

Havnens tilblivelse

Havnens Historie bygger på Sekretær H. Vadskjær-Jensens beskrivelse fra 6. januar 1976.

” Det begyndte i 1970, hvor 3 Otterup-borgere nemlig fiskehandler Johs. Jørgensen, frugtavlser Knud Haugsted (Bogø) og skatsekretær Birger Buch Madsen, der alle havde en jolle og drev lidt lystfiskeri, talte om, at det ville være behageligt, om man havde en bådebro eller lignende i Odense Fjord f.eks. ved Bogø-Romsø diget. Disse tre kom på den tanke, at der skulle større interesse til, før man kunne stable et projekt af en eller anden art på benene, og den 23. september 1971 blev efter indkaldelse i de lokale blade dannet en initiativforening på Otterup Hotel, hvor der i alt var kommet 70 interesserede personer. Initiativforeningens kontingent var ganske beskedent, og meningen med denne forening var, at man skulle nærmere undersøge mulighederne af, hvor der kunne placeres en bådebro eller en havn eller lignende, og om det var muligt at opnå de fornødne tilladelser. Initiativforeningen foretog nogle undersøgelser af bundforholdene m.v. flere steder på Otterup Kommunes kyststrækninger til Odense Fjord og kom til det resultat, at forholdene var ideelle i den inderste del af Egensedybet, umiddelbart udenfor Bogø-Romsø diget i hjørnet ved Bogø, og initiativforeningens bestyrelse startede papirkrigen for at opnå den lange række af tilladelser, der skal til for at bygge en havn. I slutningen af januar måned 1973 forelå de endelige byggetilladelser, og den 13. februar 1973 afholdtes i Otterup stiftende generalforsamling, hvor 29 personer tegnede sig som andelshavere og forpligtede sig til at betale en gang for alle på 2400,00 kr. pr. løbende meter kajplads, de ønskede at disponere over. Forinden havde bestyrelsen sikret sig samtykke fra Sparekassen, om at 50 % af andelsbidraget kunne finansieres ved 5-årigt lån i Sparekassen mod andelsselskabets kaution. Det stod alle ganske klart, at andelsselskabet vel kunne stiftes, men ingen havn oprettes med kun 29 andelshavere, og den første bestyrelse gik derfor i gang med et kraftigt agitationsarbejde, hvor man igennem alle tænkelige kontakter tegnede andele og ugentlige bestyrelsesmøder, hvor der opstilledes budgetter over, hvor langt man økonomisk var kommet og hvilke arbejder der kunne sættes i gang, når så og så mange tegninger var sikrede.

Når arbejdet kunne tilrettelægges på denne måde, skyldes det, at der var indhentet tilbud på de enkelte entrepriser i forbindelse med havnearbejderne, således at man kunne udskille, hvor meget det ville koste at lave selve bassinet, flydebroer eller faste broer, udenomsarbejder etc.

Den første bestyrelse var en højt uregerlig forsamling idealister, der ikke havde det ringeste begreb om anlæg af lystbådehavne, men som ikke desto mindre gik på med krum hals og kastede sig ud i opgaven bogstavelig talt både dag og nat. Bestyrelsens formand var direktør Jørgen Hedes, der havde en sjælden evne til at holde styr på sine uregerlige bestyrelsesmedlemmer og kunne skære direkte igennem, når diskussionerne blev for voldsomme. Næstformand var fiskehandler Johs. Jørgensen Otterup, der var bestyrelsens besindige alderspræsident, og som med sit lokalkendskab tilførte de øvrige bestyrelsesmedlemmer et uvurderligt arbejdsmateriale. Kasserer var skatsekretær Birger Buch Madsen, der varetog den økonomiske side af havnearbejdet og som i kraft af sin stilling på Otterup Rådhus, altid var i nærheden, således at man i en snæver vending kunne få fat på ham på stedet. Sekretær var advokat H. Vadskjær-Jensen, der holdt styr på de tonsvis af papirer og tryksager, der er et nødvendigt onde for et sådant projekt og som måske især gjorde sig bekendt ved de utallige budgetter, der blev udarbejdet umiddelbart før, det første spadestik kunne tages. Teknisk konsulent var Steen Torup, der havde udført et meget betydeligt tegnearbejde, og som forestod hele arbejdsledelsen i alle detaljer. Endvidere var hospitalsportør Mogens Vestergaard tilknyttet bestyrelsen, hvor han udførte et meget stort og udbytterigt agitationsarbejde, ligesom hans hobby som svømmedykker var særdeles gavnlig ved undersøgelse af bundforhold m.v. både forudfor og under havnebyggeriet, og endelig var i bestyrelsen frugtavlser Knud Haugsted, Bogø der som manden på stedet kunne følge havnebyggeriet fra dag til dag bogstavelig talt fra sine vinduer, og som med sit praktiske håndlag og store initiativ gang på gang gav bestyrelsen fortrinlige incitament.

Den 10. marts 1973 afholdtes et bestyrelsesmøde, hvor man konstaterede, at der var balance imellem budgettet, de indkomne tegninger og det aller nødvendigeste arbejde til udgravning og opbygning af havn, og natten mellem den 10. og 11. marts 1973 blev der udarbejdet entreprisekontrakt med entreprenør Otto Larsen, Vossevang Krogsbølle pr. Otterup.

Havnen skulle opføres efter den metode, at man på det meget lave vand ved Bogø ville bygge en dæmning ud i vandet, således at der blev dannet et stort badekar, herefter skulle vandet pumpes ud og maskinerne fortsætte nede i bunden af badekarret, der skulle graves dybere og dybere, samtidig med at dæmningerne af det for hånden værende materiale blev gjort kraftigere og kraftigere. Dernæst skulle dæmningerne beklædes med kunststofmateriale, kaldet "fibertex" og fibertexen dækkes med sten, og først da skulle vandet lukkes ind.

Den 2. april 1973 blev det første spadestik taget i øsende regnvejrs og med bestyrelsesmedlemmerne i vand til knæene. Til at begynde med skred arbejdet hurtigt fremad, og man regnede med at være færdige i løbet af efteråret 1973, men det skulle desværre gå anderledes. Da mudderet og det første lag af bunden var fjernet, viste det sig, at de undersøgelser initiativforeningen havde foretaget mere end slog til. Bunden var ikke alene fast, den var hård som beton og det lykkedes kun gravemaskinerne at skrabe nogle få centimeter af ad gangen. Entreprenør Otto Larsens maskiner kørte gang på gang i stykker i det hårde underlag, men i juni 1973 lykkedes det stort set at nå ned i 2,5 meters dybde med tørgravningerne, og få dæmningerne kastet op. Entreprenøren havde imidlertid mistet modet og kom i økonomiske vanskeligheder, og omkring 1. juli gav han op. Det lykkedes imidlertid bestyrelsen ved nogle hektiske forhandlinger i sommeren 1973, at få ny kontrakt med Ras Mosebo Bogense, hvor man ved hurtigt at foretage besparende ændringer i projektet alligevel kunne færdiggøre det inden for de budgetterede rammer, og i midten af august 1973 var arbejdet på ny i gang, samtidig med at et uddybningsfartøj sørgede for udgravning fra Egensedybet og ind til den kommende havnemunding. I september 1973 var man i gang med pilotering og fundamentering af molehoveder og stenglassis, og medens betonkanoner kørte dæmningerne faste, havde bestyrelsen travlt med at samle sten. Man havde nemlig ved annoncer i de lokale blade til landmændene tilbudt at bortkøre deres marksten gratis, når blot de var samlet sammen i en dyngge og lå ved fast vej og det lykkedes på den måde, at få alle de sten, der skulle bruges, både store og små, til anlæg af hele havnen. Udenom de støbte molehoveder blev der anbragt en midlertidig jorddæmning forsynet med indlagte betonrør, og fredag den 19. oktober 1973 blev rørene åbnet, og vandet løb ind i havnen i løbet af natten. Indtil dette øjeblik havde hele arbejdet været udført af entreprenører, og kun andelsselskabets bestyrelse havde taget aktiv del i arbejdet hovedsagelig gennem afholdelse af ugentlige byggemøder, men fra nu af indførte man begrebet frivillig arbejdskraft, der rekrutteredes blandt medlemmerne. For hele havnens færdiggørelse gjaldt at et relativt stort antal af andelshavere kom til stede med arbejdskraft.

Lørdag den 20. oktober og søndag den 21. oktober 1973 afholdtes den første store arbejdsindsats i havnen, idet utallige andelshavere var mødt op for at udlægge flydebroerne, der stammede fra Svenska Flytblock A/B. Det blev en meget festlig dag, hvor man næsten fra time til time kunne se, at der tegnede sig en havn, efterhånden som flydebroerne blev fragtet ud med tre- fire mand på hver, der røede eller stagede med alt for hånden værende materiale. Som et kuriosum kan nævnes, at der fra første entreprenør lå en knækket kranarm og flød, og det havde ikke været muligt at få den fjernet, da der pludselig var et lyst hoved, der fandt på, at den kunne anvendes til fyrtårn og satte ideen i værk. Fyrtårnet blev efterfølgende godkendt af farvandsdirektoratet og står der stadig.

Den 27. oktober 1973 måtte man se i øjnene, at man næppe nåede længere, før der var risiko for frost, og de både, der var kommet i havnen var trukket på land, hvor man måtte anbringe dem bedst muligt, midt i alt byggeroderiet. Nogen egentlig indvielse kunne der ikke være tale om, men man lavede den 27. oktober en såkaldt "havnevandring", hvor andelsselskabets medlemmer med familie og bekendte mødte op for at se, hvor langt man var nået, nu da havnen dog kunne bruges om end med forsigtighed. Efter denne vandring havde man sin madpakke med til fælles spisning i Hasmark.

Vinteren 1973/74 var en stille periode for havnen, man håbede på, så snart det blev frost, at kunne komme i gang igen, idet det var umuligt at køre med maskinerne i den bløde bund, men frosten udeblev og entreprenørmaskinerne gik først i gang igen i april 1974. I mellemtiden påbegyndte en kreds af frivillige opførelse af havnens mastehus med herre og dame toiletter, bad og telefon m.m.,

idet der under de ændrede budgetter kun kunne blive tale om at indkøbe materialer til et sådant hus, medens al arbejds løn måtte stryges og overføres til frivilligt mandskab.

Den 2. april 1974 markerede bestyrelsen ved en særdeles improviseret festlighed i arbejdsskuret på havnen 1-årsdagen for det første spadestik bl.a. ved prøvekørsel af en gammel landbrugstraktor, som man havde anskaffet for næsten ingenting, og medens entreprenøren i løbet af maj og begyndelsen af juni 1974 færdiggjorde sit arbejde, dannede man arbejds hold af frivillige, der tog sig af rejsning af hegn, flagmast, anlæg af græsplæne, planeringer, anlæg af parkeringsplads, maling, plantning, fliselægning etc. Det fjorddynd, der var blevet læsset op og planeret ud, blev blandet med gips for at neutralisere saltindholdet, og allerede året efter var det muligt at få græsset til at gro.

Efter nogle hektiske dage med afsluttende arbejder afholdtes officiel indvielse den 15. juni 1974, hvor Otterups borgmester C.P. Hovendal i stævnen på B. Buch Madsens motorbåd, overklippede snoren for havne indsejlingen og erklærede Otterup Lystbådehavn officielt indviet. Dagen markeredes i øvrigt med flaghejsning, standerhejsning, taler, udskænkning af en forfriskning til alle fremmødte og forevisning af havnens tilblivelse, en film optaget af frugtavlser Knud Haugsted, der viser området, som det så ud, før havnen blev påbegyndt og som følger arbejdet i detaljer fra den første til den sidste dag. Medens selve havnen således er ejet af et andelsselskab, blev der i efteråret 1974 dannet en sejlklub, der ligeledes hedder Egensedybet, og medens havneselskabet således kun administrerer det negative, nemlig selve ejendomsretten til havnens faciliteter, står sejlklubben for det sejlsportsmæssige. Havnen har i dag 84 andelshavere og 84 bådpladser, medens der er ca. 25 mennesker på venteliste til ledige pladser.

Det er almindeligt antaget, at medens der i hjørnet ved Bogø tidligere kun var et ildelugtende mudderhul, er der ved bygningen af Otterup lystbådehavn skabt et grønt rekreativt område af højt karat, og medens de oprindelige initiativtagere blev mødt med megen skepsis ikke mindst fra den lokale befolknings side, har man senere hørt mange rosende ord for det initiativ, der blev taget, og den måde det blev udført på."