

Hadsund – en by bliver til

AF LISE ANDERSEN

I forbindelse med Hadsunds 150-års jubilæum den 1. december 2004 fandt Hadsund Egnsmuseum det oplagt at publicere en undersøgelse af byens ældste historie, som en studiegruppe knyttet til museet havde arbejdet med over en toårig periode.

Undersøgelsens formål var først og fremmest at analysere den proces, der førte til opkomsten af en by ved Hadsund Færgested.

I det gamle landsbyfællesskabs tid havde bønderne i Sydøsthimmerland en økonomi, der byggede på en høj grad af selvforsyning. Det betød, at bønderne ofte betalte deres afgifter til godsejeren i naturalier, og at der – når landgilde, tiende og skatter var betalt – som regel ikke var en større del af produktionen af korn, kød, mælk m.v. tilbage, end hvad familien selv havde brug for. Bondens tiende- og landgildekorn indgik som handelsvare for godsejeren, men denne handel havde bonden ikke selv nogen andel i.

Ligesom fæstebonden normalt ikke havde noget at sælge, havde han heller ikke noget større behov for at købe varer. Kosten producerede man selv ligesom uld og linned. Pottemagervarer, smedearbejde og andet simpelt håndværk kunne man få i landsbyen.

Efter udskiftningen af områdets landsbyer omkring år 1800 fik bønderne mulighed for at købe deres gårde fri til selveje. Nu skulle skatter, afgifter og folkelønninger betales i rede penge, og det gjorde, at landboernes økonomi og livsførelse ændredes radikalt.

Gårdmændene fik større interesse for produktionen, så der blev lagt stadig mere vægt på at øge den, mens der til gengæld blev slækket på selvhusholdningen. Der blev råd til at betale for ydelser og produkter, som man tidligere selv leverede på gården eller fik fra folk i landsbyen.

Datidens lovgivning gav købstæder og markedspladser eneret på al handel. For mange bønder var der altså opstået en helt ny situation. De var blevet afhængige af både marked og købmand, og det var et stort problem, hvis ens landsby lå langt fra en købstad og en markedsplads (hvilket i mange tilfælde var en og samme ting, da markeder i hovedreglen afholdtes i købstæder).

Sydøsthimmerland – et handelsmæssigt vakuum

I Sydøsthimmerland var der meget langt til de nærmeste købstæder Hobro og Aalborg. Fra f.eks. Als – som i udstrækning var (og er) et meget stort sogn – var der ad datidens veje 7 mil (ca. 53 km) til Aalborg og 6 mil (45 km) til Hobro. Også fra Skelund, Visborg, Bælum og Solbjerg sogne var der langt til marked (30-50 km). Dette skal sammenlignes med, at man almindeligvis regnede en købstads opland til at være et område med op til 3 miles afstand fra byen (ca. 23 km). Folk, der boede i en afstand af op til 3 mil fra købstaden, kunne komme frem og tilbage fra marked den samme dag.

Sydøsthimmerlands landsbyer lå uden for købstædernes naturlige opland (indtegnet som cirkler). Mariagers betydning som handelsplads var minimal.

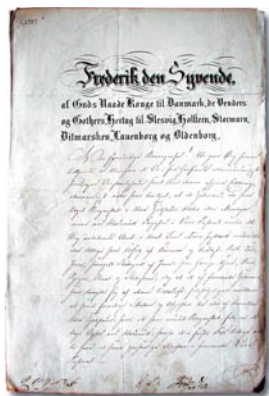


Sydøsthimmerlands landsbyer havde ikke blot langt til nærmeste by målt i kilometer, de var også omgivet af områder, der var svære at passere: mod øst Kattegat, mod syd Mariager Fjord, mod nord Lille Vildmose med dens farlige sumpe, ellekoner og lygtemænd og mod nordvest af Rold Skov med røvere og andet pak.

De store afstande og den besværlige rejsevej havde ikke tidligere haft den store betydning for bønderne i Sydøsthimmerland, men nu, hvor handelen fyldte mere i bøndernes liv, oplevedes det som en hæmsko for velstand.

Allerede i 1830 begyndte godsejer Jens Pedersen på Ovegård og provst Rosenkilde i Astrup at ansøge Danske Kancelli om, at der måtte holdes markeder ved Hadsund Færgested. Først i 1838 lykkedes det at få bevillingen, og nu blev der to gange om året mulighed for, at bønderne kunne få solgt deres landbrugsprodukter og kunne købe et begrænset udvalg af varer, som var nødvendige i det daglige arbejde (tømmer, tovværk, søm, tjære, jernvarer etc.).

To markedsdage om året med et begrænset vareudbud var imidlertid for lidt, og derfor var der mange købmænd fra de omkringliggende købstæder, der forsøgte at få dispensation fra reglerne for at kunne slå sig ned som købmænd i Hadsund. Særlig ihærdig var en ganske ung handelsbetjent hos købmand Søren Sørensen i Hobro. Den unge Sophus Gjerløff havde store planer for fremtiden, men kancelliet var ikke til sinds at imødekomme hans ønsker. I henhold til en forordning af 1815 slog Gjerløff sig alligevel ned i Hadsund som kornhandler, men han fik ikke lov at sælge de varer til bønderne, som han gerne ville. Samme skæbne led købmand Jacob Peter Welling, der havde borgerkab som købmand i Mariager. Alligevel søgte de to købmænd utrætteligt om tilladelse til at handle fra Hadsund.



Hadsund blev handelsplads ved kongeligt reskript af 1. december 1854.

Hadsund bliver privilegeret handelsplads

Løsningen kom dog fra en helt anden side. Overtoldinspektøren for Nørrejylland, Franciscus Maro Tetens, kendte fra sine forbindelser med tolderne ved Mariager Fjord de handelsmæssige problemer på stedet, og det blev ham, der i 1850 i Overtoldinspektoratets årsberetning foreslog, at Hadsund burde gøres til et rigtigt handelssted.

Han var ikke den eneste uden for kancelliet, der mente sådan. Flere havde gennem tiden foreslået, at man skulle flytte Mariagers købstadsrettigheder til Hadsund. Mariager lå alt for tæt på Hobro til at have nogen betydning som købstad, og ved Hadsund var der langt bedre transportforhold med en udmærket færge og landingsmuligheder i nærheden af kørevej.

En af dem, der havde slået til lyd for at ”flytte Mariager til Hadsund”, var generalkrigskommissær C.A. Leth, der i sin egenskab af havneinspektør og konsulent for færgesænet ofte havde besøgt Hadsund og de to købstæder Hobro og Mariager ved fjorden.

Overtoldinspektør Tetens forslag affødte i 1850 slet ingen kommentarer fra hverken Finans- eller Indenrigsministeriet. Det gjorde det heller ikke, da han genfremsatte det i 1851. Men da han for tredje gang kom med forslaget i 1852, ledsagede han det med en tabel over, hvor

meget der i årets løb var blevet udskibet fra Hadsund, og hvad der var udskibet fra Mariager. Det viste sig, at aktiviteten ved Hadsund var tre gange så stor som i Mariager!

Det fik Finansministeriet til at vågne op, og man foreslog nu Indenrigsministeriet at gøre Hadsund til en handelsplads med Struer som mønster.

Den 28. september 1798 havde kongen bevilget, »at det måtte være køb- og handelsmændene i Holstebro tilladt på det byen tilhørende losse- og ladested Struer enten hver for sig eller i forening ved fuldmægtige til egnens beboere at sælge tømmer, salt, jern, tjære og hør, samt af egnens beboere at indkøbe korn, smør og andre produkter for igen at sælge til fremmede.«

Ligesom Struer var blevet en handelsplads for Holstebro, gjorde man nu Hadsund Færgested til en handelsplads for købmænd og borgere i Hobro og Mariager.

Nu gik det pludselig stærkt ved Hadsund. Flere købmænd havde siddet på spring, købekontrakter på byggegrunde var skrevet under, men ikke tinglyste o.s.v. Så da meddelelsen om handelsprivilegiet blev kendt ved fjorden, var der mange, der fik rigtig travlt. Igen var det Sophus Gjerløff og Jacob Peter Welling, der førte an. Ikke mindst Gjerløff var en visionær mand, der allerede få måneder efter, at privilegiet var givet, fik en landmåler fra Randers til at opmåle jorden til en ejendom, han havde købt, og lave en udparcelleringsplan for 106 byggegrunde – Hadsunds første lokalplan!

Gjerløff var en rigtig storkøbmand, der handlede korn i England. Han handlede også med store varepartier af f.eks. skind, som han opkøbte og videresolgte uden at varerne nogensinde passerede Hadsund. Den tids handel på veksler var imidlertid noget usikker, og det gik da også galt for Gjerløff. I ældre lokalhistorie, kan man læse, at Gjerløff gik fallit p.g.a. pengekrisen i 1857; det er imidlertid ikke helt rigtigt, for Gjerløff gik faktisk fallit før krisen indtrådte – men hans fallit blev indvarslingen af nogle meget trange år for det nye lille bysamfund, hvor kun en enkelt ud af fire større købmandsfirmaer i Hadsund overlevede krisen. Behandlingen af Gjerløffs fallitbo trak ud i godt seks år, og undervejs blev han en knækket og syg mand, og han døde i en alder af kun 40 år.



*Sophus Nicolai Gjerløff
(1827-1866)*



*Købmand Gjerløffs pakhus
Carlsbåb, som efter hans fallit
blev overtaget af købmand
Chr. Hornbech. Her fotograferet
ca. 1874.*



*Hadsund set fra syd 1874.
Købmandenes store pakhuse og
færgegården (midt i billedet)
prægede stadig byens profil.*

Først i 1870'erne kom der atter gang i udviklingen efter krisen, og omkring 1880 havde Hadsund fået karakter af by. Det var dog ikke rigtig erkendt ude i den store verden. Det blev det først med Amtsudstillingen i 1908 – en begivenhed, der fik sat Hadsund på landkortet!

De nye byer

Hadsund hører til den kategori af byer, som vi kalder ”de nye byer” – dvs. byer, der opstod i 1800-årene. Ofte kaldes disse byer for ”stationsbyerne”, idet de fleste af dem opstod eller udviklede sig i forbindelse med anlæg af jernbaner. Andre, heriblandt Hadsund, opstod, som det er fremgået ovenfor, for at udfylde et handelsmæssigt tomrum i områder, hvor der var langt mellem de gamle købstæder. De nye byer har, uanset hvad der satte udviklingen i gang, mange fællestræk, og baggrunden og tidspunktet for bydannelsen ved Hadsund må således siges at være helt almindelig. Men omgivelserne og de personer, der var aktive i den første periode, bevirkede, at byens udvikling i de første årtier fik et ganske særpræget forløb, som vi har fundet det interessant at fordybe os i. Og på trods af fællestræk med hensyn til de nye byers opståen, er den videre udvikling af dem højst forskellig. Flere byer er siden gået totalt i stå eller har nærmest oplevet en afvikling, mens andre fik bidt sig fast – ligesom Hadsund, med Hans Kirks ord, fik bidt sig fast i sin bakke. Og det er processen frem til dette punkt, hvor byen fik bevist sin levedygtighed, der har fascineret studiegruppen bag den nye bog ”Hadsund – en by bliver til”. Med bogen håber Hadsund Egns Museum derfor også at kunne yde et bidrag til den danske stationsbyforskning.