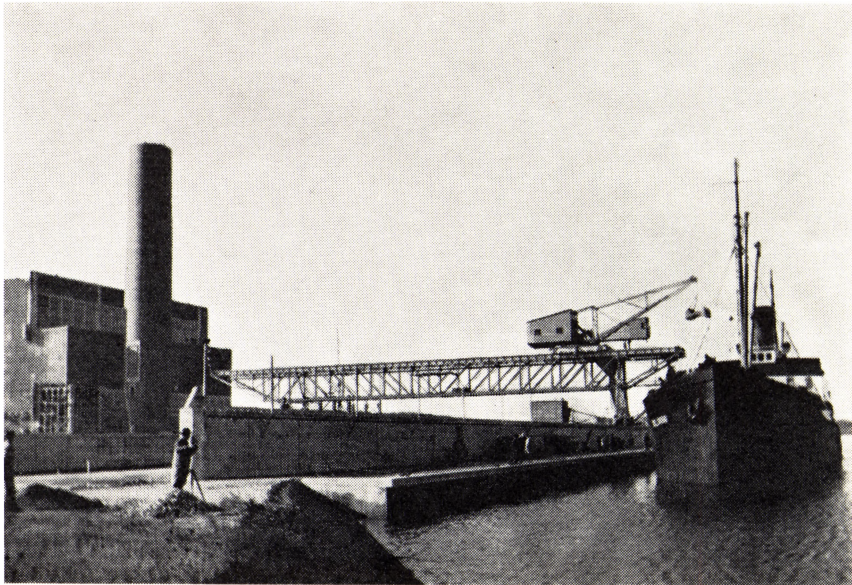


Den store havnebrand i 1925

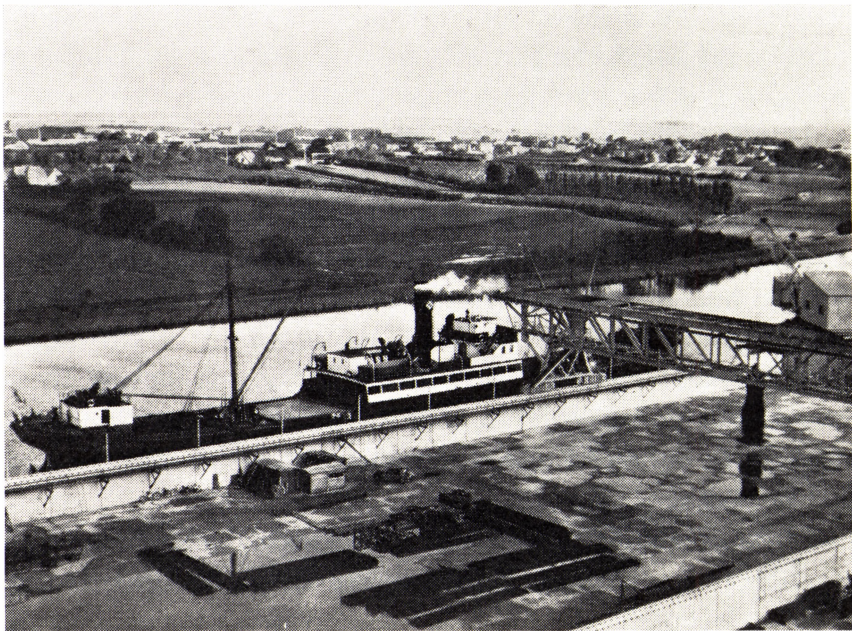
munc denne i 1858 for ialt 100.000 rigsdaler at betale i løbet af 28 år.

I 1863 anskaffede havnevæsenet dampbugserbåden „Dagmar“ og i 1893 dampbugserbåden „Fremad“, som udførte bugsering og isbrydning i sejløbet indtil 1931, da havnevæsene lod bygge bugserbåden „Sct. Knud“, men da driften heraf efterhånden ikke mere kunne betale sig, indgik man kontrakt med bjergningselskabet Em. Z. Svitzer om bugsering og isbrydning på Odense Havn, kanal og fjord. Når sejlads på Odense Havn kan standse under isforhold, som f. eks. i vinteren 1946–47, er det kun, fordi isen i Kattegat gør det umuligt for skibene at nå ind til Gabet.

På grund af udviklingen inden for handel, industri og landbrug begyndte en fremgang, som medførte, at sejløbet gentagne gange måtte uddybes. I 1886 blev vanddybden forøget til 4,1 m, og i 1904 uddybedes der til 6,0 m, medens kanalen blev rettet



Finsk S/S „Mylykoski“ – første skib med kul til I/S Fynsværket



Første grabfuld kul til det nye Fynsværkets kulgård



S.W.A.L.'s M/S „Bolmaren“ og Høegh Line's M/S „Høegh Aurore“  
– begge skibe med kævler fra Vestafrika.



Trængsel på gamle stykgodskaj. Kævler fra Vestafrika.

ud mellem „Fandens Krog“ og Stige og Baagø strand ind-dæmnet. Endelig i 1921 blev vanddybden forøget til de nuværende 7,5 m, bolværkslængden på daværende tidspunkt var da vokset til ca. 1750 m. Ved den sidste uddybning, der strakte sig indtil 1 km uden for Gabet og kostede ca. 7 mill. kroner, blev flere sving rettet ud, og der blev opfyldt båkøer og lededæmninger til hjælp for sejladsen. Sejlløbets bundbredde varierer fra 22 m i kanalen til 60 m på yderfjorden med udvidelser i krumninger og vigepladser. Skibe på indtil ca. 6000 tons dødvægt kan gå ind med fuld last, medens mange større skibe, f. eks. Ø.K.s m.s. „KINA“, der laster ca. 12.000 tons, har været inde med partlast. Også Victory- og Libertyskibe samt tankskibe på indtil 16.000 tons dødvægt har anløbet havnen med partlast. Endvidere er nybygninger på op til ca. 42.000 tons fra Odense Stålskibsværft sejlet ud gennem sejlløbet. Sejlløbet fra Gabet til havnen er ca. 21 km lang og følger en naturlig rende gennem Odense Fjord ind til Lumby strand, hvor den ca. 8 km lange gravede kanal begynder. Der er lodspligt på kanalstrækningen mellem Stige og Odense for skibe over 100 brt. for indgående, 150 brt. for udgående, når de ikke er hjemmehørende i Odense. Lodsningen besørges af statslodserierne ved Stige og Gabet.

I 1886 påbegyndtes det østre havnebassin, det nuværende bassin I, og navnlig i den sidste menneskealder har det været nødvendigt gang på gang at bygge nye bolværker, således gennemførtes i krigsårene den store udvidelse mod vest, omfattende flytningen af Bogense landevej og udvidelse af bassin II med tilhørende svajebassin og bygningen af 590 m bolværk. I samme periode og i årene umiddelbart efter anlagdes Tolderlundsvej og Havnegades forlængelse gennem Baagø strand til Færgevej, medens store arealer blev gjort udlejningsmodne ved gennemførelse af væsentlige afgravningsarbejder. I denne forbindelse bør nævnes, at bygge- og montagearbejderne af kraftværket I/S Fynsværket stod på i årene 1949–1953, og at værket overtog forsyningen af elektricitet til interessenterne den 1. juli

## Udvalget

for  
Tilvejebringelse af Laanet af 1920  
til  
Odense Kanal og Havns Uddybning.  
Raadhuset, Odense. Telefon 72.

Alle Oplysninger gives paa mundtlige, telefoniske eller  
skriftlige Henvendelser.

# Havneudvidelsens økonomiske Side.

Odense Kanal og Havns Udvidelse og Uddybning vil efter de indkomne Tilbud koste ca. Kr. 7.000.000.

I den 15—18 Maaneders Byggeperiode vil der i Renter paaløbe ialt højest ca. Kr. 200.000.

Da Staten aarlig i de første 8 Aar bidrager 3 % af Anlægssummen, skal Kanalen i de første 8 Aar til Renter aarlig **kun udrede ca. Kr. 216.000.**

Kan det nu ogsaa ventes, at disse Penge vil indgaa?

Svaret maa ubetinget blive: „**Ja, ikke alene dette Beløb vil indgaa, der vil indgaa langt mere.**“

Hvorfor?

Fordi Kanalens Regnskaber gennem Aarene klart og uomstødelig beviser:

- 1) **at dybere Vand i Kanalen altid har givet større og stadig stigende Indtægter,**
- 2) **at Kanalens Indtægter i det lange Løb altid har kunnet bære Udgifterne ved enhver Uddybning og Udvidelse, indtil Blokaden for en Tid lammede Trafikken.**

Se paa følgende Tal, der viser Havnens Indtægter af Havne- og Bropenge i en Del Aar, begyndende med Aaret 1901.

I 1901 beløb Havne- og Bropenge sig til Kr.	108.569,07
» 1903 » » » » » » » »	150.977,29

Havnens Regnskabsaar løber siden 1. April 1901 fra <sup>1</sup>/<sub>4</sub> til <sup>3</sup>/<sub>4</sub>.

1905/6 beløb Havne- og Bropenge sig til Kr.	174.957,36
7 8 » » » » » » » »	188.212,66
9/10 » » » » » » » »	197.016,15
10/11 » » » » » » » »	219.366,01
11/12 » » » » » » » »	234.610,24
12/13 » » » » » » » »	249.178,96
13/14 » » » » » » » »	269.909,31
14/15 » » » » » » » »	291.867,31
15/16 » » » » » » » »	302.546,58
16/17 » » » » » » » »	262.727,56
17/18 » » » » » » » »	157.358,58
18/19 » » » » » » » »	173.622,80

**Se, hvor jævnt og sikkert Indtægterne voxer, indtil Blokaden — fra <sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1917 — for første Gang standser Fremgangen.**

Alle danske Havne paatænker at forhøje de hidtil gældende Havne- og Bropenge. For Odense Havn og Kanals Vedkommende er foreslaaet 125% Forhøjelse paa de indtil <sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1918 gældende Taxter.

**Tag nu Indtægten for Aaret 1915/16 — sidste Aar før Blokaden — Kr. 302.546,58.**  
**Forhøjelsen, 125 % heraf, udgør Kr. 378.183,22,**  
**der er mere end nok til at dække de Kr. 216.000 forøgede Renter aarlig de første 8 Aar.**

Odense i Novbr. 1919.

Grosserer Chr. Andersen, jun.    Direktør Chr. Døhnfeldt.    Konsul F. Hey.  
Købmand Martin Iversen.    Proprietær V. Jespersen. Næsbyhoved.  
Købmand P. A. Kruuse.    Grosserer Emil Larsen.    Grosserer Th. Muus.  
Skibsrheder A. P. Møller, København.    Møller Hans Petersen, Munke Mølle  
Hageribestyre C. Rasmussen.    Forpagter Schroll.  
Driftsbestyrer J. P. Stensballe.    Fabrikant Jens Weimann.  
Borgmester Henriksen,  
Formand.

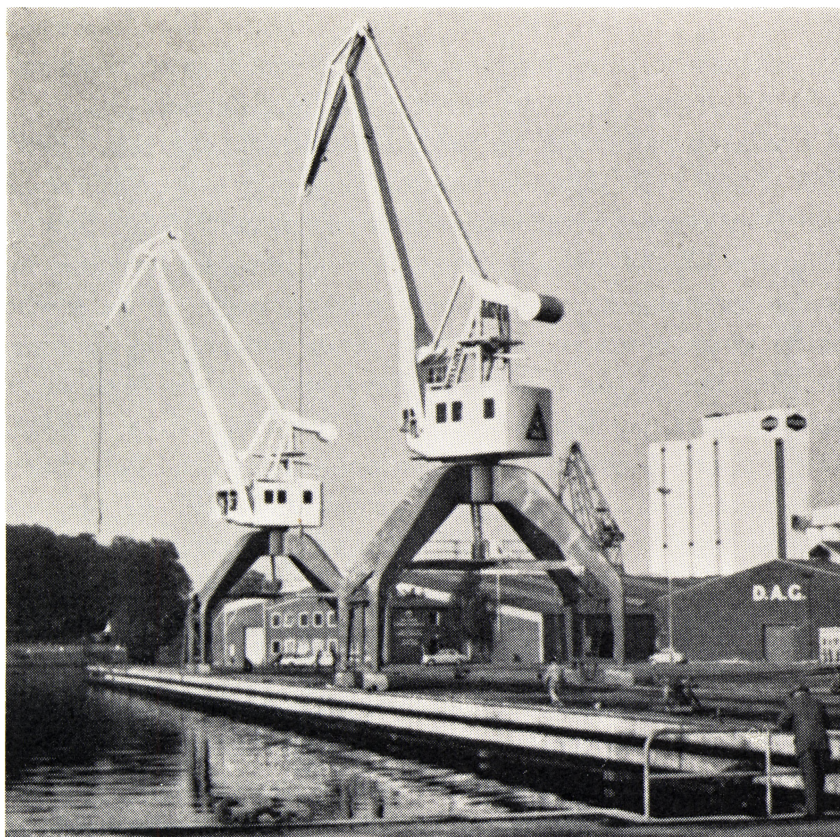


1953. Siden da har I/S Fynsværket foretaget udvidelse i 1958–1961, og i øjeblikket er yderligere udvidelse i arbejde. Fynsværket har eget kajanlæg til losning af skibe med kul og olie; også dette er nu under udbygning.

Den stærke stigning i omsætningen af stykgods over stykgodskajen ved bassin I, der med sine 3 elektriske stykgodskraner (1 på 2,5 tons, 1 på 3,5 tons og 1 på 6 tons) og oplagsplads efterhånden var blevet for lille til at behandle den store godsmængde, bragte naturligt tanken hen på en ny stykgodskaj i et nyt bassin.

I 1962 påbegyndtes således 1. udbygning til bassin III, der omfatter det nye kajanlæg med Ålborg Portland-Cement-Fabrik A/S' cementsiloer. I 1963 fortsattes derefter med 2. udbygning, der omfatter den nye stykgodskaj med oplagsplads for stykgods. Stykgodskajen er forsynet med dobbelte jernbanespor og har 2 elektriske stykgodskraner hver med en løfteevne på 6 tons. Bassin III var færdig til brug den 13. oktober 1965, hvor S.W.A.L.s m.s. „TUMLAREN“ som første skib anløb dette for losning af kævler og trævarer fra Vestafrika. I maj 1966 vil havnen have endnu en elektrisk stykgodskran i arbejde på denne kaj. Det vil blive en 15 tons sværvægtskran med omstilling til 8 tons løfteevne.

Når taget i betragtning, at udviklingen er foregået langt hurtigere, end man havde kunnet forudse, må det siges, at inddelingen og udnyttelsen af havneområdet er hensigtsmæssig. Hertil har blandt andet bidraget den store havnebrand i 1925, hvor ca. 2 ha med gamle pakhuse raseredes, og også den store sanering i 1933–34, da gaderne på den ældre del af havnen blev omlagt og havnebanen ført ned over Aaløkkemarken. På havnen findes nu moderne pakhuse og siloer for kunstgødningsstoffer, korn samt foderblandingsfabriker og møller, der tilsammen betjenes af 8 mekaniske losseapparater, sugere, elevatorer o.s.v. Desuden er der to områder med oplagspladser for kul og koks; de er forsynet med mange siloer og sorteringsanlæg



Estlandskajen – den nye stykgodskaj

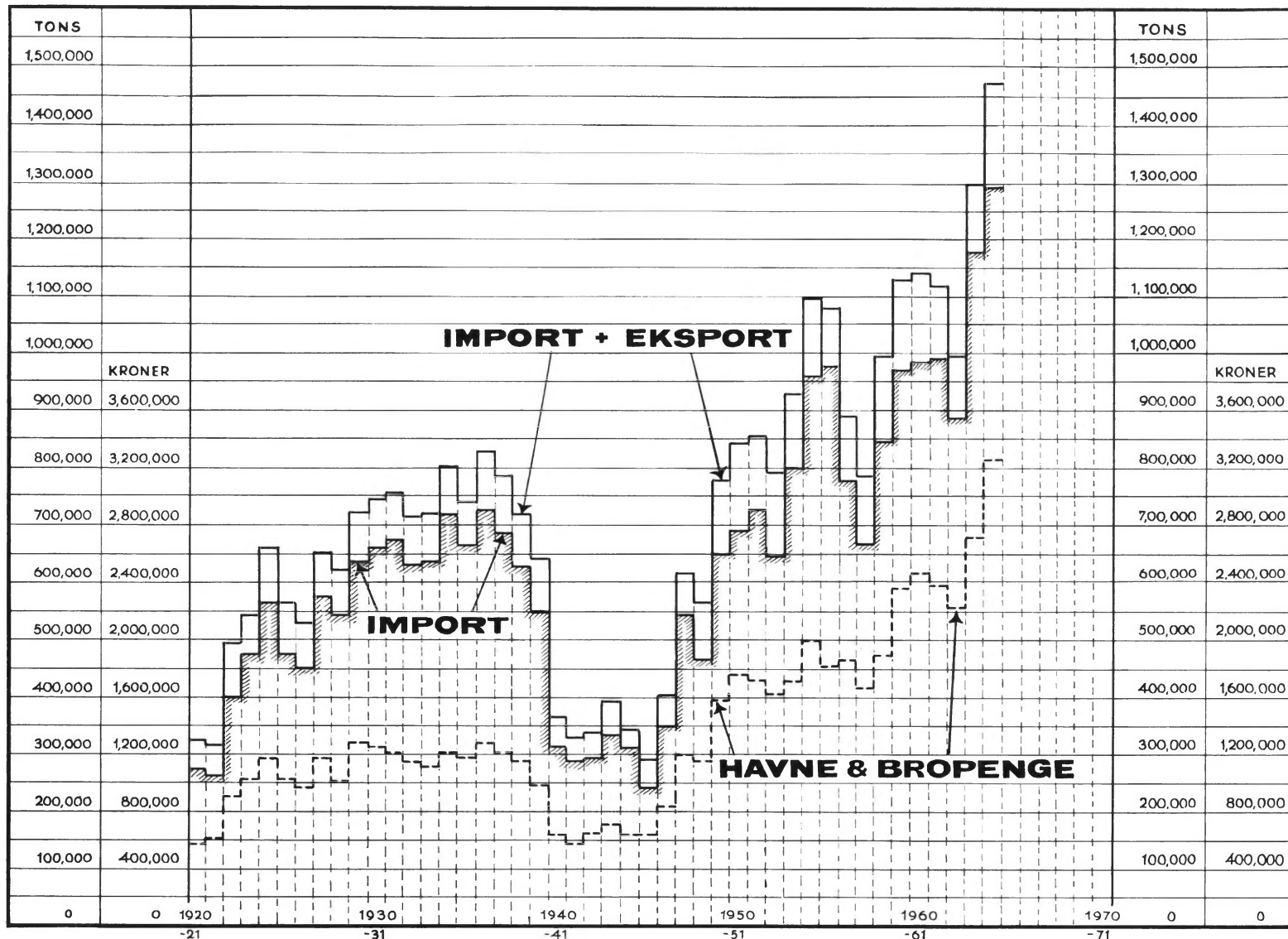
og betjenes af 8 lossekraner, hvortil kommer I/S Fynsværkets 2 kulkraner. Nordligst findes et større område for oplag af olie og benzin. Områderne mellem de tre bassiner er hovedsagelig åbne oplagspladser for losning og sortering af træ og stykgods samt til ekspedition af rutebåde. Der findes 7 elektriske stykgodskraner med løftekapaciteter fra 2,5 til 6 tons, heraf er 2 af kranerne indrettet til også at kunne arbejde med grab, således at f. eks. løse gødningsstoffer og korn kan losses direkte op i firmaernes private siloer. Kranerne er fordelt med 3 på den gamle stykgodskaj (bassin I), 2 på Finlandskajen (bassin II) og 2 på den nye stykgodskaj (Estlandskajen – bassin III) samt yder-

ligere 1 ny 15 tons kran i maj 1966. Foruden disse elektriske stykgodskraner disponerer havnen over 4 mobilkraner til anvendelse på havnen, hvor der måtte være brug for dem.

Trafikken på havnen var indtil krigen stærkt stigende. I 1937–38 indgik 3150 skibe, og varetrafikken over bolværket var på ialt 820.000 tons; heraf udgjorde importen ca. 713.000 tons og udførslen 107.000 tons. Eksporten var og er stadig hovedsagelig landbrugsprodukter og trævarer, medens nogle af de største poster af importen er kul og koks, korn, foderstoffer, gødning, metaller, træ og olie. Under og efter krigen har trafikken været stærkt nedsat, ja, den var i 1945–46 helt nede på ca. 290.000 tons (import + eksport), men dermed var bunden i bølgedalen også nået, idet den samlede varetrafik i 1946–47 blev på 396.000 tons, og tendensen har siden været stigende, for i 1964–65 at udgøre 1.469.761 tons, hvoraf 1.294.558 tons omfattedes af importen og 175.181 tons af udførslen, fordelt på 3953 skibe på tilsammen 913.215 brt.

Odense Havn havde, i lighed med andre havne, under krigen og grundet efterkrigstidens varemangel og handelsrestriktioner en tilbagegang, men efter krigen stod havnens tekniske apparat uskadt og er siden blevet stærkt udbygget. En dygtig kreds af kunder, handelsfolk, industridrivende, landbrugere m. fl. har udnyttet byens og havnens gode muligheder og bragt den store og stærkt voksende trafik tilbage.

Med sine tre bassiner, ca. 4.000 meter bolværk, hvoraf ca. 3.200 meter med en vanddybde på 7,5 meter, 8 moderne stykgodskraner og 4 mobilkraner står Odense Havn nu godt rustet til at betjene handelsstanden, industrien og skibsfarten på allerbedste måde.



Varetrafik samt havne- og bropenge 1964–65

Udgivet i anledning af  
firmaet Chr. Clemmensens 100 års jubilæum

Trykt i Fyens Stiftsbogtrykkeri  
og skriften er 12 punkt Baskerville Intertype

Klicheerne er fra  
Fyens Stifts Reproduktionsanstalt

Omtalen af Odense havn er udarbejdet  
i samarbejde med  
fhv. havneingeniør H. Fischer Hansen  
og  
havneingeniør H. Christensen.

