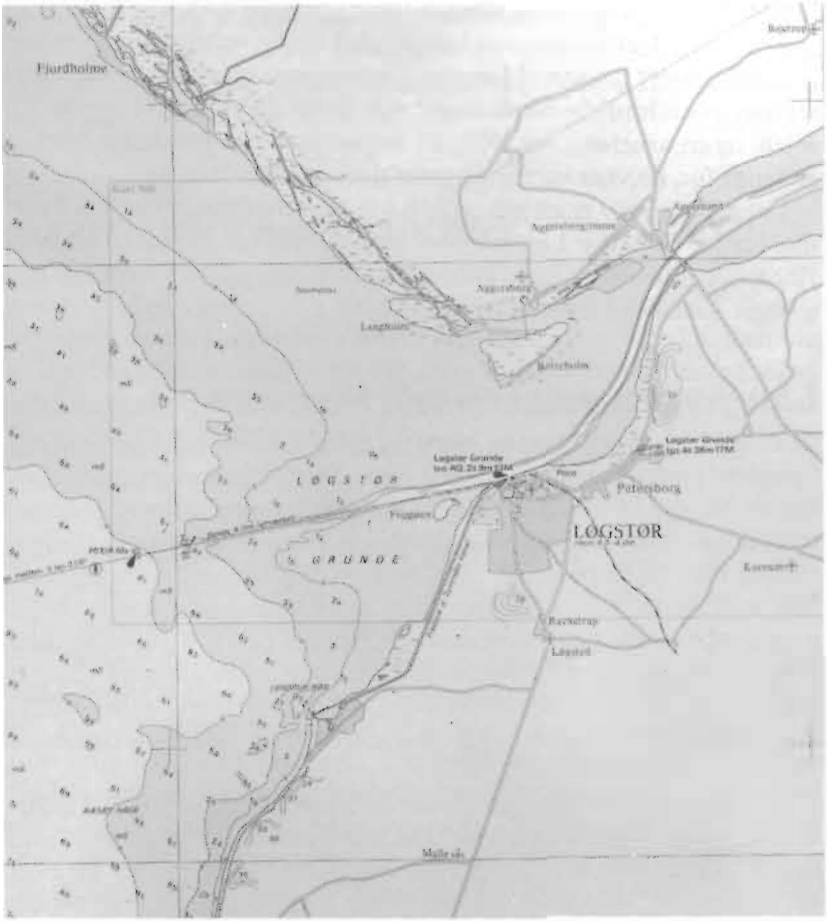
Løgstør Grunde og Frederik VII's Kanal

Af N. H. Lindhard

LIMFJORDSMUSEETS SMÅSKRIFTER NR. 8



Udsnit af nutidigt søkort.

Gennem århundreder

I Snorres »Heimskringla« fortælles om den norske konge Harald Hårderåde, at han var på et plyndringstogt til Limfjorden med nogle få skibe. Da hans spejdere rapporterede, at Kong Svend (Estridsen) nærmede sig med en flåde, reddede Harald sig ved om natten at slæbe skibene over et smalt »eid«, en lav landtange, og stikke af mod Norge. For hundrede år siden blev det ivrigt diskuteret, hvor dette eid lå, og professor Japetus Steenstrup udgav et lille skrift »Harald Haarderaades Tog til Limfjorden og Limfjordens Tilstand i det 11. Aarhundrede« 1875, hvor han forsøgte at påvise, at eidet var Løgstør Grunde.

Hvis han havde ret, kan vi altså følge grunden over 900 år tilbage.

Alle ældre beretninger om Limfjorden og de vestlimfjordske købstæder kommer tilbage til Løgstør Grunde som en af årsagerne til deres trængsler, fordi de fik en meget stor del af deres forsyninger ad søvejen, og en rejsefører fra 1671, der har en liste over byerne og hvad de er kendt for, nævner ud for Løgstør det ene ord: Grunde.

Løgstør Grunde er en stor sandbarre, som i århundreder har ligget umiddelbart vest for Løgstør som en spærring for sejladsen på Limfjorden. Da den består af finkornet sand, er den udsat for stadige ændringer som følge af vind og strøm.

Limfjorden delt i to områder

Grundene betød ikke blot en hindring for sejladsen, men delte i virkeligheden fjorden i to halvdele med meget forskellige naturforhold. Den østlige del, der er forholdsvis smal, lignede mest en østkystfjord med ret højt saltindhold, der i Nibe Bredning kunne variere efter vindens retning fra 8 til 24 promille, altså helt op til Kattegats saltholdighed. Vest for Løgstør bestod fjorden af en række større eller mindre bredninger med et temmeligt konstant saltindhold på ca. 6 promille, altså et brakvandsindhav. Disse forhold satte også deres præg på fiskebestanden, og betegnende er en skrivelse, som Nibefiskerne afleverede til Limfjordskommissionen i 1736, her citeret efter Holger Rasmussen: »Limfjordsfiskeriet«:

»Løgstørs grunde gør ligesom skel imellem 2 fjorde, thi derpå falder et meget grundt vand, og derfor ikke kan flyde uden små fartøjer med nogen ladning over dem og til Tisted og de andre købstæder der oven for beliggende. Vel kaldes det tilsammen Limfjorden fra Hals tønder og langs op igennem landet forbi Lemvig til Harboøre, men fjorden vesten for Løgstørs grunde er snart som et hav at regne imod fjorden øst for grunden og ud til Hals, formedelst det hule og dybe vand overalt, så der ikke nogetsteds i særdeleshed er at kaldes Kongens sejldyb således som østen og neden for grunden til Hals, hvor fjorden ikkun falder ganske smal. Og deres fiskeri både af ål og sild vesten for Løgstørs grunde er snart ikke lig det fiskeri, der falder her neden og østen for, thi der fiskes aldrig een ål i Nørlå eller såkaldte Nibe fjord af den art og natur som vesten for Løgstør i bredningen. Vores almindelige og meste sildefiskeri, som kaldes fuld sild, er ikke heller af den art og natur, de sild er af, som fiskes der oppe i fornævnte bredning med deres sildevodder, ikke heller gives på de tider, her fiskes sild«.

Østpå var den dominerende fisk silden, »Nibesild« eller »Aalborg-

sild«, mens man vest for Løgstør mest fiskede ål og »gråfisk«, en fællesbetegnelse for en række ferskvands- og brakvandsarter med Helt i spidsen. Selv bådene, specielt kågene, kunne deles op i en vestlig og en østlig type.

Aggertangen gennembrydes

Disse naturforhold ændrede sig afgørende i 1825, da Vesterhavet gennembrød Aggertangen og gjorde hele fjorden mere saltholdig, men for sejladsen dannede grundene stadig skel. Farvandsafmærkningen, der er delt i en styrbords- og bagbords-side i forhold til den, der er for indadgående, skiftede indtil omkring 1980 ved Løgstør Grundes lysbøje. Nu er den flyttet til Aalborg.

De første forsøg på en sejlrende

I 1637 fandt Chr. 4 forholdene så dårlige, at han bad rigsråd Jørgen Urne indkalde til møde om sagen:

»...eftersom hans kongl. Majt. kommer udi Forfaring, at den Grund ved Løgstør er menige Landsens Indbyggere, som oven Løgstør grænser, samt den søfarende, som den Egn søger sin Næring og Traficke, til mærkelig Skade og Afbræk, Thi beder og naadigst befaler Hans Ko.Ma. mig, at jeg menige Stænder paa Limfjord boendes oven Løgstør Grunde, baade Adel, Gejstligheden, Borgere og Bønder, sammen lader kalde og samtlige og særdeles deres Betænkende forhøre, hvorledes de formener, forskrevne Grunde bekvemmelig og bedst kan afskaffes, og en Sejldyb der igennem bekomme, saa et Skib paa 80, 100 eller mere Læster derigennem ulosset kunne løbe, saa og hvad enhver dertil vil kontribuere, om det til Veje kan bringes...«

Mødet fandt sted i Viborg den 24. januar 1637 og svaret blev efter en indledning: »...saa er vi da til benævnte Tid underdanigste mødt og os med hverandre saaledes forenet, gerne dertil af vores Formue at ville kontribuere med de andre Stænder, om 1) en kvalificerte person kan findes, som sig samme værk forstandeligen ville paatage, og han 2) nøjagtiglig assecu(re)rer Stænderne, at det dermed skal have Bestand, og at 3) den søfarende Mand, som saaledes til os indkommer, ikke ved nogen Købsteds Frihed formenes at sælge med de gejstlige, som bor paa forskrevne Limfjord, begærendes denne vor underdanigste Erklæring i det bedste maatte optages.«

Der kom dog ikke noget ud af mødet, og et nyt møde 1647 endte lige så negativt.

Det har sikkert heller ikke gavnet forhandlingerne, at alle forslag til at fjerne hindringen blev mødt med massiv modstand af Aalborgs handelsstand, der jo havde et vældigt forspring for de vestlige limfjordsbyer i den lette adgang til Kattegat og videre til havet, mens varer til og fra de andre købstæder blev forsinket og meget dyrere, fordi de skulle omlades.

Klagesang fra Nykøbing

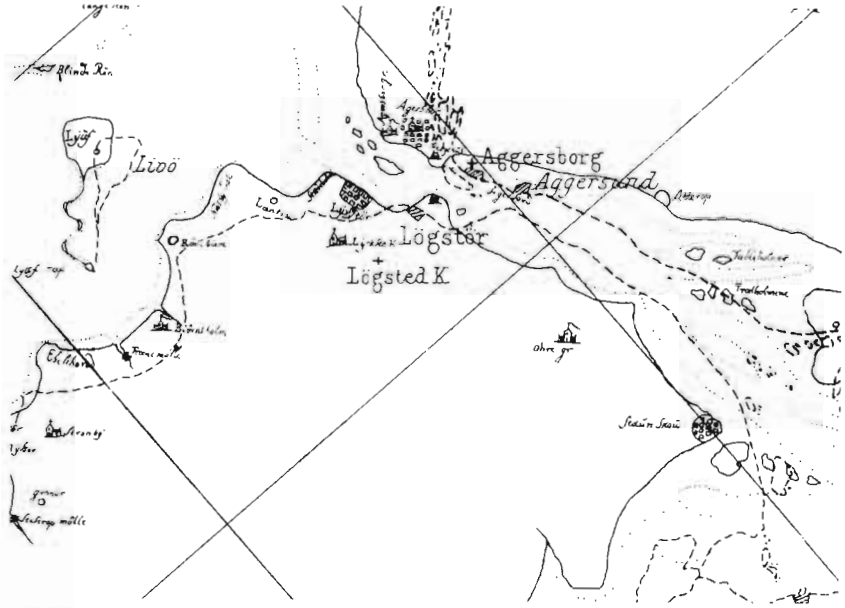
I Villads Christensens bog »Nykjøbing på Mors 1299-1899« side 118 beskrives det sådan:

»...Vest på var der i tidligere Tider ingen Udgang fra Fjorden at søge, og øst paa laa som en spærrende Bom de berygtede Grunde mellem Aggersborg og Løgstør. Talrige Klagesuk og utallige Forbandelser har disse Grunde aflokket de Nykjøbing Skibsredere og Sømænd. Det var umuligt, selv for de smaa Fartøjer, der kunne løbe ind i Nykjøbings Havn, at gaa lastede over disse Grunde. Naar Skibet kom dertil, maatte Ladningen udlosses for at lægtes over Grunden i Pramme, det tomme Skib blev saa slæbt over og Ladningen indtaget paa ny. Man forstaar, hvilken Tidsspilde, Ulejlighed og Bekostning al denne Omstændelighed maatte give Anledning til; i stærk Blæst turde man slet ikke nærme sig Grunden af Frygt for Stranding, og mange Dage blev spildte med at vente paa stille Vejr. Hertil kom, at Lægtningen over Grundene var bortforpagtet til en Entreprenør, der havde Eneret paa at besørge dette Arbejde, og at det ved kgl. Resolution af 26. april 1690 var forbudt Borgerskabet i Limfjordsbyerne at besørge Lægtningen ved egne Pramme. I de saa jævnlige Klager over Byens Tilbagegang og Armod danner da ogsaa Løgstør Grunde et stadigt tilbagevendende Omkvæd«.

I Hald Lens regnskaber kan man årligt fra 1610 finde afgifter for omladning af kongens skattekorn. Her er måske en forklaring på kongens iver for at få gravet en sejlrende!

Almindeligvis regnede man med, at et fartøj, der lastede o. 400 tønder (18-20 læster eller knap 40 registertons), måtte af med 30 rdl. for at slippe forbi. I 1760 blev det oplyst, at der hvert år blev fragtet over 6000 læster varer frem eller tilbage over grundene, så det har ikke været småpenge, der gik ud af købstæderne.

Landets første søkortdirektør Jens Sørensen rejste på fjorden i 1694 og 95 for at foretage opmålinger til brug for korttegningen. I hans dag-



Udsnit af søkortdirektør Jens Sørensens kort over Limfjorden. Opmålt 1694-95. Den stiplede linie viser kystens forløb i 1918.

bog for slutningen af maj 1694 finder vi antagelig den første nøjagtige beskrivelse af grundens tilstand: »Foer med en Lods fra Lykstør ud paa Bredingen. Renden did ud strækker sig V5S, ¼ M (il) til Prikkerne, som staar på det grundeste. Iml. Løgstør og Grunden er dybt 5 a 4 Fv. (favne) i renden, og bred over 100 Fv. gaar alt smal til udad, 6 a 5 Fv.; paa Grunden er ikkun 6-7-8 Fod og 7-6-5-4½-4-3½-3¼-4-4½-5 Fod...« Det vil altså sige, at i 1694 var der ikke mere end 3¼ fod eller ca. 1 m vand over grunden.

Fiskeriet, som var Løgstørs eksistensgrundlag, var gået meget tilbage, og forklaringen ses bl.a. i en indberetning til regeringen fra herredsfoged Jens Toftebjerg 21.10.1735:

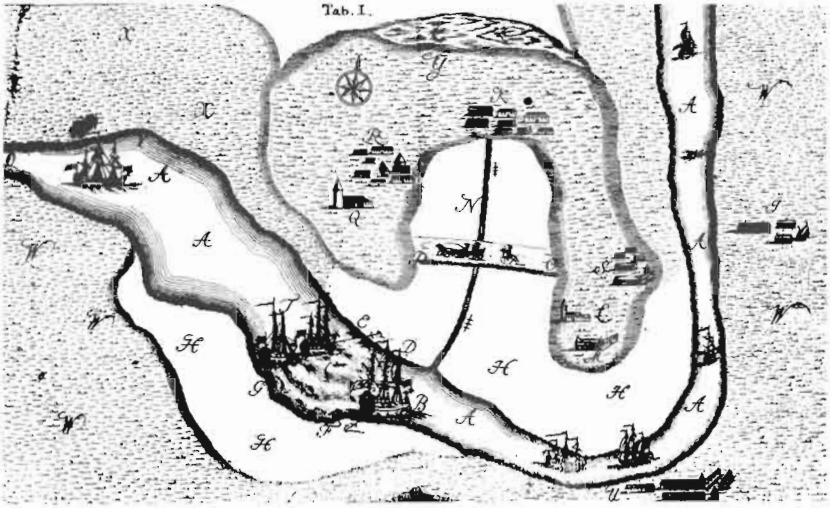
»Fiskeriet som i forrige Tider har været Byens Opkomst, har som meldt ganske aftaget. Aarsagen dertil har været overskyllelse af Sand og Grunder...og som Byen ligger ved Limfjorden og er ganske bekvem til Seilatz, saa haver da Indvaanerne paa nogle Aar lagt sig derefter selv med Jagter og Baade at føre Vare fra et til et andet Sted i Limfjorden.

Fartøjernes Drægtighed, som saaledes ankommer, er ej mere end 3-4 til 600 tdr. saasom Grundene imellem Aalborg og Løgstør taaler ikke større Fartøjer end de, der stikker udi dybeste 7-8 Fod«.

I »Danske og Norske økonomiske Magazin« for 1760 findes en beretning om en undersøgelse af grundene, foranstaltet af thistedborgmesteren Enevold Bjerregaard i 1720'erne. Sandvandringen blev iagttaget gennem længere tid, fordi han havde mistanke til, at det kom fra Bygholm Vejle nord for grundene.

For at illustrere sin beretning havde forfatteren (overskipper Stavanger fra Holmen) tegnet en skitse over fjorden med centrum i Løgstør Grunde og Bygholm Vejle. Selv efter datidens standard er skitsen ualmindelig misvisende.

Forfatteren beregner i artiklen, hvilke udgifter der skulle være nødvendige for at sikre en gravet rende med pæle og sten og kommer til det resultat, at det kan gøres for den beskedne sum af 10.748 rigsdaler.



Kort ca. 1760: A er Limfjorden. C er Løgstør Grunde eller »Skiden«. M er Aggersborggård. N er Bygholms Vejle. U er Løgstør by. Ø er Lemvig Fjord.

Muddermaskine går igang

Da der kun var ca. 2½ fod vand over grundene, bevilgede regeringen en muddermaskine til at gøre et forsøg på at grave en rende. Og efter nogle års arbejde kunne »Jydske Efterretninger« for 12. august 1768 skrive: »Fra Løgstør meldes til Publici Fornøyelse, at det nu tegner sig til, at man der ey allene kan love sig, men nu ogsaa med første vist vente at nyde en betydelig Nytte og Gavn af Hans Kongl. Majestæts høypri-

selige Foranstaltning med Mudder-Machinen ved Løgstøers Grunde, da baade Arbeydet gaaer vel for sig, og det synes tillige at blive bestandigere der, end på det Sted, hvor der i de forrige Aaringer var blevet muddret. Enhver maa glæde sig over dette nyttige Verkes Anleggelse, og ønske dets Istandbringelse, da der er ingen Tvivl om, at det jo baade er mueligt og giørligt at bemeldte Grund kan igjen bringes udi god seylbar Stand«.

Desværre var avisen for optimistisk, og da muddermaskinen oven i købet blev gjort ansvarlig for at sildefiskeriet svigtede, standsede arbejdet uden resultat i 1771.

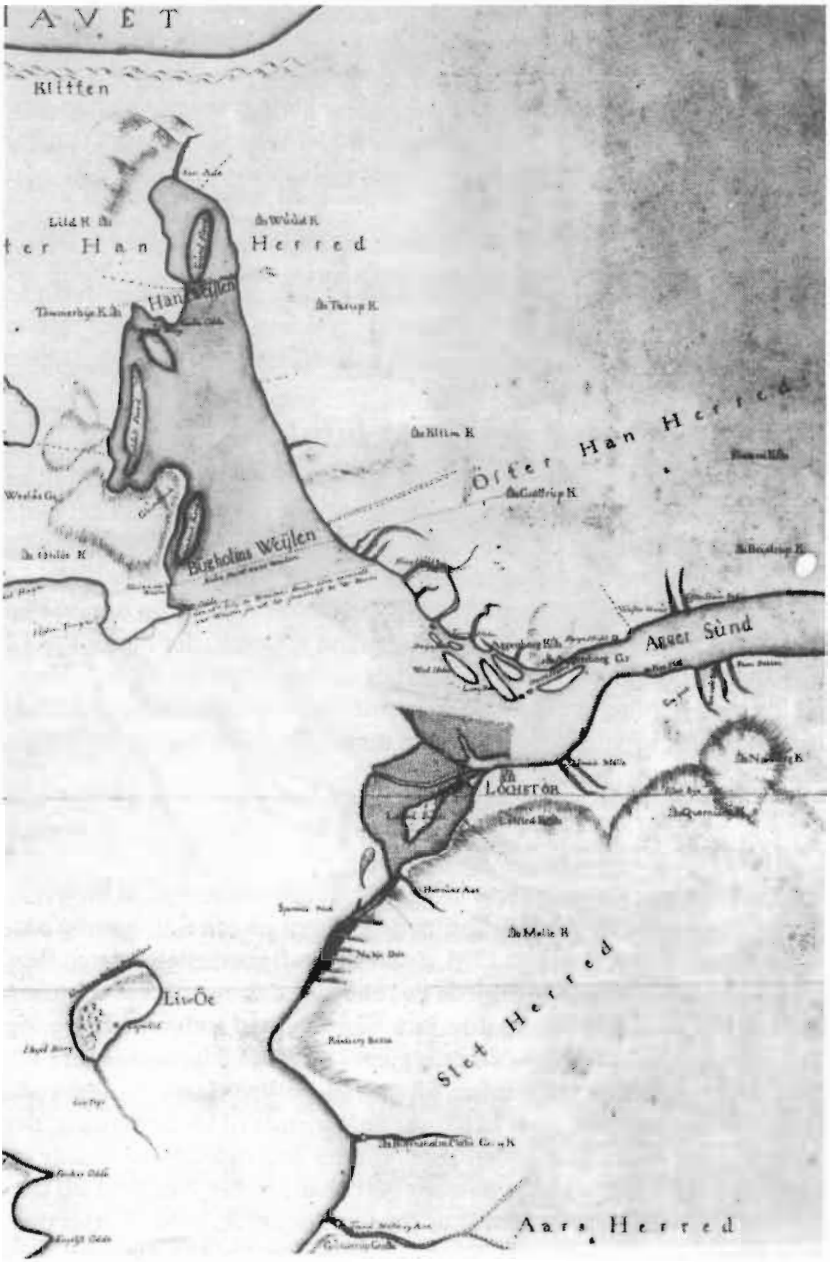
Der må graves i det faste land

En ny undersøgelse, foretaget af kommandør Lous, gav til resultat, at den eneste måde at få en holdbar rende på, var at grave den i det faste land langs stranden til Lendrup, men det ville efter beregningerne koste 185.857 rigsdaler, og det veg regeringen tilbage for at ofre.

I stedet foreslog man at stationere flere lossepramme og ansætte en inspektør ved lægtningen, og stiftamtmand v. Osten, der havde fået til opgave at undersøge Limfjordsbyernes stilling til projekterne, tilføjede for egen regning et forslag om at indføre de såkaldte »Russiske Kameler« en slags flydedokke, som han mente ville egne sig fortræffeligt.

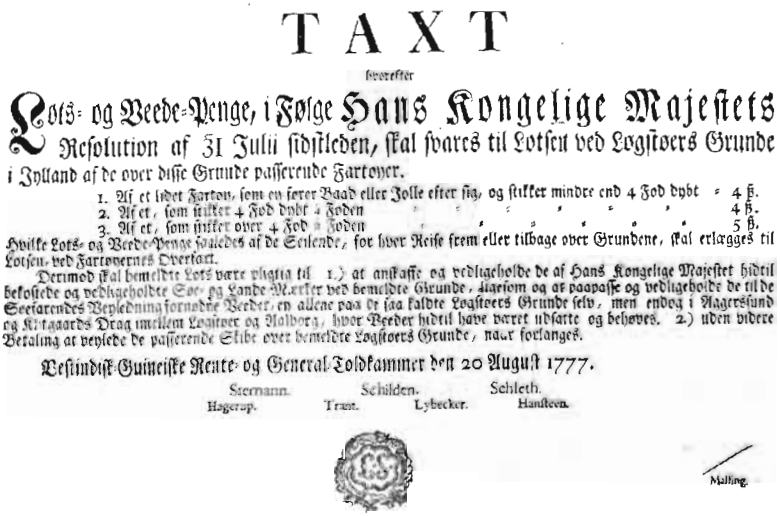
Naturen graver en rende

Imidlertid blev problemet løst af sig selv. Hvad muddermaskinen ikke havde kunnet magte på 10 år, ordnede naturen på een nat, nemlig natten mellem 28. og 29. marts 1775, da en storm flyttede hele barren flere hundrede meter østpå og pløjede en rende, så der overalt var mindst 6 fods dybde. Renden kunne dog kun besejles med lodsvejledning, og den første vejledning blev offentliggjort i »Jydske Efterretninger« 22. sept. 1775. Efter en indledning fortsætter beskrivelsen: »...indretted følgende Søe-mærker, som kan tjene de Seylende til Underretning, der beseyle dette Farvand. 1) Naar man anduer de Løgstørske Grunde og Seyldyb Vester fra, og skal passere over dem, er det Nordre Løb det, som nu er det rette Seylløb, hvor de passere igiennem, som vil øster paa. Paa den Nordre Hage i det Nordre Løb Vester fra er udlagt en Søe-Tønde, som er stor og kiendelig, paa 6 Fod Vand; denne søges i øster paa Compasset. 2) paa det Høye Land Synden for Aggersunds Høy,



Udsnit af P. Schoustruphs kort over Vestlimfjorden fra 1741. Grundene er meget tydeligt afmærkede. (Nat.Mus.fot).

paa Tholstrups Marker, vil man blive vaer 2de Land-Mærker staaendes; Det vestligste er et opreyst Mærke med en firekantet Tavle øverst paa det, 3 Alen i Qvadrat, som er hvid kalket. Det østligste forestiller en Pyramide, bred nede ved Jorden, og løber spids op til Toppen, er og hvid kalket, der oven paa er sat en Tønde paa sin Ende med Stagen tvers igiennem begge Bundene, som er tiæret; langs ned af Bakken, hvor de 2de Land-Mærker staae, er gravet en Dahl i Direction med begge Land-Mærkerne, hvilken Rende i Bakken presenterer sig hvid af den i Bakken kalkagtige Grund. Dise 2de mærker staae en fornøden Distance fra hinanden, til strax at forestille, naar man er ude af Directions-Linien. Naar Søe-Tønden holdes i Øster, løber man den ey nærmere end paa 9 à 10 Fod Vand, hvorfra styres Synder over, indtil de 2de paa Land opsatte Mærker ere over eet; i denne Directionslinie kan seyles, indtil man har Tønden tvers fra sig i Norden, hvor ey med daglig Vande i denne Cours Styring haves mindre end halvsyvende Fod Vand, som er den dybeste Rende, og er med en jævn tiltagende Dybde vester efter, uden at frygte for nogle Banker«.



TAXT

forefter

Lots- og Veede-Penge, i Følge Hans Kongelige Majestets Resolution af 31 Julii sidstleden, skal svares til Lotsen ved Logstoers Grunde i Jylland af de over disse Grunde passerende Fartøyer.

1. Af et lidet Fartøy, som ey fører Baad eller Jolle efter sig, og stikker mindre end 4 Fod dybt = 4 ß.
2. Af et, som stikker 4 Fod dybt 4 Foden 4 ß.
3. Af et, som stikker over 4 Fod 4 Foden 5 ß.

Hvilke Lots- og Veede-Penge saaledes af de Seilende, for hver Reise frem eller tilbage over Grundene, skal erlagges til Lotsen, ved Fartøyernes Overfart.

Derimod skal bemeldte Lots være pligtig til 1.) at anskaffe og vedligeholde de af Hans Kongelige Majestet hidtil bekostede og vedligeholdte Søe- og Lande-Mærker ved bemeldte Grunde, saasom og at paapasse og vedligeholde de til de Seefarendes Veyledning forundte Veder, en allene paa de saa kaldte Logstoers Grunde selv, men endog i Aagerssund og Kitgaards Drag imellem Logstoer og Aalborg, hvor Veeder hidtil have været udsatte og behøves. 2.) uden videre Betaling at veylede de passerende Skibe over bemeldte Logstoers Grunde, naar forlanges.

Vestindisk-Guineiske Rente- og General-Toldkammer den 20 August 1777.

Stermann. Schilden. Schleth.
Hagerup. Trant. Lybecker. Hansteen.

Malling.

De første lodstakster 20. august 1777.

Lodseriet oprettes

Året efter, den 14. marts 1776, kunne stiftamtmand v. Osten i Aalborg konstituere den første lods, Anders Fuur, og den 20. august 1777 blev de godkendte takster offentliggjort.

Afgiften var på 4 eller 5 skilling, alt efter om skibene var under eller over 4 fods dybgående. Lodserne må dog have haft stigende vanskeligheder, eftersom renden langsomt men sikkert sandede til igen.

En turist, som 1795 ville foretage en lysttur på fjorden vestpå, fortæller: »Med en sagte Bør gik vi fremad. Vi kom til Løgstør. Vinden begyndte at blæse fra en anden Kant. Der rejste sig en Storm.

Farten i Liimfjorden har for de Søefarende og Handlende den Ubeqvemmelighed, at de ikke uden med fuldkommen god Bør og roligt Vejr kan komme Løgstør forbi. Fjorden kniber sig her ind til et smalt Sund, og et Sandrev, som aarligen strækker sig videre og videre, og omsider vil endog tilstoppe den nu værende meget trange Rende gjør Løbet saare vanskeligt«. Han fortsætter med en beskrivelse af omladninger og økonomiske tab, men så kommer turisten op i ham: »Herligt er det at see en Storm fare over dette Sandrev. Her brydes Bølgerne i deres Fart, og under fraadende Skum staaer hele Grunden«.

Omkring år 1800 var renden stort set igen forsvundet. Et nyt forslag om en kanal i det faste land blev skrinlagt, fordi summen nu var steget til 300.000 rdl.

Lægtningen forsatte altså hele første halvdel af 1800-tallet, og der er opbevaret en takst og regulativ for lægtning af skibe over Løgstør Grunde, dateret 17. september 1825. Eneretten var ifølge kgl. resolution overgivet til et privat interessentskab, og det var nøje bestemt, hvad de enkelte varer skulle koste, såvel sommer som vinter: I vintermånederne, 15. oktober - 14. april kostede en tønde rug 6 skilling, en tønde byg 2 sk. og en tønde havre 4 sk. I sommertiden 1 skilling mindre pr. tønde. Hvis det blev stormvejr efter at lægtningen var begyndt, så prammene måtte flygte til deres ankerplads, havde lægteselskabet ret til at opkræve 2 rdl. pr. etmål (24 timer) indtil lægtningen kunne fortsættes. Lægteskipperne skulle altid have tabellen med, og der var strenge straffe for overtrædelse: Første gang 10 rdl. til fattigkassen og anden gang fortabelse af lægteretten.

I 1843 havde toldinspektør Barfred i Frederikshavn fået en ide. Han havde konstrueret et nyt apparat, der skulle være i stand til at lave en rende igennem grundene. Apparatet var en stor jernharve med 182 tænder, og bag efter den blev hængt en skraber af egetræ, og hele historien skulle trækkes frem og tilbage af et dampskib. Regeringen, der

øjnede en chance for at slippe billigere, fik prøvet opfindelsen, men efter to måneders anstrengelser havde harven fjernet 3-4 tommer, og strømmen udjævnede snart fordybningen.

Militære bekymringer

Grundene gav også anledning til bekymringer af en anden art. Under treårskrigen 1848-50 da Slesvig-Holstenerne truede med at trække op igennem Jylland, modtog Løgstør en skrivelse d. 22. maj 1849 fra Viborg stiftamt, hvor man udbad sig ufortøvet svar på følgende spørgsmål:

»Er der noget sted i nærheden af Løgstør hvor man med vogn kan køre over Limfjorden, eller hvor en mand til hest kan ride over samme - bedes ved mål opgivet.

Hvor bred er renden i alenmål, hvor man i almindelighed kører til den lille færgeholm noget øst for Løgstør og sætter over til Aggersborg.

Antages det, at der på nogen af disse punkter i hurtighed kan slås en bro ved hjælp af det tømmer som forefindes i Løgstør og Nibe?« Svaret er desværre ikke til at opspore, men stiftamtets frygt for, at fjenden skulle kunne passere tværs over fjorden på trods af, at skibe og tømmer blev fragtet til nordsiden, var ikke ubegrundet. Omkring 1850 kunne man ved østlige vinde vade tværs over fjorden uden at behøve at svømme.

Færge til grunden ved Aggersborg

Til den nævnte færgeholm gik en færge fra Løgstør over sejlrenden. Passagererne kunne derfra køre til Aggersborg. Denne færge var en hård konkurrent til Aggersundfærgen, hvad man kan se af en indberetning om trafikken fra 1833. Ved Løgstør overførtes 2593 personer, ved Aggersund 2092. Derimod var færgekapaciteten sådan, at praktisk taget alt kvæg og større gods blev overført ved Aggersund.

Generalpostdirektoratet havde 10. august 1833 anmodet stiftamtet i Aalborg om en betænkning over, hvordan overfartsholdene ved Hadsund, Løgstør, Hvalpsund og Aggersund bedst kunne ordnes og de forefundne mangler rettes. For Løgstørs vedkommende indberettede amtet: Overfarten indskrænker sig til personer og små pakker og be-

Løgstør set fra Færgeholmen 1842. Fra Danske Magazin. I baggrunden ses nogle af de store pakhuse, som blev brugt ved fordelingen af varer til den vestlige Limfjord.

sørges med en liden båd og dito kåg med een, højst to mand. Ind- og udskibningen foregår fra en liden havn, færgemanden selv har indrettet på en meget hensigtsmæssig måde tæt ved sin bopæl, der er fartøjerne beskyttet mod en hvilken som helst vind. Mellem sejldybet og Aggersborggaard, 30 fv. fra dybet, ligger en liden holm, hvorpå er opført en staldbygning til brug for bønderne og de rejsende, medens de tager ophold i Løgstør. Signaliseringen fra denne holm foregår ved at de rejsende ved råb tilkendegive deres ankomst. Fra sejldybet til Aggersborggaard er grunden fast, ca ½ à ¾ al. vand, så der kan passeres med tryghed indtil holmen, men derfra og til dybet er der mere fare, især i mørket, da der let kan køres ud i dybet. Efter at alle omstændigheder er tagne i betragtning, er det befunden, at dette færgested fortjener fortrinlig opmærksomhed...

For at bringe forholdene i orden blev det foreslået, at der blev anskaffet en færge af samme model som de nye, der var anskaffet ved Aalborg, samt at færgelejerne blev udvidet, så der kunne indskibes og udskibes uden at spænde fra. Endelig en dæmning, eller vase, anlagt fra holmen over til Aggersborggaard, »12 alen bred og så høj, at is og vand ikke kan overstryge den«.

Hvis disse ting blev bragt i stand, mente man at færgestedet ved Ag-

gersund ville »så godt som bortfalde af sig selv, og enhver forbedring der blive overflødig«.

2. sept. 1842 kunne stiftamtmanden i Viborg indberette, at der indtil da var kørt 3313 ½ td. sten på dæmningen. De var hentet på husmand Chr. Pedersens ejendom i Aggersborg og betalt med 18 rdl. 12 sk. Hele arbejdet havde kostet 760 rdl. 4 mk. 8 sk.

En stormflod 1839 beskadigede dæmningen så meget, at der måtte køres ekstra 2000 læs grus på. Samtidigt forsvandt færgemandens hus, som netop var genopført efter en stormflod i 1837. Selve holmen blev en trediedel mindre.

De øvrige forbedringer kom ikke længere end til papiret.

10. august 1871 indsendte Løgstørs kommunalbestyrelse et forslag om anlæg af en dæmning med pontonbro fra Løgstør til Aggersborg, da man anså færgeforholdene ved Aggersund for uforsvarlige. En ansøgning 8.4. 1875 fra skibsfører S. Brøgger om færgeprivilegiet blev kraftig imødegået fra kommunalbestyrelsen med henvisning til, at det ville virke hindrende for dæmningsplanerne. Samtidig blev en ny henvendelse afsendt fordi »De rejsende på grund af Isdrift og Strømgang ofte maatte om ad Nørre Sundby«.

Trods flere henvendelser var der ved udgangen af 1880 intet svar kommet fra ministeriet, og planerne blev som bekendt ikke til noget.

I tidens løb havde de utålmodige byer i den vestlige Limfjord på flere måder forsøgt at komme helt uden om grundene ved at etablere andre vandvejé. Viborg prøvede først i 1740 og igen o. 1810 at få anlagt pramveje fra Hjarbæk Fjord for at trække handelen til sig, og i 1832 fik kongen overrakt et forslag fra borgmesteren i Randers om at forene Nørreå og Skalså og skabe en vandvej mellem Limfjorden og Randers Fjord. Disse forslag kom der dog ikke mere ud af.

Kanalen bliver vedtaget

Omkring midten af 1800-tallet var man stadig i den situation, at »Den danske Lods«, hvis anden udgave udkom 1850, havde en beskrivelse af Løgstør Grunde, som afveg meget lidt fra den, Jens Sørensen havde givet i 1694. Regeringen måtte altså bekvemme sig til at lade kanalen grave gennem det faste land fra Løgstør til Lendrup, og loven blev vedtaget af rigsdagen 18.3. 1856.

Det første projekt blev udarbejdet af ingeniørfirmaet Englisch, Hanssen og Walenn, men det blev stærkt kritiseret, især af ingeniør Carlsen fra Vandbygningsvæsenet. Det blev bl.a. fremhævet, at bred-

den var alt for lille. Ing. Carlsen fik derefter til opgave at forbedre projektet. Han udarbejdede et nyt forslag, som i alt væsentligt blev fulgt.

Kanalen fik følgende mål: Længde 13200 fod (ca. 4400 m), bredde i vandspejlet 75-90 fod, i bunden ca. 50 fod, dybde ved normal vandstand 10 fod. Ved hver side af kanalen en trækvej på 9 fods bredde. Hele projektet var anslået til at koste omkring 400.000 rdl. hvilket var mere end dobbelt så meget som det oprindelige forslag. Arbejdet var beregnet til at vare tre år. På grund af forsinkelser og ikke mindst den hårde kalkgrund, som gravningen foregik i, blev både pris og arbejdstid overskredet.

Af de anslåede 400.000 rdl. + overskridelsen på ca. 100.000 rdl. skulle staten betale de ⅔ mens den sidste trediedel skulle fordeles på »de til Liimfjorden stødende Kjøbstæder og Landdistricter«. Fordelingen skete efter en detaljeret plan, hvor den sidste trediedel var delt op i 18 portioner.

Nogle af de redskaber, der blev brugt ved gravningen af kanalen.

Bro og færge over kanalen

Nær ved den østlige ende af kanalen blev bygget en jernsvingbro, som skulle føre over til kanalfogedboligen, der blev fuldført i 1863.

Den er nu overtaget af Limfjordsmuseet.

Forbindelsen længere vestpå blev klaret af en trækfærge til brug for de landmænd, der havde jord uden for kanalen. For hver ende af kanalen blev indrettet ventebassiner til de skibe, som ikke umiddelbart kunne sejle igennem.

Arbejdet blev udført med håndkraft, og den opgravede jord fordelt på begge sider. Mulden kom på sydsiden, og kridtet blev kørt på trillebør op på nordsiden og dannede de bakker, der ligger mellem kanalen og fjorden. Der var flere hundrede arbejdere, og størstedelen var hentet fra udlandet, især Tyskland. Det gik ikke for sig uden uroligheder til stor bekymring for det lokale politi. Ved en enkelt lejlighed gjorde arbejderne ligefrem oprør mod arbejdets leder, ingeniør Krøhnke. Han måtte tilkalde hjælp fra militæret i Aalborg som sendte et kompagni i ilmarch for at berolige gemytterne.

Til behandling af de uundgåelige skader, som fulgte med arbejdet, opførte man et træhus på bakken syd for svingbroen, da byen ikke havde noget sygehus. Det midlertidige sygehus, der indeholdt »to gipsede Stuer«, eksisterede dog kun, indtil kanalen var gravet færdig.

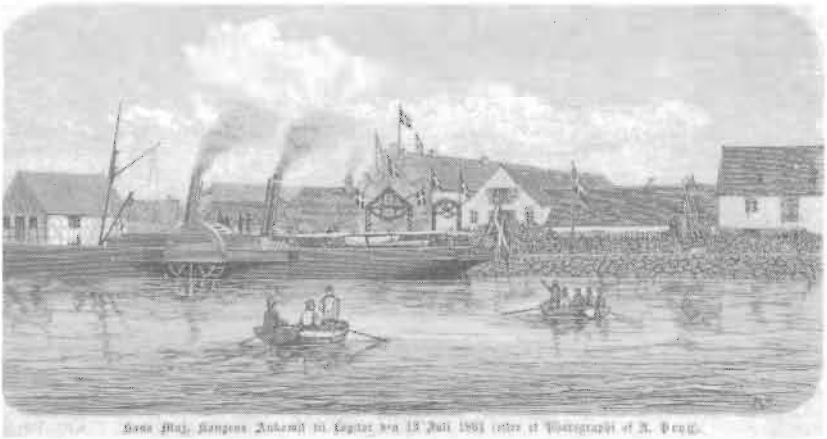
Det blev solgt til nedrivning i 1861.

Arbejdet foregik som ved lignende gravninger på landjorden. Ved hver ende af udgravningen blev en jordvold stående for at holde vandet ude, og nogle dampdrevne pumper, »vandsnegle«, sørgede for at fjerne nedbør og udsivende grundvand. Da den sidste adskillelse fra fjorden skulle fjernes, havde ingeniørerne til formålet konstrueret en improviseret, dampdrevet gravemaskine, og den 13. juli 1861 var man efter næsten fem års gravning klar til indvielsen.

Kanalen indvies

Det var en begivenhed for hele landet, og det fremgår af et referat i »Aalborg Stiftstidende« fra 15. juli, at der var samlet ca. 8000 mennesker, hvad der svarer til godt fem gange Løgstørs daværende indbyggertal. Referatet forsætter:

»Ifølge Meddelser om Aabningshøitiden ankom Hs. M. Kongen og Gemalinde i Løverdags paa Dampskibet »Aalborg« til Kanalens vestre Havn omtr. kl. 11. hvor Hs. Maj. blev modtaget med Kanonsalut og



Indvielsen af kanalen 13.7.1861. Dampskibet »Aalborg« ud for Hotel »Limfjorden«, hvor Frederik VII var æresgæst ved festmiddagen.

ved Landstigningen hilstes af Amtmanden, Stiftamtmand Dahlstrøm, Anlægsentrepreneuren, Civiling. Krøhnke, m. Fl. hvorefter Løgstør Sangforening med Accompagnement af 11 te Bataillons Musikcorps, som i Anledning af Dagens Høitidelighed af Kommunalbestyrelsen var foranlediget derhen, afsang en Sang til Mel. »Kong Christian stod ved højen Mast«, hvorfor Hs. Maj. takkede. Derefter steg Kongen ombord og ledsagedes af Musikken og Sangforeningen til Løgstør.

Ved Indseilingen igjennem Mundingen af Canalen saluteredes Hs. Maj. med 27 Skud og Dampskibet gik sagte og med Musik og under den forsamledes Mængdes Jubel og Hurraraab igjennem den af Entrepreneuren med ca. 300 af alle Nationers Flag paa begge Sider festligt smykkede Canal indtil Dreiebroen, hvor en kort Standsning foregik imedens Broen dreiedes, ind i Canalens østre Havn, hvor Hs. Maj. med Gemalinde og Følge steg iland. Indenrigsmin. Monrad holdt her en tale til Hs. Maj. og udbad sig, efter at Hs. Maj. nu saa høitideligt havde aabnet Canalen for den almindelige Færdsel, til Folkets Lyst og Ønske, at Hs. Maj. ville hædre den med sit Navn. Derefter behagede det Hs. Majestæt med høi og kraftig Røst at tildele Canalen navnet: »Frederik den Syvendes Canal« som gjenlød under almindelig Jubel og Hurraraab.

Derpaa lod Hs. Maj. sig paa et af Fiskericontrollens Fartøier, som begge vare beordrede til at møde, ledsage hen til Broen, hvor Hs. Maj. steg iland og besaae nærmere Dreiebroen og lod samme lukke op i sit

Paasyn, hvorefter den af Indenrigsministeren dreiedes tilbage. Hs. Maj. steg derefter ombord i Dampskibet, som dampede under Musik og Kanonsalut ned til Landgangsbroen ud for Hotel »Liimfjorden«, hvor Hs. Maj. og Gemalinde modtoges af Byens Kommunalbestyrelse, Damer og Fremmede«.

Paa hotellet modtog kongen en mængde deputationer fra limfjordsbyerne og landsognene og var senere hædersgæst ved festmåltidet:

»Den muntreste Stemning herskede og det behagede Hs. Maj. at udtale det Ønske, at Liimfjorden blev forbunden to Steder med den nordlige Deel af Landet; det ville nemlig skee ved Aalborg og hvis Gud ville skænke ham Tid og Styrke var det hans Haab og Bestræbelse at det ogsaa skulle skee ved Løgstør hvortil nu Begyndelsen saa godt var udført ved Canalanlægget, med Bro til den anden Fjordside«.

Denne plan blev som bekendt ikke til noget, men kanalens betydning viste sig hurtigt for byerne ved den vestlige Limfjord, selvom det nok har været en bitter pille at sluge, at samtidig med at flere hundrede års kamp endelig gav resultat, fratog den nye næringslov dem deres handelsmonopol.

For Løgstør var det ikke nogen god forretning på alle områder. De mange, der havde haft gode indtægter af at lægte skibene over eller fragte varer videre vestpå, mistede med eet deres næringsvej, og de handlende, der havde nydt godt af de søfarendes ventetider på op til flere uger, måtte nu se skibene sejle forbi Løgstør, hvor de kun lagde ind, når de havde direkte ærinde til byen.

Derimod var det en god forretning for staten, der i de år, kanalen var i funktion, havde et gennemsnitligt overskud på 15-20.000 kr. om året.

En jagt passerer svingbroen ud for Kanalfogedboligen 1883. Tegning af Milton Jensen.

Kanalfogedboligen med svingbroen ca. 1880.

Lodsformand og kanalfoged

Da der skulle lodsvejledning gennem kanalen, blev lodsformanden også kanalfoged. Han hed fra 1851 Th. Møller Aistrup.

I nogle skrivelser fra 1861 foreslog Aistrup, at der blev ansat en ekstra reservelods, da en del skibe stadig ville foretrække turen over grundene. Samtidig foreslog han, at indsejlingen til kanalen vestfra blev afmærket med røde og sorte jerntønder, da de formentlig ville ses bedre end koste, når man skulle sejle direkte mod land. Der skulle være fire tønder. En femte ville han anbringe ved Lendrup Røn, som lå meget generende nord for indsejlingen.

I løbet af den første måned passerede 110 fartøjer på tilsammen 1622 læster (3244 registertons).

Lodsformandens forventning om at kunne klare sig med det samme mandskab (ham selv + 2 reservelodser, den ekstra mand blev ikke bevilget), gik ikke i opfyldelse, for i 1867 satte 18 skippere fra Limfjorden deres navn under en anmodning om flere lodser, så den lange ventetid kunne undgås.

Andragende til marineministeren 4. april 1867:

»Før kanalens anlæggelse var der her på pladsen ansat en fast og to reservelodser, der dengang kunne tilfredsstille de få større skibe her passerede forbi, hvorimod det nu for det samme mandskab er en umulighed. Sidste år, som dog må anses for et meget ringe år, passerede der 1488 skibe og både...«

Der blev kun tid til at lodse i kanalen eller over grundene, men ikke videre ud i fjorden mod øst eller vest.

År for år blev kanalen passeret af flere og flere skibe.

Det største antal skibe passerede i året 1898-99, hvor 2.923 sejlede gennem kanalen. Hvis vinden var gunstig gik skibene igennem ved egen kraft, men ellers kunne man leje heste til at trække sig igennem.

Hvis der ikke var råd til det, kunne man også selv trække skuden igennem. Med mellemrum var der anbragt svære pæle med kobberdækning til fortøjninger eller slæbetov. Nogle få af dem findes endnu, men kobberdækningen forsvandt under krigen.

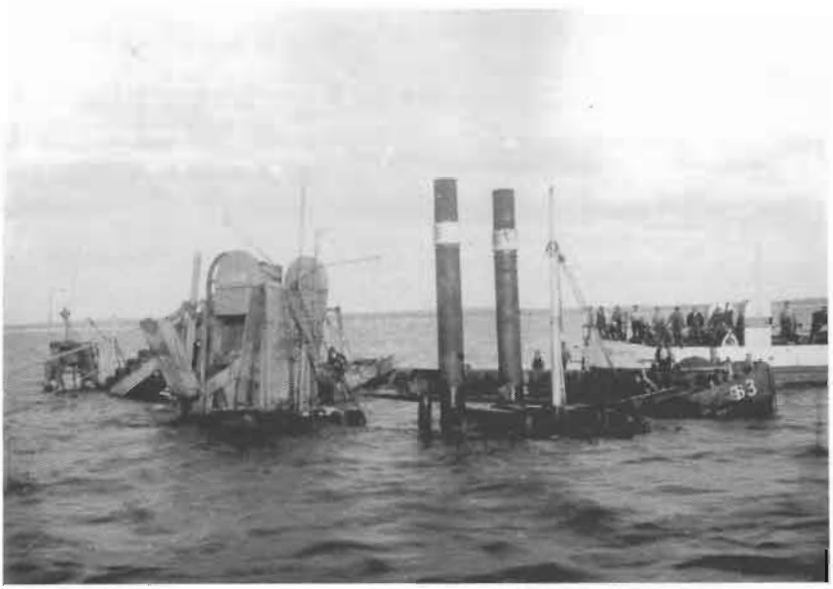
Allerede o. 1880 kom de første henvendelser til regeringen om at undersøge muligheden for at grave en dybere rende direkte gennem grundene for at tillade mere dybtgående skibe at sejle på Limfjorden, og gravematerialet var nu forbedret så meget, at der skulle være gode chancer for et godt resultat.

Det eneste foto af et sejlskib i kanalen. En tomastet skonnert passerer for egen kraft. Fot. Elfelt.

Grunden graves igennem

1898 blev det overdraget til firmaet Såbye og Johansen, (senere Såbye og Lerche), at foretage en gennemgravning af grundene. Med et hollandsk selskab som underentreprenører mødte de med 2 gravemaskiner, 1 sandpumper og 2 slæbebåde med tilhørende pramme. Arbejdet gik ikke for sig uden uheld, bl.a. sank et af fartøjerne, »Codan«, men det blev hævet af firmaet selv.

1901 var arbejdet afsluttet, og det bevirkede straks et kraftigt fald i antallet af skibe gennem kanalen. Endnu 1899-1900 passerede 2.491 skibe, men 1901-02 var antallet sunket til 138. Tallet steg dog igen, men nu var det hovedsageligt mindre skibe og fiskerbåde, og kanalvirksomheden kunne ikke mere svare sig økonomisk. I finansåret 1911-12 var udgifterne 17.000 kr. og indtægterne 325 kr. på trods af, at der passerede 630 fartøjer.



Mens renden blev gravet gennem grundene, sank gravemaskinen »Codan«. Vandet var dog ikke dybere, end at firmaet ved egen kraft kunne hæve skibet igen.

Kanalen lukkes

I 1913 fremsattes forslag til lov om lukning af Frederik VII's Kanal. Det blev vedtaget, og det sidste skib passerede kanalen den 22. juni 1913. Det var fiskerbåden A 2509 ført af Chr. Sørensen.

For at forhindre tilsanding, da man ikke vidste, om kanalen evt. kunne komme i brug igen, blev der bygget en dæmning i vestenden og på midten en anden dæmning til erstatning for den nedlagte trækfærge. I 1935 lykkedes det dog fiskerne i Lendrup at formå staten til at erstatte den østligste dæmning med en bro, så det blev muligt at sejle på kanalen fra Løgstør til Lendrup fiskerleje.

Kanalen gik nu en roligere tilværelse i møde. Det østlige bassin har været benyttet som oplagsplads og havn for vandbygningsvæsenets uddybningsfartøjer, da den kunstige rende til stadighed må holdes oprenset.

I vinteren 1959/60 lod naturen høre fra sig med en kraftig storm, der sandede renden til, så den var lukket i 3 uger. Renden har også flere gange siden været ude af drift på grund af tilsanding.

I et forsøg på at forøge strømmen i renden og dermed den selvrensende virkning, har vandbygningsvæsenet pumpet det oprensede sand op til en kunstig ø syd for sejlrenden.

Øen kaldtes Frigg-øen efter sandsugeren Frigg. Den var meget besøgt af fugle og sejlere sommeren igennem, men den var ikke bestandig. Efterhånden flyttede den østover, og er nu endt som en revle i indsejlingen til kanalen.

I 1958 indledtes et storstilet eksperiment med at indrette den vestligste del af kanalen til ørreddamme på grund af den lette adgang til at pumpe saltvand igennem. Det var kun nødvendigt at sætte skillevægge op i kanalen, så var bassinerne færdige. Eksperimentet holdt op efter få års forløb, og er det hidtil sidste forsøg på at udnytte kanalen økonomisk.

Frederik VII's Kanal ligger nu hen som en fredet idyl. På kysten udenfor udfolder der sig et rigt fugleliv, og kanalens havneområde bliver flittigt benyttet sommeren igennem af fremmede og hjemlige sejlere.

I den tidligere kanalfogedbolig har Limfjordsmuseet boet siden 1964. Som specialmuseum for fjordens søfart og fiskeri har det fået den finest tænkelige beliggenhed midt i et landskab, der selv er museum.

Limfjordsmuseets skrifter

Limfjordsmuseet, der er specialmuseum for Limfjordens søfart og fiskeri, udgiver hvert år et småskrift om et udvalgt emne fra museets arbejdsmark. Skrifterne udsendes gratis til museumsforeningens medlemmer, men de kan også købes enkeltvis.

Medlemsskab af museumsforeningen, der koster 40 kr. for enkeltpersoner og 60 kr. for par, kan tegnes ved henvendelse til Limfjordsmuseet, 9670 Løgstør. Tlf. 08 67 18 05.

Limfjordsmuseets udgivelser omfatter:

H. Nørgaard Pederen: Limfjordssjægten. (1976).

I rækken af småskrifter følgende:

Nr. 1: N.H. Lindhard: Krejlere på Limfjorden. (1981).
Nr. 2.: Hans Jeppesen: En skipperfamilie. (1982).
Nr. 3: Eske Wohlfahrt: Fritidsfiskere på Limfjorden. (1983).
Nr. 4: Henrik Hvass/Ib Simonsen: Kadrejertegneren Johannes Klysner. (1984).
Nr. 5: N.H. Lindhard: Ret og skel, mål og med. Fiskeri og kontrol på Limfjorden. (1985).
Nr. 6: Lars Bo Jensen: Aggersborg og omegn i vikingetiden. (1986).
Nr. 7: Henrik Voldsgaard Rasmussen: Piratjollen. (1987).
Nr. 8: N.H. Lindhard: Løgstør Grunde og Frederik VII's Kanal. (1988).

Forsidebillede: Kanalfogedboligen, hvor nu Limfjordsmuseet har til huse. Bent Mikkelsen fot.

Skriftet er udgivet med velvillig støtte fra pengeinstitutterne i Løgstør kommune.