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
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

ESBJERG

HAVN OG BY

I. HAVNEN

ET BLAD AF VESTJYLLANDS HISTORIE

AF S. ALKÆRSIG

UDGIVET MED UNDERSTØTTELSE AF BORGERE I ESBJERG
OG „HISTORISK SAMFUND FOR RIBE AMT“

ESBJERG
DALSGAARD OLSENS FORLAG
1909

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Forord
I. Indledning og Forarbejder ..... Side 1
II. Havnens Anlæg ..... — 25
III. Havnens Udvidelser ..... — 65
IV. Banegaarden, dens Udvidelser og dens Trafik ..... — 82
V. Trafiken paa Havnen ..... — 91
VI. Toldvæsenet ..... — 128
VII. Konsulatsvæsenet ..... — 137

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

FORORD.

I mange Aar har en af Esbjerg Borgere, Konsul C. Breinholt, tænkt paa, at Byens Historie burde skrives, mens man kunde faa fat paa Kilderne, og Begivenhederne var i frisk Minde. Da saa „Historisk Samfund for Ribe Amt“ blev dannet i 1903, og han selv blev Medlem af dets Bestyrelse, fik han endnu mere Mod paa Tanken. Han henvendte sig da til to andre Bestyrelsesmedlemmer, Højskoleforstander Schrøder og Højskolelærer Poul Bjerge, begge i Askov, for at søge Raad hos dem og maaske formaa en af dem til at tage sig af dette Arbejde. Begge interesserede sig ogsaa meget for Sagen. L. Schrøder gennemgik da en Del Optegnelser om afdøde Poul Breinholt, og ved et Møde, som „Historisk Samfund for Ribe Amt“ lod holde i Esbjerg 2. December 1903, holdt han et Foredrag om „Esbjerg og gamle Breinholt“; det blev trykt i „Højskolebladet“ Nr. 2 og 3 for 1904. Men L. Schrøder saa dog straks, at han hverken havde Tid eller Lejlighed til at skrive Esbjergs Historie i det hele. Det samme gjaldt Poul Bjerge, men begge henviste Konsul Breinholt til undertegnede, der ogsaa paatog sig Arbejdet.

Dette Arbejde har været saa besværligt, som det altid maa blive, hvor der ingen Forarbejder er. En Fordel har det været, at dette Stykke Historie i saa høj Grad hører den nyere Tid til, at man enten ad mundtlig eller skriftlig Vej kunde faa de forskellige Ting oplyst. Dog er der ikke faa Punkter, hvor Kilderne har været for sparsomme, og for enkeltes Ved-

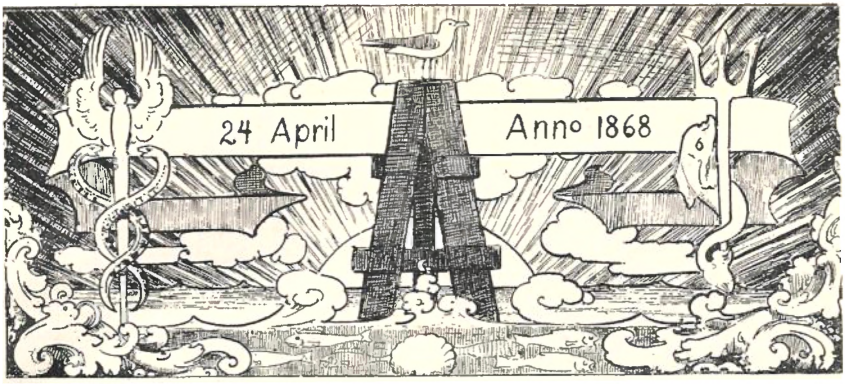
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kommende er man ganske ladt i Stikken. Dertil kommer, at disse Kilder ofte paa det skarpeste modsiger hinanden, hvad der især gælder Avisartikler og mundtlige Meddelelser.

Naar Bogen uagtet disse og andre Vanskeligheder er bleven et forhaabentlig nogenlunde paalideligt Kildeskrift, saa skyldes det i høj Grad den Hjælpsomhed og Interesse for Sagen, som jeg fra mange Sider har mødt, og uden dette havde det slet ikke været mig muligt at udføre Arbejdet. Nogle har givet mundtlige Oplysninger, andre skriftlige, og især har det været af Betydning, at et Par Mænd, som har levet med i Byens Udvikling fra først til sidst, og som ifølge deres Stilling og Arbejde har vidst særlig god Besked om, hvor Oplysninger kunde hentes, saa ofte har været villige til at stille deres Tid til Raadighed og hjælpe til Rette. Jeg vilde gerne her bringe baade disse og alle andre Bidragydere min bedste Tak, og ikke mindst skylder jeg „Historisk Samfund for Ribe Amt“ og Esbjerg Borgere Tak for den økonomiske Støtte, de har ydet. Uden den vilde det ikke været muligt at faa Arbejdet frem.

Forfatteren.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



I. INDLEDNING OG FORARBEJDER.

Vesterhavet har i Tidens Løb tvunget Jylland til at lukke sig af mod Vest. Barsk og utilgængelig ligger Kysten fra Skagen til Blaavand, og saadan har det været, saa langt vor Historie gaar tilbage og meget længere. Sønden for Blaavand var det kun ved *Ribe,* at der kunde tænkes paa Sejlads til fremmede Lande, ellers maatte den Handel og andet Samkvem, som man efterhaanden fik med fremmede Folkeslag, komme til at gaa mod Syd, over Land. Og da Søvejen ind til Ribe lidt efter lidt blev ufarbar, blev det over Land, at den meste Handel, i alt Fald for Jyllands Vedkommende, kom til at gaa.

Vi ved alle, at Midtpunktet for denne Handel var *Hamborg,* fra Hansestædernes Dage til midt i det 19. Aarhundrede var denne By Jyllands Hovedstad, mere end København var det. Men sligt sætter sine Spor. Tyske Ord og tyske Penge blev gængs mellem os, og siden kom tyske Klæder og Sæder. Og det var mod Hamborg, at Jydens Tanke var vendt lige fra Barn af, naar han skulde tænke sig noget stort og herligt. Der var ingen, der fandt noget underligt i det, og det var jo ogsaa den naturligste Ting af Verden.

Men da Fyrrerne — og navnlig Treaarskrigen — kom med den stærke nationale Vækkelse og Had til alt Tysk, da føltes dette som en Ydmygelse, og baade i Stændersalen og senere

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Rigsdagen begyndte man at spejde mod Vest: Mon der dog ikke kunde findes et Sted paa Jyllands Vestkyst, hvor der kunde bygges en Havn, en fri, vestlig Vej ud til den store Verden, saa vi kunde blive fri for denne Afhængighed af Tyskerne? Der prøvedes, som vi skal se, men Tankerne faldt atter til Ro, — vi havde jo sejret, det var dog nok os, der raadede og førte an, naar det kom til Stykket!

Det var 1864, som for bestandig rev os ud af disse Drømme. Da blev Jylland som et Træ, man har hugget Rødderne fra, og nu gjaldt det om at fæste nye, at finde nye Udveje til den store Verden, saa vi ikke skulde spærres inde og forsumpe, for nu var den haarde Nødvendighed tilstede. At dette lykkedes, var en national Bedrift, en af de mange, som Ulykken lærte os at øve.

Anlæget af Havnen ved Esbjerg er da ikke saa tørt forretningsmæssig en Sag, som det kunde synes. Det er med de anførte Ting for Øje, at det maa ses og vurderes, det er det første svære Skridt, der hermed bliver gjort, og lykkeligvis med godt Resultat. Og at dette Synspunkt er rigtigt, ses mere end engang i Motiverne til de mange offentlige og private Forslag om Havne paa Jyllands Vestkyst. Det er saaledes ikke blot en Havns og Bys Historie, her skal fortælles, men tillige om det første og betydningsfuldeste Skridt til, at Vestjylland, til Gavn for det hele, blev et kultiveret Land.

Allerede i Viborg Stændersal var det under Forhandling, om der kunde anlægges en Havn ved *Hirtshals,* idet der 1840 indkom et Andragende fra „adskillige Borgere i Hjørring og Landmænd i Vennebjerg og Børglum Herreder“ om at faa Stedet ved Hirtshals undersøgt, om en Havn kan anlægges, om Bekostningen derved og om Staten — dersom det viser sig udførligt — vil overtage et saadant Anlæg for sin Regning. Men dersom dette ikke kan tilstaas, at det da maa være Underskriverne tilladt at samle Aktier i og uden for Riget, og at Regeringen da vil støtte Foretagendet, dels ved at tage Aktier og dels ved at beskikke kyndige Folk til at lede Arbejdet, og at der endelig maa tilstaas Aktieforeningen en saadan Indtægt af Havnen, at Bekostningen kan dækkes og Aktierne give et passende Udbytte. — Efter at Andragendet havde gennemgaaet de sædvanlige tre Behandlinger, blev Indsendelse af en Petition besluttet 5. December 1840. Men i næste Samling, 1842,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

svarer Regeringen, at den vel har ladet Undersøgelse anstille, men at man maa anse det for tvivlsomt og maaske umuligt, at der kan anlægges en Havn paa dette Sted. Om det private Initiativ udtaler den sig ikke, og dermed faldt Sagen bort. — Det var imidlertid ikke Interesse for sligt eller Syn for Betydningen deraf, som Regeringen manglede, og den prøvede ogsaa selv i disse Aar at faa aabnet bedre Udførselsveje mod Vest, kun holdt man sig til Steder, hvor der var bedre Udsigt til et Resultat. Husum Havn blev uddybet 1847, og Meningen var tillige, at Heverstrømmen, som er Adgangen til Havnen, skulde uddybes til 16 Fod. Til disse Arbejder var anvist 1,200,000 Rd., men først blev det standset af Krigen og senere helt opgivet. Dermed var slige Forsøg dog ikke opgivne, saa meget mere, som der i Aarene før og under Krigen var kommen en ikke ubetydelig Udførsel i Gang fra Hjerting til England. Der havde i 1848—53 været 40 engelske Dampskibe og 4 Sejlskibe i Hjerting, og der var udført i Gennemsnit aarlig: 587 Stude, 250 Svin, 10 Heste, 70,000 Pd. „Vægtvare", 80 Tdr. Smør og 163 Tdr. Korn[1]. — I 1851 blev da den hollandske Ingeniør *Beyerinck* indkaldt for at skulle undersøge, „hvilket Sted paa bemeldte Kyst (fra Blaavandshuk til Ejderens Munding) er bedst skikket til Hovedudgangspunkt for Handelssamfærdslen med de ligeoverfor beliggende Kystlande ved Nordsøen"[2]. Resultaterne af disse Undersøgelser kom senere til at spille en stor Rolle med Hensyn til *Graadyb*. Men forøvrigt førte de kun til, at man arbejdede videre ved Husum og her tænkte paa at udføre et storartet Havneanlæg, og da dette blev opgivet, kom i 1858 en Plan frem om et stort Havneanlæg ved Listerdyb og Romø, en Dæmning skulde forbinde den med Land og et Jernbanespor føres derud. Anlæget mentes at ville koste 1½ Million Rigsdaler. Men heller ikke dette blev til Virkelighed[3]. Og det gik ikke Vestjylland stort bedre, da *Baneplanerne* hen i 1850'erne kom frem i Rigsdagen. Hverken i Loven af 31/7 1853 om en midtjydsk Bane, som jo imidlertid aldrig blev til Virkelighed, eller i Loven af 4/3 1857 om Østbanen toges der noget Hensyn til disse Egne, de er et Ørken-

[1] Pakken „Hjerting Landingsbro", Viborg Arkiv.

[2] Beyerincks Indberetning, som fulgte med Lovudkastet 14. Februar 1865. Rigsdagstidende, Sp. 2288.

[3] Bruun: Beskaffenheden af Graadyb, Odense 1865.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

land, som man vel ikke mente, der kunde gøres noget for. Kun *Tscherning* taler deres Sag, idet han stiller et Ændringsforslag til den første Lov, som lyder paa en Sidebane til Hjertingegnen. Heller ikke den store Jernbanelov af 10/3 1861 har taget Vestjylland eller vestjydske Egne med. Tilsidst gaar man modstræbende ind paa at føre Tværbanen (nord om) til Holstebro. Nogle Forandringer i denne Lov (1862—63) var ikke til Fordel for Vestjylland.

Alt dette blev da kun „Projekter og Planer", som det nogle Aar senere, lidt spydigt, hed i en Udvalgsbetænkning. Skulde der gøres noget, maatte man selv tage fat, og det er da ogsaa det private Initiativ, der har Æren af at have gjort det første reelle Forsøg paa at lette Forbindelsen vestpaa, idet Vestjyderne selv, med Tanken paa de sidste Aars ret anselige Udførsel, i 1851 begyndte Arbejdet for at faa bygget *Landingsbroen ved Hjerting.* Derom hedder det i en trykt Beretning af *16. Januar 1853:*

„Efterat Kreaturudførslen til England fra Jyllands Vestkyst, navnligen fra Hjerting, havde begyndt at udvikle sig ved Hjælp af engelske Dampskibe, blev Savnet af en Landingsbro saare føleligt her paa Egnen. Efter forudgaaet Indbydelse af Herredsfogden i Skads Herred, Crone, Consul Mathiasen af Hjerting, Kjøbmand J. Jensen af Varde og Amtmand, Grev Schulin samt Consul Husted af Ringkjøbing dannede sig under *29. April 1851* ved et i Hjerting afholdt Møde et Actieselskab med det Formaal at se et saadant Savn afhjulpet, og valgtes undertegnede Committee til at fremme dette Anliggende. Da Actietegningen derefter var saavidt fremmet, at der var tegnet Actier til et Beløb af 10,000 Rd., afholdtes under 5. Juni s. A. et Møde af Actionairerne i Hjerting, hvor da vedtoges, at en Pælebro skulde opføres nordvest for Hjerting, og genvalgtes da undertegnede med udstrakt Fuldmagt til som Committee at besørge denne Broes snarest mulige Opførelse af en dertil valgt bygningskyndig som Entrepreneur for det hele Arbejde med Undtagelse af Tømmerleverancen, som Committeen, for at sikre sig Tømmerets bedst mulige Beskaffenhed, selv paatog sig, og skulde denne Entrepreneur underkastes Civilingenieur I. Patons Overtilsyn ved Arbejdets Udførelse, hvorved en af denne forfattet Tegning og Overslag blev lagt til Grund."

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den nævnte Komite var: Herredsfoged Crone, Købmand Jensen, Konsul Mathiasen og Dr. phil., Justitsraad Povlsen, Kredsens Repræsentant i Folketinget. Der indkom to Tilbud paa Broen: Et fra en Mr. Raynolds fra Lowestoft og et fra Skibsbygmester Palm Hallgrimsen fra Flensborg, og da den sidste var ca. 2000 Rd. billigere end den første, blev Arbejdet ham tilslaaet, 16. Juli 1851, for 4320 Rd. Tømmeret, som Komiteen altsaa selv skaffede, kostede 10,851 Rd.. Broen skulde under Dagmulkt være færdig til 15. Marts 1852. — Det viste sig imidlertid snart, at Hallgrimsen havde forregnet sig, han kunde ikke gøre Arbejdet for den bestemte Betaling, og da Følgen blev, at en Del af det blev daarlig udført, handlede man af med ham og overlod Resten til Mr. Raynolds for 2790 Rd. foruden den Sum, som kunde tilkomme ham for at afhjælpe Manglerne ved hans Formands Arbejde. Alt dette forøgede selvfølgelig Udgifterne betydeligt, og da det ikke lykkedes at faa tegnet ret mange flere Aktier, og der endnu kun var afsat godt 400 a 25 Rigsdaler af 650, saa indgik man i Vinteren 1851—52 gennem Justitsraad Poulsen, Kredsens Folketingsmand, med et Andragende til Rigsdagen om, at Statskassen vilde tage 200 Aktier. Dette blev bevilget, men man havde endnu Aktier for 1000 Rd., som Poulsen imidlertid tog under Forudsætning af, at man paa næste Finanslov kunde faa disse Penge bevilget. Ogsaa det lykkedes, og nu var Aktiekapitalen oppe paa 16,250 Rd., hvoraf Staten altsaa havde indskudt de 6000. Endvidere laante man i Varde Sparekasse 500 Rd., og saa lykkedes det i Efteraaret 1852 at faa Broen færdig, efter at den havde kostet 16,750 Rd. 36²/₅ Sk. Længden var 980', Bredden 12'. Den begyndte 1000 Alen NV. for Hjerting, gik derfra i VSV. og bøjede 50' fra Enden i SSV. Brodækkets Højde over daglig Højvande var 6'. Pillerne var af Eg, Dækket af Fyr. — Broen havde allerede i Sommeren 1852, inden den blev helt færdig, givet en Indtægt af 171 Rd. 81 Sk., og da den var kommen vel over Vinteren 1851—52, saa man Fremtiden i Møde med godt Haab for det nye Foretagende.

Men Glæden skulde kun vare kort. I Vinteren 1852—53 var Isen haard ved Broen, og siden den Tid var der næppe en Vinter, uden at man havde Reparationer, der hver Gang løb op til 15—25 pCt. af den oprindelige Aktiekapital. Og det er bestandig Isen, der har Hovedskylden. Naar den brød op,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

kunde den løfte Bropælene og dermed hele Broen op af Undergrunden, og vel lærte man saa at ise om Pælene, men overfor *Drivisen* stod man værgeløs. — Paa en Generalforsamling i Efteraaret 1853 maatte man beslutte sig til at koste 1350 Rd. paa Brohovedet, men man var tillige klar over, at det næppe nyttede noget, hvis man ikke fik anbragt et Par stærke *Isbrydere,* og da der tillige var noget Underskud, maatte der skaffes 3000 Rd. tilveje. Disse Penge kom da ogsaa ind, idet en 5—6 Mænd, som interesserede sig for Foretagendet, laante dem til Interessentskabet mod første Prioritet i Broen. Reparationen, som blev foretaget i Sommeren 1854, kostede 3,360 Rd. — Men den paafølgende Vinter var igen haard ved Broen, en stor Isflage brækkede paa engang 8 Pæle og ødelagde Broen helt paa det Sted, og da Prioritetshaverne ikke havde Lyst til at ofre flere Penge, maatte allerede paa Generalforsamlingen 2. Maj 1855 det Spørgsmaal sættes paa Dagsordenen, om Selskabet skulde opløses.

Dertil kom det dog ikke endnu. Det lykkedes at laane 2000 Rd. i 2. Prioritet, men da Reparationen vilde koste 3460, fordi der nu ogsaa skulde sættes Isbrydere langs Broen, saa nødtes man atter til at søge Statens Hjælp. Paa Finansloven for 1856—57 blev der ogsaa ydet 1000 Rd. Vintrene 1855—56 og 1856—57 var nogenlunde skaansomme, men de 3 næste tog til Reparationer ialt 5000 Rd. Til Dækning af den Gæld, man herved paadrog sig, maatte man fjerde Gang søge Staten om Hjælp, og paa Finansloven for 1860—61 fik man 1500 Rd., og Staten havde nu ialt ydet 8,500 eller godt det halve af den oprindelige Anlægskapital. Desuden fik man ved Laan fra private 525 Rd., Resten blev dækket med Bropengene, og det følger da af sig selv, at Aktierne intet Udbytte gav. Men i Vinteren 1861—62 led Broen atter meget betydeligt, blandt andet blev to af de kostbare Isbrydere ødelagte, og saa tabte man endelig Modet i den frugtesløse Kamp. Paa Generalforsamlingen 12. Juli 1862 blev det vedtaget, at man skulde opløse Interessentskabet og holde Auktion over Broen. Denne indbragte kun omtrent 3000 Rd., knap tilstrækkeligt til at dække første Prioritet. — Men forøvrigt: Selv om alt var gaaet vel, saa havde det endda været en tvivlsom Forretning, naar man skal betragte det som saadan, thi Broens Indtægter havde været saare tarvelige, — i Aarene 1854—62 kun gennemsnitlig

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

380 Rd. aarlig. Og *hele* Udførslen i Aarene 1855—58 var: 1737 Stkr. Hornkvæg, 6 Heste, 204 Faar, Lam og Svin, 2632 Tdr. Korn, 99337 Pd. saltet Flæsk, 29 Tdr. Smør m. m. — altsaa ikke lidt mindre end 10 Aar tidligere[1].

Dette er jo en trist Historie nok. Her er baade Offervillighed og Foretagsomhed, men man mangler Erfaring, og da man saa har givet sine Lærepenge, er Kassen tom. Men det mislykkede Forsøg har maaske dog gjort nogen Gavn, idet det har bidraget sit til, at et i flere Henseender saa uheldigt Punkt som Hjerting blev opgivet, da der virkelig blev Tale om at anlægge en Havn.

Det var først med Sønderjyllands Tab, at der kom Alvor og Kraft i disse Planer, thi nu var den haarde Nødvendighed til Stede. Og Regeringen tøvede heller ikke; saa hurtigt, som det paa nogen Maade kunde lade sig gøre, efter at Freden var sluttet, *14. Februar 1865,* forelagde Indenrigsminister Tillisch et *Udkast til Lov om en Jernbane fra Vamdrup til Strandby og Anlæg af en Havn paa det sidste Sted,* og det var saaledes et af de første Lovudkast, som kom for i denne Samling. Motiverne, som gør nøjere Rede for Udkastet, begynder med de Ord: „Med Hertugdømmet Slesvig har Danmark mistet Raadigheden over de for den danske Handel saa vigtige Veje igjennem dette Hertugdømme. Regjeringen har derfor straks maattet tage det Spørgsmaal under Overvejelse, om der ikke maatte kunne aabnes nye Veje for den danske Handel"[2]. Saa omtales Jernbaneanlæget, som ikke antages at kunne volde Vanskeligheder, og endelig *Havnen,* som altsaa var det væsentlige og det, som skulde give hele Anlæget Betydning, men som ogsaa var langt det vanskeligste med den ringe Erfaring, man dengang havde herhjemme paa dette Omraade. — Det i dette Tilfælde brugte Grundlag er en Plan fra 1851 af den førnævnte hollandske Ingeniør Beyerinck, ledsaget af Betænkninger fra andre sagkyndige. Den gaar ud paa at bygge *en aaben Søhavn* ved Strandby af Størrelse 8000 □-Favn og sat i Forbindelse med Land ved en Dæmning paa 325 Favne. I de indledende Undersøgelser minder Beyerinck om den Række Øer, som findes lige fra

[1] Pakken „Hjerting Landingsbro", V. A.

[2] Rigsdagstidende 64—65, Sp. 2288 flg.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Blaavand til Hollands Kyst. Paa Vatterne inden for disse Øer er en stadig Veksling af Ebbe og Flod, og de uhyre Vandmasser, som saaledes to Gange i Døgnet maa passere ind og ud[1], maa nødvendigvis udskære dybe Render mellem Øerne, som er gode Sejlløb. Men herved er dog at mærke, at naar Ebbestrømmen naar ud i Nærheden af det aabne Hav, hvor den faar Lov til at brede sig, og hvor den tillige Størstedelen af Aaret mødes af Bølger fra Vest og saaledes helt standses for kortere Tid, saa afsætter den Gang efter Gang, og væsentlig paa samme Sted, en Del af den Slam og det Sand, den fører med sig, og søger saaledes selv at spærre den udskyllede Rende. De Barrer, som derved dannes, er Sejladsens væsentlige Hindring, men der er ganske vist i saa Henseende stor Forskel paa de forskellige Sejlløb. Naar ogsaa andre Forhold tages i Betragtning, mener han, at *Graadyb* og Indløbet til *Husum* er de brugeligste, fordi de altsaa for det første har *tilstrækkelig Dybde,* men saa har de inden for sig en rummelig og nogenlunde sikker Rhed, som heller ikke er for langt fra Kysten, saa der uden for stor Bekostning kan faas Forbindelse med Land, og denne Rhed kan tillige forlades ved et temmelig stort Antal Kompasstreger. Men da det vil tage lang Tid og volde store Udgifter at faa Husum Havn i den tilbørlige Stand, og da det ogsaa vil være rigtigst at have et nordligere Udgangspunkt, navnlig med Hensyn til de nuværende politiske Forhold, saa maa man i Øjeblikket foretrække Strandby. Og dernæst følger en detailleret Beskrivelse med Overslag lydende paa 234,000 Rd.

I den Skrivelse[2], hvorved Vandbygningsinspektør Carlsen nu, 14 Aar efter, ledsager denne Plan, kommer han ganske naturlig mere ind paa de stedlige Forhold, og skøndt det udtrykkeligt siges, at der ikke siden 1851 er foretaget herhenhørende Undersøgelser, saa er det dog rimeligt, at han angaaende disse Forhold har større Erfaring end den hollandske Ingeniør. Angaaende *Knudedyb,* som ogsaa har været paa Tale, da tilstaar han, at det ganske vist har et ligesaa godt Indløb som Graadyb, men Anlæget indenfor vilde blive af altfor stor Ud-

[1] I Graadyb gennemsnitlig 2700 Mill. Kbf. hver Gang. Det vilde være tilstrækkelig til at dække Fanø med et 5' tykt Vandlag.

[2] Af 2. Februar 1865, følger med Regeringens Lovforslag af 14. Februar 1865. Sp. 2288.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

strækning, fordi Dybvandet er for langt fra Land. Men skøndt altsaa ogsaa han foretrækker Graadyb, saa er han ikke klar over Spørgsmaalet: Hjerting eller Strandby. Den første Rhed er ikke saa god, og Farvandet er heller ikke bekvemt, men til Gengæld gaar Dybet nærmere Land, saa Anlæget kan blive billigere, og naar det ikke var af Hensyn til Jernbanen, vilde han foretrække Hjerting. Men da Banen til Strandby kan blive *billigere(!)*, mener han dog, at dette Sted bør vælges.

Tilsidst anbefaler han en anden Byggemaade end den af Beyerinck foreslaaede, Værkerne maa bygges sværere og af bedre Materiale, og da Havnen tillige maa være større, i det mindste 10,000 □-Favn, saa mener han ikke, den kan bygges under *550,000 Rd.* Det er fremdeles en aaben Søhavn, her er Tale om, dog agter man at bygge saaledes, at en Dokhavn senere kan føjes til, om det skulde blive nødvendigt.

Baade Beyerinck og Carlsen var under dette gaaet ud fra, at de omtalte Sejlløb altid vilde holde sig selv aabne, selv om de nok kunde flytte sig og ogsaa veksle noget i Dybde, og deri var de fleste af Tidens sagkyndige enige med dem. Men der var dog Undtagelser. Under den hidsige Avisfejde[1], navnlig mellem Nordby og Ribe, som fulgte med Udsigterne til en Havn paa Vestkysten, skrev en anonym Indsender 15/3 1863 en Artikel i „Dagstelegrafen", som baade var sagkyndig og velskreven. Havet synes altid at ville bygge op paany, hvad det har brudt ned, skriver han, og der er Sandsynlighed for, at Bassinet indenfor Fanø netop for Tiden er ved at tilslikkes igen. Men hvis dette er Tilfældet, da vil ogsaa efterhaanden den strømmende Vandmasse blive mindre og mindre, og som Følge deraf Sejlløbet daarligere. — Ogsaa en anden af Tidens dygtigste sagkyndige, forhenværende Digekonduktør, Ingeniør Bruun, delte denne Tvivl. I sin lille Pjece, „Om Beskaffenheden af Graadyb", mener han, at der nok kan blive en god Havn indenfor Graadyb, men paa Grund af de usikre Forhold paa selve *Barren* foreslaar han at anlægge en Havn *udenfor* Barren ved *Skallingen.* 20. Januar 1865 forelagde han Indenrigsministeriet Planen, og da han tvivlede om, at Regeringen vilde have noget med den at gøre, søgte han selv om Koncession, og 23. Marts 1866 fik han Tilladelse til at gaa videre med

[1] De fleste af de paagældende Artikler findes i Konsul Borks efterladte Papirer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sine Undersøgelser. Han anslog en saadan Havn til 2½ Million Rd. Forholdene paa Pengemarkedet blev dog den Gang saa usikre, at han ikke turde prøve paa at gennemføre Planen, og imidlertid kom saa Esbjergplanen frem, som Bruun selv var Hovedmanden for at udarbejde. Men paa Finansloven 1867—68 fik han dog bevilget 758 Rd. til Optagelse af et Kort over Farvandet ved Skallingen[1], og endnu 30. Januar 1868 skrev han en Artikel i „Dagbladet" til Forsvar for Skallingprojektet. Han blev naturligvis i den Anledning haardt, ja endog hadefuldt angrebet af dem, der havde Interesse af Strandbyplanen. — Men dette hænger maaske netop sammen med, at man følte, at Bruun gerne kunde have Ret i sin Tvivl med Hensyn til Graadybsbarren. I Virkeligheden var det paa dette Punkt, at Datiden følte sig usikker, og bortset fra et Par mere sagkyndige tav alle de stille, som ivrig ønskede Havnen, naar Talen drejede sig om dette, eller de udtalte sig i al Almindelighed. Men skøndt vi i vore Dage næppe heller — trods vore Sandpumper — har nogen synderlig Ret til at føle os sikre, saa kan det dog siges, at Dybdeforholdene paa Barren gennem lange Tider synes at have været nogenlunde stabile. I Pontoppidans Atlas (1769) angives de ganske som 100 Aar senere, om end lidt mere ubestemt[2]. Derimod er Løbet eller Løbene

[1] „Til Opmaalinger i Søen i Anledning af en paatænkt Udarbejdelse af en Plan til et Havneanlæg udenfor Graadyb Barre ved Landtungen Skallingen."

[2] „Gabet eller Indsejlingen til Hjerting, kaldet Graadyb, holder paa største Ebbe 8 Fod, paa halv Ebbe 10—11 Fod, paa højeste Flod 13—16 Fod, dog med maadelig Vind af Vesten. Østen- eller Nordøstvinde kan saavel paa Ebbe som Flod gøre Vandet 3—4 Fod lavere. Dybet forandres dog aarlig." Pontoppidans Atlas 1769. V. 687.

En anden gammel Notits, som angaar Hjerting, kan medtages her: „Efterdi intet Sted paa hele Vesterkanten af Nørrejylland er belejligere for Søfarten paa Frankrig, England og Holland samt andre Steder, end en i Riberhus Amt beliggende Landsby, kaldet Hjerting, hvortil Indsejlingen kan ske gennem Graadyb med Fartøjer, som stikke 11—12 Fod. Der kan lades og losses med Vogne, som paa Ebben kan køre lige ud til Fartøjerne. Foruden og at ved Hjerting, saavel som det hosliggende Ejland Fanø, er en meget god Vinterhavn, da tvertimod hverken ved Ringkøbing, Ribe eller Varde findes saadan Magelighed, mens i dens Sted stor Besværlighed saavel med Indsejlingen som Lossen og Laden, saa forestilles, om ikke bemeldte By til Søfartens Befordring og Handelens Opkomst maatte beneficeres med Købstadret og Frihed."

„Relation over Amter og Byer i Danmark og Norge", 1735, S. 203, Stiftamtmand Gabells Betænkning. R. A.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Tidens Løb vandret ret betydeligt, men da det snart er mod Nord og snart mod Syd og foregaar temmelig langsomt, spiller heller ikke dette nogen stor Rolle for de søkyndige.

Men i Rigsdagen havde man dengang ikke megen Tro til disse Planer og heller ikke megen Vilje til at gøre noget for Vestjylland, og dertil kom jo saa, at man havde noget andet og ganske vist langt vigtigere Ting at tænke paa, nemlig *den nye Forfatning.* — Man gaar ud fra, at Banen ikke godt kan nægtes, nu da det øvrige Land faar Baner, men forøvrigt gælder det om at slippe saa billigt som muligt. Det var jo ogsaa godt nok at faa en Havn, men man kan jo ikke blive enig om, hvor den skal være. Og det kunde man ganske vist ikke. Repræsentanten for Ribe taler kraftig for Knudedyb, Tuxen (Kbh.) foreslaar Vixø, og endelig faar Udvalget angaaende denne Sag ogsaa Bruuns Skallingsprojekt til Behandling. Men det, der denne Gang slaar Sagen ihjel, er dog et Tilbud fra en engelsk Ingeniør om at grave en bedre Indsejling til Ringkøbing. Samtidig vil han inddæmme en Del af Fjorden, og han tilbyder at udføre det hele imod at maatte beholde det inddæmmede Land. At dette Tilbud blev skæbnesvangert, betyder dog vistnok ikke, at man havde nogen Tro til, at der vilde komme noget ud af det, men Københavnerne og de nationalliberale fik her et passende Paaskud til at slippe for at gøre noget for Vestjylland. I Udvalgets Betænkning anbefales det at stille Sagen i Bero, indtil man ser, hvad det bliver til ved Ringkøbing, og forøvrigt fraraades Havnen. Derimod foreslaar man at bygge en Dæmning, som skal ende i en Bro, begge Dele anslaas til 80,000 Rd. Saa kan man endda senere føje en Havn til efter Beyerincks Plan, om det skulde findes hensigtsmæssigt. Derimod „drister Flertallet sig ikke til at foreslaa Tinget at nægte Regeringen den til Baneanlæget forlangte Sum“, idet en saadan Bane „har en saa stor Betydning for Jyllands Opkomst efter den ulykkelige Krig, at man ikke bør sky et saadant Offer“[1]. Endvidere antyder man, at der ogsaa burde føres en Bane fra Holstebro til Strandby.

Naturligvis havde Vestjyderne heller ikke i dette Tilfælde nøjedes med at se til, *men det var dog Regeringen, som denne*

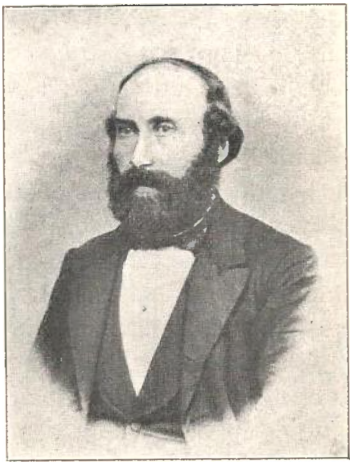
[1] Rigsdagstidende.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Gang havde gjort det første Skridt, og den var ogsaa villig til at bestride alle Udgifterne, naar den blot kunde faa dem bevilgede af Rigsdagen. Den stedlige Agitation kommer da her bagefter og faar mere Præg af privat Iver for at fiske i rørte Vande, end den egentlig faar nogen Betydning for Sagens endelige Afgørelse, dertil havde denne ogsaa altfor stor Betydning for hele Landet. Betegnende er det i saa Henseende, at netop da den stedlige Agitation var allerivrigst, i 1865—66, blev Sagen fra oven lagt til Side, og da den igen tages op og gennemføres, da synes denne Agitation saa temmelig at være sovet ind. Man har vel i 1868 forstaaet, at Havnen vilde komme ved Esbjerg, enten man saa sagde Ja eller Nej, og dette er i alle Tilfælde Sammenhængen, og denne Agitation skal derfor ogsaa her kun kort omtales. Det var naturligvis navnlig Spørgsmaalet om *Havnens Beliggenhed,* der interesserede, thi skøndt Strandby var nævnt i Forslaget, saa var dette Spørgsmaal dog fremdeles svævende, og det blev da navnlig mellem Ribe paa den ene Side og Nordby med Omegn og tildels Varde paa den anden, at Kampen kom til at staa i Blade og paa Møder. Ganske vist havde ogsaa Nordby og Varde forskellige Interesser, men dog ikke mere, end at de kunde gaa sammen, naar det kneb, thi de var begge enige om Graadyb. — I første Halvdel af Februar 1865 blev holdt et Møde i Ribe, som resulterede i et Andragende til Kongen om at faa Havnen og et til Rigsdagen om at faa Jernbanen til Ribe. En Maanedstid senere blev valgt en Deputation, som skulde rejse til København for at virke for Sagen; den kom imidlertid ikke afsted, thi der kom Telegram, at man helst maatte vente, men at man skulde holde sig rede ved første Varsel. Dette Varsel kom imidlertid aldrig, det var Forfatningsstriden, som var kommen i Vejen. Den optog Interesserne fuldstændig og har derved gjort sit til for denne Gang at slaa Sagen ihjel. — Der kunde ogsaa nok for Ribe være Grund til at fare forsigtig frem, hvis man ikke vilde forspilde de svage Muligheder, thi ingen, og knap Ripenserne selv, troede paa, at der for en nogenlunde rimelig Sum kunde anlægges en Havn udenfor Knudedyb. Tilmed havde Byen i 1855—56 paadraget sig en Gæld af 80,000 Rd. ved et Forsøg paa at grave en Kanal gennem Vatterne, men Forsøget kunde langtfra kaldes vellykket, og saa gik det her som ved Hjerting: Sporene

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skræmmede. — Mere Fart er der i Agitationen fra Fanø og Omegn, her gaar man paa, som Folk der ved, at de har Vinden med sig, thi det er jo selve Regeringens Forslag, man ønsker gennemført. Baade paa Fanøs nordlige Del og paa Fastlandet blev der samlet Penge ind, for at man kunde sende en paalidelig Agitator til København, og det blev *Konsul Bork,* som den, der i det hele var Sagens ivrigste Forkæmper. Omtrent 25. Februar—28. Marts opholdt han sig i København og søgte at paavirke Stemningen, dels ved at tale med Rigsdagsmænd og Ministre og dels ved mange og lange Avisartikler, som det dog ikke altid lykkedes ham at faa optaget.



Konsul Bork.

Samtidig var der agiteret fra Varde om at faa Havnen ved Hjerting, men man var her endnu mere tilbageholdende end i Ribe, for dels ventede man vel næppe at faa Ønsket opfyldt, og dels var det dog som antydet Hovedsagen ogsaa for Varde, at Havnen blev et Sted indenfor Graadyb. Og da det hen i Foraaret 1865 begyndte at knibe med Forslagets Gennemførelse, opgav man derfor ogsaa Hjerting til Fordel for Strandby.

Det hjalp imidlertid altsammen intet, Forslaget blev ikke til Lov den Gang, men man opgav dog ikke Sagen, fordi Regeringen havde lagt den til Side, og nu, da Udsigterne igen blev fjernere, arbejdede Ribe sammen med Nordby og Varde. I Løbet af det følgende Aar, 1866, blev der holdt flere Møder: I Januar et i Ribe, i Juni et samme Sted, holdt af Landboforeningen, 4. August et i Varde og endelig 29. Oktober et i Vejen, — fra det sidste blev sendt et Andragende til Indenrigsministeriet, undertegnet af 18 af Egnens mest ansete Mænd. Det er ikke urimeligt, at et saadant Andragende kan have bidraget til igen at fremskynde Sagen, og i hvert Fald er det prisværdigt, at man uforknyt arbejder videre, thi det var rigtig set, naar Købmand Søren Thomsen i Varde 14. Januar 1866 skrev til Bork: „Jeg er af den Mening, at der maa gøres alt muligt, for at Sagen ikke

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skal blive glemt, og maa derfor Folk, som interesserer sig for den, sørge for at holde Publikum underrettet om, at den eksisterer endnu". Det har sikkert haft sin Betydning, at denne sunde Betragtning blev fulgt, selv om Resultaterne ikke kan paavises.

Under alt dette havde man imidlertid paa Fanø haft en ganske anden Tanke fremme, nemlig om *Oprettelsen af en Frihavn ved Nordby.* Det vides næppe, hvem der fra først af har ført Tanken frem, men sandsynligvis er det Konsul Bork, i hvert Fald korresponderes der ivrig med ham om Sagen i den Tid, han er i København, og han maa tillige have talt meget indgaaende med Finansministeren om den, thi denne har forlangt et Andragende fra Fanø om Frihavnen, og Bork skriver hjem om det. I den Anledning er det første offentlige Møde holdt 10. Marts 1865, men det gav kun et bedrøveligt Resultat, thi mange vidste knap, hvad en Frihavn var, og det er saare kuriøst at se, at ogsaa de, der forstod det, var dog bleven betænkelige ved Ministerens Forlangende. Ja, selv Præster, Læger etc. er bange for, at her stikker noget under, at man med en saadan Ansøgning skal paatage sig Forpligtelser til enten helt eller delvis at bære Udgifterne, og der nævnes i den Anledning en Sum paa 100,000 Rd.(!) „Nej, han (Ministeren) vil vist blot have os paa Glatis, skuppe os frem og skjule sig bag os, og naar der foreligger Andragende om Oprettelse af Frihavn, og dette bevilges, saa maa vi enten gøre de fornødne Opofrelser eller staa til Nar". Man tør højst love, i Tilfælde af, at det bliver til Alvor med Frihavnen, at give Ækvivalent for Tolden (der nævnes 6000 Rd. aarlig), men forøvrigt maa Regeringen selv tage Affære. — Da Bork kom hjem, blev der vistnok holdt et nyt Møde, omend mere privat, og her blev opsat Koncept til en Ansøgning om Frihavnen, dateret April 1865, men det er tvivlsomt, om en saadan Ansøgning nogensinde blev indsendt, thi Kredsens Folketingsmand, Kammeraad Jespersen, skriver i et Brev af 10. April til Bork, at kan der ikke komme et enstemmigt Andragende, saa frygter han for, at et saadant skader mere end det gavner. Og et saadant Andragende kunde ikke komme, thi dertil vilde Befolkningen ikke gaa med, men Bork har dog ikke dermed opgivet Sagen. 11. September 1865 skriver Jespersen nemlig til ham, at han efter Borks Ønske har talt med Finansministeren om Frihav-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nen, men han svarede, at „saa længe Forfatningsspørgsmaalet ikke var afgjort, troede han ikke, at der med nogen Nytte kunde tages fat paa Sagen“. Denne Strid kom altsaa ogsaa her i Vejen. — Forøvrigt fremgaar det af disse Breve, som det da ogsaa bliver sagt direkte, at daværende Finansminister David har interesseret sig for Sagen, og intet er da naturligere, end at man bestandig har holdt Tanken vaagen, og endnu to Aar efter, 1 Juli 1867, interpellerer derfor ogsaa to af Egnens Rigsdagsmænd, Rosenørn og Termansen, Finansministeren i den Anledning efter „indtrængende Opfordring af Mænd paa Egnen“. Den daværende Minister havde imidlertid ikke den Interesse derfor, som den afgaaede, i hvert Fald er hans Svar ikke meget imødekommende, og da de andre Havneplaner omsider kort efter blev til Virkelighed, kunde der ikke være Tale om at gøre mere ved Frihavnstanken[1].

Den 20. Maj 1865 fik *Ingeniør Bruun* Opfordring fra *Vandbygningsinspektør Carlsen* til at fortsætte Beyerincks Undersøgelser i Graadyb, og i den paafølgende Sommer blev dette Farvand grundigere og mere systematisk undersøgt end nogensinde før[2]. Men ellers synes Havneplanerne efter det mislykkede Forsøg i Foraaret 1865 at være henlagte. I næste Rigsdagssamling, 23. November 1865, kom Kammeraad Hansen (Thisted 2.) ganske vist frem med et Forslag om en Nødhavn ved Vixø i Forbindelse med en Kanal ind til Limfjorden, og der bevilges ogsaa 4000 Rd. til Forundersøgelser, men dermed synes ogsaa dette at være lagt hen, man hører ikke mere dertil. Angaaende Graadybshavnen stillede derimod Landstingsmand *Krieger* 11. Januar 1866 en Forespørgsel til Indenrigsministeren (fra 6. November 1865 *Estrup)* som ved dens Følger dog fik nogen Betydning. Krieger siger bl. a.: „Det har vistnok for alle staaet klart, at hele Statens Vejvæsen og Jernbanevæsen ikke vil faa sin fuldstændige og ønskelige Af-

[1] Konsul Borks Papirer.

[2] En Fanøbo, som 1862 var paa Navigationsskolen i Nordby, har fortalt, at Eleverne der den Gang under en Lærers Vejledning stadig undersøgte Dybde- og Strømforhold mellem Øen og Fastlandet og navnlig under Jyllands Kyst. Naturligvis var disse Undersøgelser først og fremmest til Øvelse, men man havde dog allerede den Gang stadig den Tanke for Øje, at her en Gang skulde bygges en Havn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

slutning, med mindre man faar en Havn paa Jyllands Vestkyst, — — dens økonomiske Betydning for vor fremtidige Udvikling kan ikke være tvivlsom for nogen". Han spørger derfor Ministeren, om det ikke er hans Agt at lade de sidste Sommer foretagne Undersøgelser offentliggøre. Estrup svarer dertil, at naar Havneplanerne foreløbig er stillet i Bero, da er det, fordi der tillige er Planer oppe om en Holstebro—Strandby Bane, og sammen med Tværbanen og Havnen vil den koste 5 Millioner Rd., og det er mere, end der for Tiden er Raad til[1]. Forøvrigt er han villig til at offentliggøre de nævnte Undersøgelser, og det skete ogsaa i Juni 1866.

Den trykte Redegørelse for disse Undersøgelser indledes med nogle Bemærkninger af Vandbygningsinspektøren, og dernæst følger Ingeniør Bruuns Fremstilling, ledsaget af nogle Bilag om Strøm- og Flodiagttagelser og herhenhørende Planer og Kort, og endelig en detailleret Beskrivelse af Havneanlæget med Overslag. Og det viser sig snart, at man i flere Henseender er kommen til andre Resultater og Anskuelser end før. Nu er Hjerting helt opgivet, ogsaa af Carlsen, — foruden de før kendte Betænkeligheder nævner nu Bruun tillige den, at man her mangler den stærke (udgaaende) Ebbestrøm, som skal hindre Udsejlingen (Forhavnen) i at sande til. Men nu er ogsaa *Strandby opgivet,* thi vel er der dybt Vand her, men der er for langt ud til det, og da Dybet tillige her er smalt, saa vil Strømmen uden for Havnen blive for stærk til, at Farvandet kan befares med den ønskelige Sikkerhed og bruges til Rhed. Derimod har man 1000 Alen sydligere, ud for *Esbjerg* og noget syd for *Sandodde*, funden en heldig Plads. Her vil ganske vist ikke blive saa dybt Vand uden for Havnen, men dog dybt nok, og til Gengæld er Dybet bredere, og endelig gaar det ca. 100 Favne nærmere Land end ud for Strandby. Tilsidst samler Bruun, hvad der taler for Esbjerg, i følgende 3 Punkter: 1) Her er en stor og dyb Rhed med god Ankerbund, 2) en mindre stærk Strøm paa Grund af Profilets Bredde og 3) den naturlig beskyttede Beliggenhed (Sandodde) vil medføre forholdsvis lave Anlægs- og Vedligeholdelsesomkostninger. Men ogsaa Beyerincks Plan om den aabne Søhavn har man opgivet,

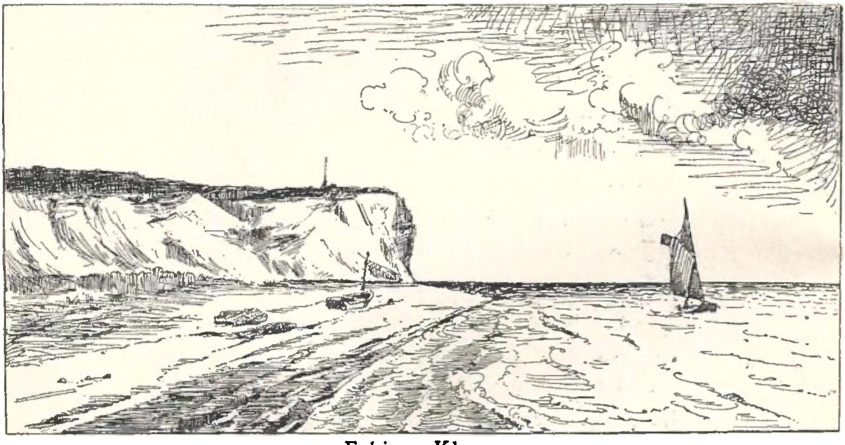
[1] I „Danmarks Statistik III", S. 90, siges, at det tillige var for at faa Undersøgelserne, der viste sig at blive meget omfattende, ordentlig tilendebragte.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og de Grunde, man har dertil, er maaske de interessanteste. — Ved den Slags Anlæg havde man i Holland og andre Steder under lignende Naturforhold gjort den Erfaring, at Ebbestrømmen — eventuelt ved, at en Del af den paa kunstig Maade gives en anden Retning — kunde være en mægtig Hjælp til at holde Indsejlingen til Havnen i Orden. Dette regner man ogsaa med her, men da gjaldt det jo om *ikke at indsnevre* Strømløbet, da en Del af Ebbevandet saa vilde gaa ud gennem Knudedyb syd om Fanø. Og denne Betragtning fik endnu mere at sige, da Bruun ved sine Iagttagelser over Vandføringen godtgjorde, *at der gik mere Vand ud af Graadyb med Ebben, end der gik ind med Floden,* altsaa maatte en Del af Flodvandet fra Knudedyb gaa ud gennem Graadyb, og Iagttagelser paa Vandskellet bekræftede Formodningen. Bruun giver ikke nogen Forklaring af dette højst mærkelige Forhold, kun siger han, at det finder Sted indenfor samtlige Øer, og at Overskuddet altid gaar mod Nord, men ikke, hvor længe man har kendt det. — Og det er ikke Smaating, det her drejer sig om, idet en Beregning af en almindelig Flod og Ebbetid viste, at der kun gik ca. 2355 Mill. Kbf. Vand ind ad Graadyb, men at der gik 3055 Mill. Kbf. ud eller $1^1/_3$ Gang saa meget, — Forskellen er tilstrækkelig til at dække Fanø med et Vandlag paa 15—16 Tommer. For ikke at forspilde en saadan Fordel, gjaldt det om ikke at bygge alt for langt ud fra Land, da man derved vilde hindre Strømmens frie Løb, og desuden var Værkerne ogsaa herude langt mere udsatte. Men da man, hvis man skulde bygge en *aaben* Havn nær ved Land, skulde temmelig dybt ned for at have tilstrækkeligt Vand paa Ebben, og da en saadan Havn efter de Erfaringer, man har gjort f. Eks. ved Tønning og Husum, let vil tilslikkes og saaledes blive kostbar at holde i Orden, saa maa det tilraades straks *at bygge en Dokhavn* med et i Reglen konstant Vandspejl og af en saadan Størrelse, at den ikke skal udvides i den nærmeste Fremtid. Havnens Størrelse sættes nu til 14,700 □-Favn eller ca. $9^1/_2$ Td. Land og af 13' Dybde, nemlig den samme, som under almindelig Højvande findes paa Graadybsbarren, paa Slusetærskelen dog kun 12'. Der kunde mod et saadant Anlæg indvendes, at da de større Skibe jo skal have Højvande baade for at komme over Barren og ind i Havnen, saa skulde det ikke synes at kunne ske ved samme Flodtid. Men for det

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

første gør Bruun her Rede for, at Højvande indtræffer ved Esbjerg 2 Timer senere end paa Barren, og for det andet har han iagttaget, at Vandstanden ved Højvande i Løbet af 2 Timer kun varierer 3", følgelig kan det nok gaa at passere Barren en Time før Højvande, og Skibet har da 3 Timer til de 2 Mil til Havnen. En lignende Betragtning, mener B., kan gøres gældende, naar Skibe med den faldende Flod gaar ud af Havnen. Hertil maa bemærkes, at Floden begynder at falde paa Barren en Time før, den falder i Havnen, og Bruuns Betragtning har da heller ikke altid holdt Stik i dette Tilfælde, idet Skibe for Udgaaende i de første Aar ofte maatte ankre op og afvente næste Flodtid for at komme over Barren. For



Esbjerg Kleve.

dyberegaaende Skibe er imidlertid Benyttelsen af Havnen ogsaa indskrænket til de 2—3 Timer omkring Flodtid, siger Bruun videre; derimod kan denne Tid udstrækkes betydeligt længere for de mindre Skibe, og ganske vist vil Vandet i Havnen saa synke noget under Højvande, da Porten jo skal holdes aaben, men det vil ikke genere de større Skibe, som først *er* i Havn.

Til Beskyttelse af Havnen tænker Bruun sig den omgivet af Diger, og Indsejlingen skal skærmes mod Nordvest af en 300 Alen lang Mole. Lige over for denne skal anbringes en lignende, men *uden* Forbindelse med Land, tildels i samme Hensigt, hvorved der fremkommer en ret vel beskyttet *Forhavn.* Men Hovedhensigten med denne sidste Mole er dog *at give den udgaaende Strøm en saadan Retning og Styrke,*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at den kan holde Forhavnen ren. Derfor forlænges Molen med en Strømleder eller „Lededæmning“, saa den bliver ialt 3755 Fod. Den kommer da til at ligge som et Værk for sig selv, uden nogen Forbindelse med Land.

Denne Redegørelse, som fra begge de to Mænds Side vistnok maa siges at være dygtig og klart affattet, gjorde sikkert sit til, at Havnen endelig blev til Virkelighed. Naar denne i Samlingen 1866—67 omtales, da er det tydeligt, at man nu ikke længere tænker paa Strandby, men paa Esbjerg. Og endvidere, at man nu anser de tre Ting: Banen til Esbjerg, Havnen og Banen derfra til Holstebro som knyttede sammen og som noget, der maa komme i en nær Fremtid. Men *Termansen,* som hele Tiden havde arbejdet varmt for Sagen, lægger Vægt paa, at man ialfald faar Havnen, saa kommer Banen nok af sig selv.

Den 6. Januar 1868 forelagde Estrup da endelig Folketinget et Lovforslag af følgende Indhold:

§ 1. Ved Indenrigsministeriets Foranstaltning anlægges i Nærheden af Esbjerg en Dokhavn for Statskassens Regning.

§ 2. Til det i § 1 omhandlede Anlæg kan anvendes *600,000 Rd.,* hvoraf kommer til Anvendelse i Finansaaret 1868—69 indtil 200,000 Rd., herunder ikke indbefattet Indførselstold af de til Anlæget anvendte Materialier. — Anlæget skal være fuldført senest 1. Januar 1871.

§ 3. De i Lov om Anlæg og Drift af Jærnbaner i Kongeriget af 10. Marts 1861 §§ 5, 9, 10 og 11 indeholdte Bestemmelser finde ogsaa Anvendelse paa dette Anlæg.

§ 4. Indenrigsministeren fastsætter de nærmere Bestemmelser om Havnens Benyttelse og Bestyrelse samt Opkrævning af Havneafgifter, hvilke indflyde i Statskassen.

Mere er der ikke, det ser næsten ud, som de tilhørende Baner foreløbig var opgivet. For ganske vist siges der i Motiveringen, at det foreslaaede Havneanlæg er paatænkt at skulle bringes i Forbindelse med en Jernbane langs Jyllands Vestkyst og en Forbindelsesbane mellem denne og Østbanen, men i Lovforslaget staar jo intet derom. — Imidlertid forelagde Ministeren samme Dag et Lovforslag om Udvidelse af de nordjyske Jernbaner (Skanderborg—Silkeborg og Nørre-Sundby—

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Frederikshavn) og i Motiverne til dette Forslag siges, at skøndt man anser Vestbanen og Tværbanen for lige saa vigtige, som de foreslaaede, saa har man dog anset det for urigtigt for Tiden at tage nogen endelig Bestemmelse om deres *Retning*[1], ligesom Anlæget af Havnen er af saa stor Betydning for Benyttelsen af begge Linier og vil tage saa lang Tid, at dens Anlæg nødvendig maa gaa forud for Jernbanernes. — Men denne Gang skulde det vise sig, at Stillingen var en anden end i 1865, nu var det Tinget, som vilde længere frem end Ministeren. Det indsatte i Lovforslaget om Banerne baade Tværbanen og Vestbanen, kun skulde de ikke være færdige før 1. Juli 1874, mens de andre skulle være færdige 1. Juli 1871.

Den 14. Januar begyndte Diskussionen i Folketinget om Havneanlæget, af og til strejfede den naturligvis ogsaa Banerne. Og den blev skarp; nu, da det skulde være Alvor, viser det sig ret, hvor ringe Tro de fleste havde til, at Vestjylland kunde kultiveres, og naar det navnlig er fra de nationalliberale, at Modstanden kommer, saa er det naturligvis ikke tilfældigt. De havde som købstaddannede og Købstadrepræsentanter baade den tilstrækkelige Uvidenhed om vestjyske Forhold og den tilstrækkelige Foragt for Bønder i Almindelighed og de vestjyske Molboer i Særdeleshed til at være Lovens fødte Modstandere. Og dertil kom saa, at det netop i disse Tider gjaldt om at opponere, hvor man kunde, naar de sammensluttede „store og smaa Bønder“ vilde have noget gennemført. Det er da ogsaa betegnende, at af Københavns 9 Repræsentanter stemmer de 7 imod Loven.

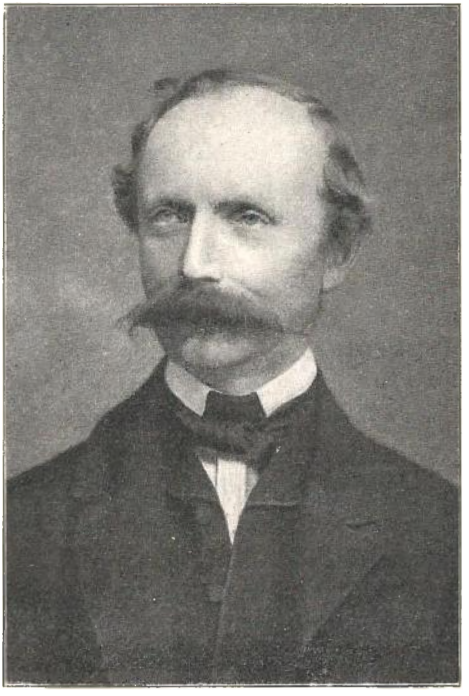
Men Ministerens Svar er klare og slaaende, man har nærmest Indtrykket af, at han i denne Sag repræsenterer det dygtige Fremskridt overfor en stor Bornerthed og Snæversynethed. Og han stod heller ikke ene. Madsen (Ringkøbing 3.), Termansen, Holstein-Holsteinborg og Rosenørn (Ringkøbing) tog ivrig Ordet for Forslaget. Ringkøbingforslaget betragter han som dødt, thi det har aldrig været andet end et uklart Projekt, og om Vixø siger han, at dette Forslag burde slet ikke være Konkurrent til Esbjergforslaget, man skal ikke sige enten—eller, men baade—og, — der er Brug for dem begge, men for Tiden er det Anlæget ved Esbjerg, der bedst kan lade sig gennem-

[1] Denne blev for Tværbanens Vedkommende først bestemt ved Lov af 14. Maj 1870.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

føre. Han venter ikke, at Esbjerg skal blive et Hamborg, som en Taler spydigt har bemærket, men selv om kun den mindste Del af Jyllands Trafik vender sig til Esbjerg, saa vil det dog blive nok til, at Anlæget kan betale sig. Og naar en anden Taler har bemærket, at man dog kunde vente med slige Udgifter, til Landet har samlet Kræfter, da er dertil at sige, at det netop er den Slags Foretagender, der skal hjælpe til at samle Kræfter.

Efter at første Behandling var sluttet, blev der nedsat et Udvalg paa 9 Mand: Kühnel, Termansen, Madsen, Holstein-Holsteinborg, Bærtelsen, A. Hage, Jørgen Jensen, Raben og Tuxen. Dets Flertal paa 7 Medlemmer (Mindretallet var Hage og Tuxen) indstillede Forslaget til uforandret Vedtagelse; i Betænkningen hedder det bl. a.: „Man har troet at burde anse det som en Nødvendighed lige overfor Forholdenes Udvikling paa Halvøen, at der gøres noget mere end Projekter og Planer for Udførslen fra Jyllands Vestkyst. Det er et berettiget Krav, som hverken kan eller bør afvises.“



Hs. Eksell. I. B. S. Estrup, Indenrigsminister 1868.

Ved 2. Behandling 7. Marts var Holsteinborg Udvalgets Ordfører. Han søger at gøre lidt Rede for Jyllands Udførsel af levende Dyr, og i den Forbindelse nævnes ogsaa Landingsbroen ved Hjerting og Udførslen derfra. Og han indrømmer, at det ikke er noget stort, men forøvrigt er det hans Tro, at en Havn og en Bane fuldstændig vil forandre disse Forhold, det vil stille sig ganske anderledes fordelagtig, end maaske mange gør sig nogen Forestilling om. — Hage og Tuxen retter igen, som under første Behandling, stærke Angreb paa For-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

slaget. Tuxen siger, at Udførslen af Stude og Køer fra Hjerting var i Aarene 1854—60 kun 438 Stk. aarlig, og naar nu Udgiften til Havnen regnes til 50,000 om Aaret, saa bliver det ca. 110 Rd. paa hver Okse. Dertil siger Estrup: „Regnestykket er fuldstændig rigtigt, men jeg tror, at Præmisserne er fuldstændig urigtige; thi fordi en simpel Landingsbro eller Udskibningsbro uden nogen som helst Forbindelse med Jernbaner eller sligt kun har kunnet bevirke en Udførsel af 438 Okser, er derved intet sagt om, hvilket Antal Okser der kan finde Vej over Esbjerg Havn, naar den er sat i Forbindelse med Jernbanen. — Dersom det ærede Medlem vilde gøre sit Tal tidobbelt saa stort — — tror jeg, at alene dette Antal vil kunne være i Stand til at betale den hele Udgift; men jeg er overbevist om, at ikke alene dette Tal, men et langt større, vil søge dertil.“ — Hage fandt det mærkeligt, at man ikke havde en eneste Redegørelse for den *Nytte,* en saadan Havn skulde gøre. „Har man hørt saa meget som det mindste om, hvor mange Vejfarende der er af Dyr og Mennesker paa den Landevej — som jo dog skal være en god Landevej — der findes i den vestlige Del af Jylland? Maa man dog ikke formode, at Regeringen maa være i Besiddelse af nogle Resultater, som er fremkommen ved de mangfoldige Undersøgelser?“ Dertil siger Estrup spydig, at „den Trang, som ærede Medlemmer har følt og gentagne Gange udtalt om Oplysninger angaaende den forventede Trafik, vilde det være ganske overordentlig let at afhjælpe. Det vilde være let at opstille saadanne Beregninger, men jeg antager, at naar disse havde foreligget, vilde de ærede Medlemmer have haft lige saa meget at udsætte paa selve disse Beregninger, som de nu har at udsætte paa Manglerne af dem“.

Ved tredie Behandling 14. Marts angreb Hage paa ny meget skarpt. Han opfordrer Regeringen til at sende en Mand over paa den vestjydske Landevej og i Løbet af nogle Maaneder tælle de kørende, ridende og gaaende, der kommer forbi, det vilde være et ikke ringe Bidrag til den savnede vestjyske Statistik. Skal Vestjylland endelig have en Bane, saa skulde det jo da alene være for Studenes Skyld, og saa synes han, at man nok kunde nøjes med en Hestebane, for om Studene kom en Time før eller senere til Esbjerg, spillede vel ikke nogen større Rolle. Det var dette, der gav Søren Kjær An-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ledning til at foreslaa en Studebane, da Forskellen i Hastighed jo ikke vilde blive saa stor, og saa kunde da Studene engang imellem staa af og skiftes til at trække deres Kammerater. — Det er ret mærkeligt i denne Sag at sammenligne Hages og Tuxens Stilling med Kriegers og Tschernings, — ogsaa de to første var begavede Mænd, men hvor snæversynede i Grunden! Men forøvrigt var nogen Gnidningsmodstand jo ingen Skade til, og navnlig var det vistnok heldigt, at Nægtelsen i 1865 gav Tid til nøjere Overvejelser og Undersøgelser. Derved naaede man sikkert at faa valgt det heldigste Sted, som den Gang kunde findes.

Ved Afslutningen af tredie Behandling blev Forslaget vedtaget uden Ændring med 71 Stemmer mod 12.

I Landstinget blev Forslaget behandlet første Gang 21. Marts, og Stemningen her var ikke bedre end i Folketinget, ja selv Amtmand *Nielsen* fra Ribe, som dog anbefalede Anlæget, var ikke videre begejstret. *Ploug* foreslog en Bro til 60,000 Rd. i Lighed med den i Hjerting, men overfor ham havde Estrup dog let Spil, da han let kunde fremlægge Beviser for, hvor mislykket en Spekulation Hjertingbroen var, og Plougs Forslag forkastedes med 44 Stemmer mod 11, mens Lovforslaget vedtoges med 43 Stemmer mod 6. Den 21. April begyndte tredie Behandling. Ploug var atter betænkelig og vilde have Arbejderne udsatte, og *Melchior* mente, at det vilde være meget betænkeligt at anvende 600,000 Rd. paa en Havn af meget tvivlsom Nytte. Estrup erklærede sig fuldstændig enig med ham deri. „Derimod kan jeg ikke være enig med ham i, at den foreslaaede Havn vil være af tvivlsom Nytte, efter min Overbevisning vil den ubetinget blive til Nytte, til stor Nytte.“ Melchior tog igen Ordet og udtalte, at Studene godt kunde gaa nogle Mil længere ned mod Syd for at blive udskibet i Husum eller Tønning. „Vi maa jo selv rejse derigennem, og vore Breve maa gaa derigennem, men følgelig maa vore Stude ogsaa kunne gaa derigennem.“ Estrup svarede: „Det maa dog have noget at betyde, at Stude og Varer ved at udskibes over Tønning i Stedet for over Esbjerg maa gaa en betydelig længere Vej. — —“ Dernæst henviste han til Told og Mellemhandlere.

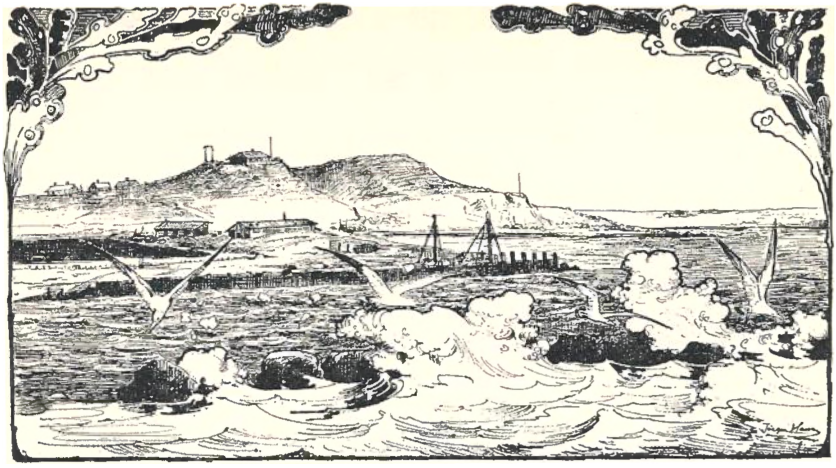
Efter endt Diskussion blev Forslaget vedtaget med 43 Stemmer mod 3. Og *24. April* blev Loven, samme Dag som

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Baneloven, stadfæstet af Kongen. Og saaledes var der da endelig Udsigt til, at Vestjylland kunde blive et kultiveret Land.

At Sagens Modstandere dog ikke dermed slog sig helt til Ro fremgaar af følgende: 27. Oktober 1871 blev i Folketinget indbragt et privat Forslag, (*Frølund,* Præstø 4., *N. Hansen,* Holbæk 1., *Olsen,* Maribo 5., *Rugaard,* København 5.), der gik ud paa at forlænge Fristen for Fuldendelsen af Jernbanen Lunderskov—Holstebro til 1. Juli 1878, i Stedet for 1. Juli 1874. Diskussionen (Rigsdagstidende 1871—72, 1370 I B) er interessant og oplysende. Det er den gamle Historie om Øre-præsentanternes Uvilje over for at gøre noget for at fremhjælpe Jylland. Tuxen bemærker, at Vestbanen sikkert vil blive Statens daarligste Arkiv, og Ordføreren, Frølund, at Udsigten til at faa en Havn ved Esbjerg er lige saa daarlig nu som tidligere. Han harcelerer over denne Lov „om Estrups, eller — jeg beder om Forladelse — Esbjergs Havn". Og de jyske Talere har i det hele sikkert Ret, naar de flere Gange antyder, at dette kun er et Skalkeskjul for *helt* at slippe for disse Baner. Ja under Diskussionen kommer det endog frem, at „et større københavnsk Dagblad" har yttret, „at for den Minister, som gennemførte den jyske Jernbanelov, stillede Jyllands Fremtid sig i et altfor glædeligt Lys, som ikke syntes at overskygges af den prøjsiske Ørns Vinger"(!). Men Flertallet føler sig dog bundet ved de Løfter, der er givet, og Overgangen til anden Behandling nægtes med 56 Stemmer mod 30. Det bliver ogsaa ved denne Lejlighed fastslaaet, at det i 1861, ved Behandlingen af Jernbaneloven, fra Vestjydernes Side var en Forudsætning for at gaa med til de østjyske Baner, at Vestjylland da ogsaa fik sine.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



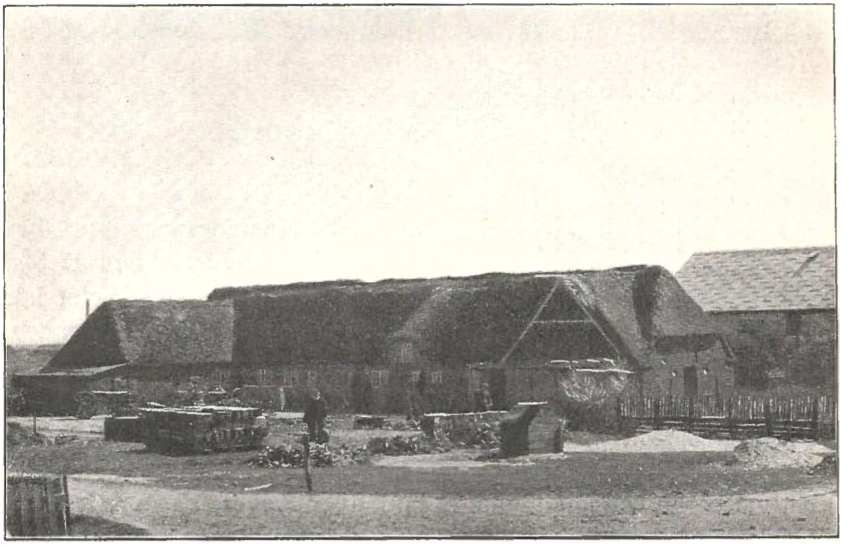
II. HAVNENS ANLÆG.

Neppe nogen Del af vort Fædreland har undergaaet saa store Forandringer som Jyllands Vestkyst, navnlig den Del af den, som ligger syd for Blaavandshuk, thi foruden Havet har man her haft endnu en Fjende: *Sænkningerne i Jordskorpen,* og var det lidet, man kunde udrette mod den første, saa stod man overfor den sidste ganske magtesløs, thi vel virkede de langsomt, ja næsten umærkeligt indenfor den enkelte Menneskealder, men des sikrere. Store Landstrækninger, som engang har været hævet ialfald nogle Fod over Havet, ligger nu 7—14 Fod under daglig Højvande; af Beviser behøver vi kun at nævne de Lag af Tørvejord, som man ved Gravning i Marsken og i Stranden atter og atter støder paa, og hvoraf der i Stormvejr skyller Stykker i Land. Hvor mange Tusinde Aar, der er medgaaet til en saadan Sænkning, kan ikke siges, men den synes dog at være kendelig nok indenfor den historiske Tid, og at den ialfald er betydelig indenfor vort Folks Levetid fremgaar af, at da man i 1853 uddybede Husum Havn, fandt man paa Havets Bund en Grav fra Stenalderen med herhenhørende Sager. Og i Hoffmanns „Fundatser“ 1759 siges om Fanø, at „Vandet tager mere og mere bort af Landet, saa at der tilforn var en Sten-Broe imellem Øen og det faste Land, men nu er over femten Favne Vand“. Og det kan vel betragtes som afgjort, at ikke blot har Smaaøernes Vestkyst en-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gang været Fastlandets, men ogsaa, at dette har gaaet endnu et godt Stykke længere ud. Naar Skibene nu forlader Esbjerg Havn, saa sejler de paa de første Par Mil over Egne, som engang har været fast Land med Moser og Skove og menneskelige Boliger. Og naar der i Jerne Sogn skal findes 118 Gravhøje[1], saa tør man vel deraf slutte, at disse Egne heller ingenlunde i Oldtiden har ligget øde hen, men har tværtimod efter Tidens Lejlighed været ret tæt bebyggede.

Paa den sandede, forblæste Kyst ved Esbjerg har der dog næppe hverken i ældre eller i nyere Tid været nogen større



Den sydligste af Esbjerggaarde, Niels Christensens.

Bebyggelse. Ved Auktion i Varde 19. April 1748 efter Magister *Maturin Castesen,* der var Sognepræst til Jerne-Skads 1701—47, blev „Esberggaard" af Hartkorn 10 Tdr., 4 Skp., 3 Fdk., 2 Alb. solgt til Hospitalsforstander Hans Kragh af Ribe for 620 Rd. 5 Mark 11½ Sk. Den var da bortfæstet til to Mænd og har vel altsaa været en saakaldt Dobbeltgaard. 1750 sælger Kragh den til en Hr. Niels Friis, og fra ham gik den over til Sønnen, Pastor Hans Friis i Nordby, som 27. Maj 1780 sælger den halve Gaard til en Chr. Jørgensen for 500 Rd. dansk Cour. Fra den Tid er altsaa virkelig Gaarden delt i to, maaske er Bygningerne blevne delt med det samme og

[1] O. Nielsen: Skads Herred, 27.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den ene flyttet ud; ialfald er det saaledes, da der omtrent 100 Aar efter blev Tale om et Havneanlæg her, og det var paa disse to Gaardes Mark, at langt Størstedelen af Havnen, Banegaarden og Byen kom til at ligge.

Ud mod Stranden, ca. 300 Alen fra Havet, ligger et efter Egnens Forhold ret anseligt Højdepunkt paa ca. 80 Fod. Nu hedder det „*Bavnehøj*", men det er ikke det ældste Navn, thi Bavner er en forholdsvis nymodens Ting, og det er rimeligst, at det netop er *dette* Punkt, som Navnet „*Esbjerg*" fra først af er knyttet til, da det er det anseligste paa Egnen. Denne Formodning bestyrkes i høj Grad derved, at et noget sydligere beliggende Punkt kaldes „Lille Esbjerg", thi da dette Navn dog vel maa tænkes at være overført fra et større „Esbjerg", saa maa der jo være et Punkt, som dette Navn i dets oprindelige Betydning („Bjerg") har været knyttet til, og dette Punkt kan vanskelig være noget andet end „Bavnehøj", — dette Navn maa altsaa tænkes at have fortrængt „Esbjerg", efterhaanden som Bavnerne kom i Brug. Til Sammenligning kan anføres, at ogsaa Navnet „Bavnehøj" senere er gaaet over paa „Lille Esbjerg", idet dette Punkt nu lige saa ofte kaldes „Lille Bavnehøj". Navnet har sin Oprindelse af det olddanske Kvindenavn Æsa[1]. Og umuligt er det ikke, at det var denne Kvindes Gravhøj, som i sin Tid laa paa Toppen af „Esbjerg", hvorfra der kunde ses vidt over Land og Hav. Det var paa den, at Bønderne senere i Ufredstider maatte vogte Bavn, og det var denne Grav man sløjfede, da den By, som er opkaldt efter hin Kvinde, skulde have sig et Vandtaarn.

Omtrent 500 Alen ret mod Vest fra „Esbjerg" var det, at man tænkte sig Havnen anlagt. Da Skrænten her fremdeles havde en ret anselig Højde, indtil 50 Fod, var der med den Tids Gravemidler ikke de bedste Betingelser for Jernbanens Tilslutning, hvis Banegaarden skulde ligge paa den Plads, hvor den foreløbig var paatænkt, men Jorden var dog let at arbejde

[1] „*Æsubjarg*", O. Nielsen, Skads Herred, 30. Jeg anser denne Tydning for den eneste mulige af dem, jeg har truffet paa: Blæsbjerg, Esebjerg (af „ese", at løfte eller hæve sig), *Eesbjerg* (af „Ees", Fiskemadding), *Issebjerg*.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i, og Hovedsagen var naturligvis, at man havde funden en god Plads til Havnen.

Den 24. Maj 1868, en Maaned efter Lovens Vedtagelse, skrev Estrup til Vandbygningsinspektør Carlsen og anmodede ham om at overtage Anlæget[1]. Han skal 12. Juni samles i Esbjerg med Landinspektør *Wilkens* og den kontrollerende Ingeniør ved Jernbaneanlægene for at træffe Aftale med den første om Skellene paa Matrikulskortene, som skulde optages i Anledning af Ekspropriering en, og med den sidste om Jernbanens Tilslutning.

Ekspropriationskommissionen sammentraadte 13. Juli. Niels Christensen af Esbjerggaarde afstod af sin Mark ved Stranden 19½ Td. Land. Enke Abelone Madsen sammesteds afstod af sin Strandmark 7¾ Td. Land, som dog laa paa Strandby Grund, og af denne blev endvidere eksproprieret 6 Tdr. Land af Gæstgiver Morten Spangsbergs Jord, saa det hele kom til at danne et sammenhængende Areal af ialt 33¼ Td. Land. Prisen var vistnok 100 Rd. pr. Td. Land.

Den 31. Juli udbødes Arbejdet i samlet Entreprise, og Beskrivelse, Overslag og Betingelser blev fremlagt. Anlæget deles i 3 Dele:

1. *En Dokhavn* omgivet af et Dige, i den endelige Kontrakt anslaaet til 210,000 Rd.
2. En i Diget anbragt *Skibsfartssluse* med tilhørende Slusegab 120,000 Rd.
3. En *Forhavn,* indesluttet af to Moler, til den ene slutter sig en Lededæmning, 205,000 Rd.

Ialt 535,000, Resten af de bevilgede 600,000 Rd. anslaas at ville medgaa til Administration, Havnespor, „Uforudsete Udgifter“ m. m.

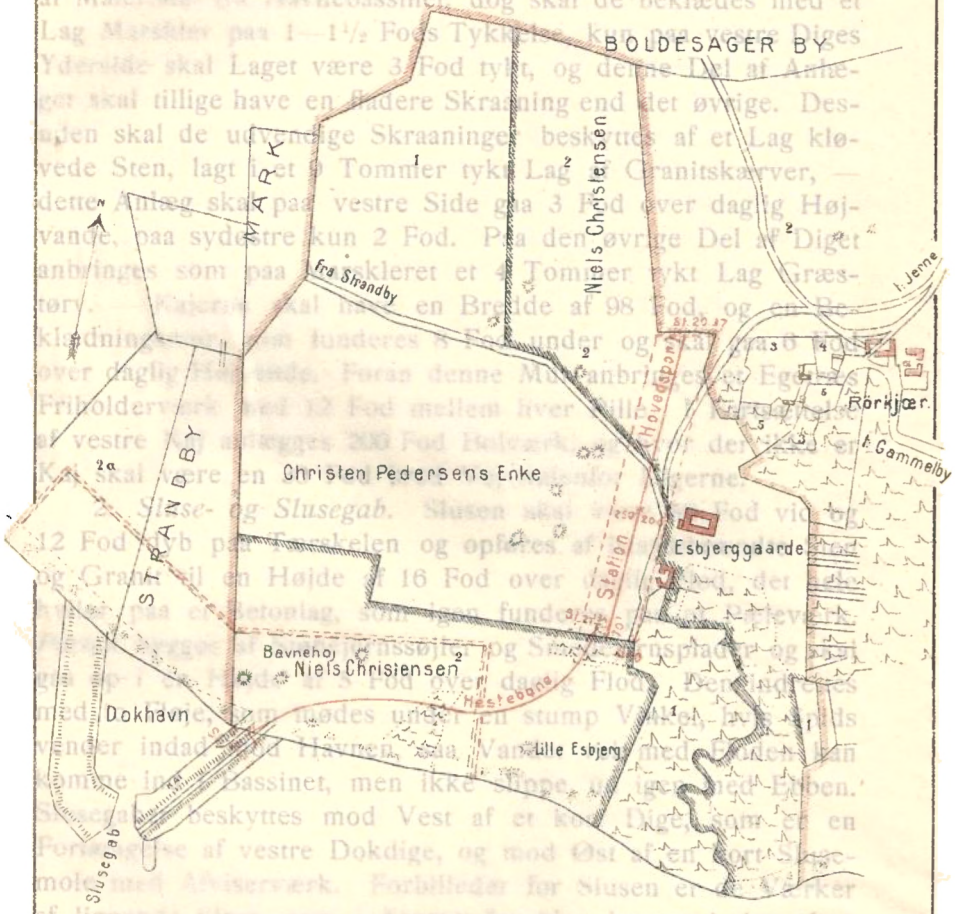
1. *Dokhavnen* bliver en nogenlunde ligesidet Trekant med et Fladeindhold af 14,700 □-Favn eller ca. 9½ Td. Land, (selve Vandarealet er dog kun ca. 8½ Td. Land), en Omkreds af ca. 3000 Fod, maalt langs Vandlinien, og en Dybde af 13 Fod, den samme, som man under almindelig Højvande kunde regne med paa Graadybsbarren. Til Beskyttelse af dette Areal opføres to Dokdiger,

[1] Kilden til den følgende Skildring af Havnens Anlæg og Udvidelser er de Papirer angaaende Esbjerg Havn, som findes i Vandbygningsarkivet i København.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

PLAN

som viser Tilslutningen mellem Esbjerg Havn og Jernbanen.



Fremlagt ved Besigtigelses- og Expropriationsforretningen d. 13. Juli 1868.

Rosenørn. *N. Holst.* *Tegner.* *C. Carlsen.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

et „nordre“ og et „søndre“[1]. Fra Slusegabet, som er 50 Fod vid, anlægges langs sydøstre Dige en Kaj paa 815 Fod og langs vestre en paa 178 Fod, ialt 993 Fod. Digerne skal have en Højde af 18 Fod over daglig Højvande ligesom de slesvigske Havdiger, deraf 1 Fod Oprunding over Kronen. De opføres af Materialet fra Havnebassinet, dog skal de beklædes med et Lag Marskler paa 1—1½ Fods Tykkelse, kun paa vestre Diges Yderside skal Laget være 3 Fod tykt, og denne Del af Anlæget skal tillige have en fladere Skraaning end det øvrige. Desuden skal de udvendige Skraaninger beskyttes af et Lag kløvede Sten, lagt i et 9 Tommer tykt Lag af Granitskærver, — dette Anlæg skal paa vestre Side gaa 3 Fod over daglig Højvande, paa sydøstre kun 2 Fod. Paa den øvrige Del af Diget anbringes som paa Marskleret et 4 Tommer tykt Lag Græstørv. — Kajerne skal have en Bredde af 98 Fod, og en Beklædningsmur, som funderes 8 Fod under og skal gaa 6 Fod over daglig Højvande. Foran denne Mur anbringes et Egetræs Friholderværk med 12 Fod mellem hver Pille. I Fortsættelse af vestre Kaj anlægges 200 Fod Bolværk, og hvor der ikke er Kaj skal være en 30 Fod bred Vej indenfor Digerne.

2. *Sluse- og Slusegab.* Slusen skal være 50 Fod vid og 12 Fod dyb paa Tærskelen og opføres af haardtbrændte Sten og Granit til en Højde af 16 Fod over daglig Flod, det hele hviler paa et Betonlag, som igen funderes paa et Pæleværk. *Porten* bygges af Støbejernssøjler og Smedejernsplader og skal gaa op i en Højde af 5 Fod over daglig Flod. Den indrettes med to Fløje, som mødes under en stump Vinkel, hvis Spids vender indad mod Havnen, saa Vandet vel med Floden kan komme ind i Bassinet, men ikke slippe ud igen med Ebben. Slusegabet beskyttes mod Vest af et kort Dige, som er en Forlængelse af vestre Dokdige, og mod Øst af en kort Slusemole med Afviserværk. Forbilledet for Slusen er de Værker af lignende Slags, som i Aarene før blev bygget i den slesvigske Marsk og ved de nordtyske og hollandske Havne.

3. *Forhavn og Lededæmning.* I Fortsættelse af Slusegabets vestre Bolværk dog med betydelig Drejning mod Nord, skal anlægges en „nordre“ Havnemole af 585 Fod Længde og 6 Fod over daglig Højvande. Omtrent parallelt med denne bygges en søndre Havnemole uden Landforbindelse 843 Fod, dog saaledes,

[1] Egentlig burde det hedde „vestre“ og „sydøstre“, og disse Benævnelser vil blive brugt i det følgende.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at mens Afstanden mellem de to Moler yderst er 233 Fod, bliver den henimod Slusegabet ca. 400 Fod. Arealet mellem disse Moler, ca. 3½ Td. Land, skal udgraves til 12½ Fod under daglig Højvande, saa her kan dannes en *Forhavn.* I Fortsættelse af søndre Havnemoles indre Ende bygges *Lededæmningen,* 2912 Fod, ud mod Sydøst, saaledes at den bestandig fjerner sig mere fra Land, og som Følge deraf vil den udgaaende Ebbestrøm sammentrænges i Forhavnen, forøge sin Fart ud igennem Indsejlingen og dermed sin Udskylningsevne[1]. Søndre Mole skal til at begynde med have samme Højde som nordre, men denne Højde aftager efterhaanden til 1 Fod over daglig Højvande, her tager saa Lededæmningen fat og fortsætter i samme Højde til Enden. Disse Værker bygges paa følgende Maade: To Rækker Tømmerkister af stærkt Rundtømmer sættes ned saaledes, at de gaar op i Højde med daglig Lavvande, hvorefter de fyldes med større Sten. Imellem de to Vægge, som herved dannes, fyldes der op med mindre Sten. Fra Lavvandshøjde skraaner Værket indad, fladest mod den aabne Sø, Kærnen i Overbygningen skal være af Sten, og ovenpaa den lægges et 9 Tommer tykt Lag Skærver for at kunne danne et Leje for det Panser af større, kløvede Sten, og som ogsaa her skal være Dæklag. Endelig skal der langs alle Molernes Fod anbringes en Stenkastning til Beskyttelse af Tømmerkisterne. Paa nordre Mole anbringes en Bølgeskærm paa 3 Fod og mod Havnen skal den tillige have et Afviserværk af Bjælker med et Plankedæk, som slutter sig til Molens Krone. — Alt i alt har man væsentlig fulgt Bruuns Plan og Overslag fra 1865. — Der indkom 4 Tilbud, som aabnedes 28. August: Gamborg og Konsul Bork 716,000 Rd.; Henry Earle, Aalborg, 591,000, Carlé 590,000 og Glæsner og Andersen, Helsingør, 570,000. Det sidste Firma havde allerede 18. Marts, altsaa før Lovens Vedtagelse, indgivet et Tilbud paa 580,000, men da det ikke dengang vilde overtage Risikoen ved Storm og Isgang

[1] Denne Forudsætning, som ogsaa Bruun gjorde i 1865, maa siges at have slaaet til paa den smukkeste Maade. Man vil blive overrasket, naar man første Gang ser den Fart, Ebbestrømmen har ud gennem Forhavnen, man skulde tro, at det var en Flod, som med stærk Fart strømmede ud i Havet. Hastigheden er 4 Fod i Sekundet som Maksimum. Men i flere hollandske Havne, hvor man paa lignende Maade har udnyttet disse Naturforhold, er man dog naaet meget højere op, saa Strømmen har indtil den dobbelte Fart.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

under Anlæget, blev der intet Hensyn taget dertil. Imidlertid var der allerede 21. Juli, 10 Dage før Udbudet til Licitation, kommen et Tilbud fra Carlé paa 560,000 Rd., under den Forudsætning, at Moler og Lededæmning maa bygges af Betonvægge med Sand til Fyld, altsaa i Stedet for Tømmerkister og Sten, endvidere skulde ogsaa Overbygningen være af Beton. Den oprindelige Plans Gennemførelse mener han vil koste adskilligt mere. 12. August sender Carlsen dette Tilbud til Ministeriet med en delvis Anbefaling, idet han siger, at det ikke er usandsynligt, at der kunde bruges Beton, og at det vilde blive billigere, men han maa dog anse det for nødvendigt at give Værkerne større Styrke, end af Carlé foreslaaet. Men nu maa man i hvert Fald afvente Resultatet af Licitationen.

Det lader imidlertid ikke til, at Carlé har gjort sig den Ulejlighed at efterse de fremlagte Betingelser og Overslag før han indgav Tilbud. Begge de nævnte synes i al Fald at have Bruuns Overslag fra 1865 til Grundlag. Først da han ser, at man trods de bevilgede 600,000 kun har 535,000 til Havneanlæget, skønner han, at han maa længere ned, og 3. Septbr., altsaa en Uge efter, at de indkomne Tilbud var aabnede, indberetter Carlsen at Carlé vil gøre Arbejdet — med Tillæg af Materialier — for 529,000 Rd. og saa vil han endda bygge *Havnebanen* i samme Køb. Men 5. September faar Carlsen det Svar fra Ministeriet, at man ikke finder Anledning til at modtage noget af de indkomne Tilbud.

Dette betyder vel for det første, at Tilbudene, naar undtages Carlés sidste, alle var ikke lidt over den Sum, man regnede at have til Raadighed; men det væsentlige var dog nok, at den store Forskel mellem dem havde gjort Regeringen betænkelig. Carlés store og, som det synes, temmelig umotiverede Afslag paa over 60,000 Rd. er i saa Henseende betegnende, man har næsten Indtryk af, at han for enhver Pris vilde have Arbejdet. Og det er vel dette, der faar Regeringen til ogsaa at afslaa hans sidste Tilbud, skøndt det er næsten 6000 Rd. + Havnebanen under Overslaget. Dertil kom saa, at der jo nu syntes at være delte Meninger om Byggemaaden, saa der kunde vel være Grund til at overveje endnu engang.

I Dagene efter 5. September udarbejdede Carlsen da to nye Byggeplaner. Den ene nærmer sig Carlés, men er noget solidere; den anden ligner den oprindelige, kun at der anven-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

des Sand og Grus i Molernes Kærne i Stedet for Sten. Dette sidste gjorde ganske vist Anlæget betydeligt billigere, men samtidig maatte dog Tømmerkisternes Indhold pakkes saa tæt, at en saadan Kærne ikke kunde skylles ud. Da ogsaa disse Ændringer var approberet af Ministeriet, henvendte man sig til Carlé og Glæsner og Andersen med de to Modifikationer, og den førstes Tilbud gik nu ud paa henholdsvis 535,000 og 545,000 *foruden* Havnespor. Glæsner og Andersens Tilbud lød nu paa 720,000 og 630,000, men samtidig gentog de mærkelig nok deres første Tilbud for det oprindelige Anlæg. Dette Firma har altsaa anset Beton for det dyreste, og det var det maaske ogsaa dengang og under de vanskelige Forhold, men at Tilbudene blev derefter betyder dog næppe nogen større Indsigt hos dette Firma, end hos Carlé.

Baade dette og den hele Vaklen og Usikkerhed, der her kommer frem, hænger desværre snarest sammen med, at man dengang her i Landet stod meget famlende paa disse Omraader, navnlig hvad de nyeste Bygningsmaader angik. Ligesom det ofte skønnes, at det var Bruun og Carlsen, der kendte de særlige Forhold ved Esbjerg bedst, saa faar man ogsaa baade gennem mundtlige og skriftlige Kilder Indtryk af, at det dog, trods alt, var Carlé, som havde den største *praktiske* Erfaring. At han bedømte de ganske særegne Forhold ved Esbjerg forkert, kan man næppe bebrejde ham. Men det er til Gengæld betegnende for Stillingen, at man maatte give en saa vigtig Sag i Hænderne paa denne Fantast.

Men Carlsen havde ogsaa sine Betænkeligheder. Da Estrup 6. Oktober telegraferede til ham, som dengang var i Thisted: „Hvilket af de omhandlede Tilbud tilraader De Ministeriet at vælge?“ svarer denne, ligeledes pr. Telegraf: „Sagen har stillet sig noget uheldigt. Vanskeligheder maa forventes, hvilket Tilbud end antages. *Tror ikke, at Carlé kan udføre Arbejdet for de Summer, han forlanger.* Der er større Sandsynlighed for, at Arbejdet kan udføres efter den oprindelige Plan for det Beløb, Glæsner og Andersen forlanger, men der er Overskridelser. Der er vel saa næppe andet at gøre end at antage Carlés laveste Bud, dersom aldeles betryggende Cavtion kan stilles.“

Der var desværre ikke andet at gøre, thi det bevilgede turde man ikke overskride. Den 17. November 1868 blev

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kontrakten mellem Carlsen og Carlé underskrevet, og 22. December blev den approberet af Ministeriet.

Foruden den væsentlige Forandring ved Planen, at Beton, efter Carlés Forslag, skulde anvendes i stor Udstrækning, var ogsaa *Tidsfristen* forandret, velsagtens fordi Forberedelserne havde taget længere Tid end beregnet. Mens hele Anlæget oprindelig skulde være færdig til Udgangen af 1870, saa forlanges nu kun *Dokhavnen* færdig til den Tid. De øvrige Dele skal først afleveres 1. Oktober 1871.

At man ved at sætte disse Tidsfrister kom til at stille ret urimelige Fordringer, som jo ogsaa skulde vise sig langtfra at kunne fyldestgøres, kommer dels fra den før omtalte ringe Erfaring i slige Sager, og dels fra, at man havde den Opfattelse, som ogsaa Bruun i sin Redegørelse fra 1865 gør gældende, at Digerne ikke kunde bevares i ufuldendt Stand Vinteren over. Og forøvrigt kunde det ogsaa meget let have føjet sig saaledes, at det ikke havde ladet sig gøre, hvis nemlig Vejrforholdene var blevet meget vanskelige. Man kan vistnok sige, at der, trods alle Fataliteter, var betydelig Held med Foretagendet.

Foruden selve Havnearbejdet havde Carlé allerede nu paataget sig Jordarbejdet ved Havnebanen for 8800 Rd., og han skulde saaledes ialt have udbetalt 543,800 Rd. Hertil maa endvidere føjes, at han fik alle Materialier *toldfrit* indførte mod paa Tro og Love at erklære, at hverken han eller andre vilde anvende dem til andet end Havnearbejderne.

Ministeriet havde stillet den Fordring, at Entreprenøren skulde stille en aldeles betryggende Kavtion for 5 % af Licitationssummen, 26,750 Rd., og tillige maatte han gaa ind paa, at man foreløbig holdt andre 5 % tilbage af hver Udbetaling, saa man ad disse to Veje dog havde noget Hold paa ham, om Arbejdet ikke skulde gaa kontraktmæssig fremad. Kavtionen blev Bankdirektør Tietgen, og det vilde med Hensyn til Sagens senere Gang være af ikke liden Interesse at faa oplyst, hvor tidlig han og Carlé i den Anledning kom i Forbindelse med hinanden, men det kan vistnok nu vanskelig lade sig gøre. Af en Højesteretsdom af 1. Juni 1894 ses det ialfald at være sket før 16. November, thi af den Dato haves et Brev fra Tietgen til et engelsk Firma, som han faar til at overtage en Kontragaranti for Kavtionen, mod at Firmaet faar Fortjene-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sten ved at levere de ca. 25,000 Tdr. Cement, som vil medgaa til Havneanlæget. Og maaske turde det af senere Begivenheder være berettiget at slutte, at Forbindelsen er kommen i Stand paa et saa tidligt Tidspunkt, at Carlé har haft Tietgen med paa Raad, da han — i Begyndelsen af Oktober — indgav sit fjerde og sidste Tilbud, og det kunde vel endog tænkes, at Tietgen har haft med Sagen at gøre allerede før den Tid, — at det f. Eks. ogsaa kunde være ham, der staar bag Carlés tredje Tilbud — fra Begyndelsen af September. Ialfald stiller Overenskomsten angaaende Kavtionen (af 12. December 1868, Ministeriets Approbation af 22. December), de to Mænd i et saadant Forhold til hinanden, at det ikke godt kan forklares ud fra Kavtionsforpligtelsen alene. Overenskomsten gaar ud paa, at Tietgen skal overtage den omtalte Kavtion mod, at den maanedlige Betaling for det ved Havnen udførte Arbejde erlægges til ham, og hans Kvittering skal være lige saa gyldig, som det var Carlés egen. Endvidere skal al Regnskabs- og Kassevæsen angaaende Havnen ordnes efter Tietgens Anvisning og Bestemmelse, uden at Carlé maa gøre nogen Indvending derimod, han skal endog maanedlig indsende en detailleret Oversigt over de for den følgende Maaned forventede Udgifter, og kun hvis denne Oversigt billigedes af Tietgen, skulde Udbetalingen ske i Overensstemmelse dermed. Alt dette var maaske nødvendigt, for at Tietgen som Kavtionist ikke skulde vove for meget, thi det var jo alligevel ham, som Ministeriet vilde holde sig til, Aftalen med det engelske Firma var en Privatsag. Men naar dertil kommer, at Carlé fik en fast, aarlig Løn af 4000 Rd., saa ved man ikke længere, hvem der er den egentlige Entreprenør, og det er jo da ogsaa blevet sagt og troet, at det var Tietgen, Carlé var kun hans lønnede tekniske Bestyrer.

Det er imidlertid ørkesløst at diskutere det, thi hvad forstaas ved Entreprenør? Er det ham, der slutter Akkord med Regering og Leverandører og som forestaar Arbejdet paa Pladsen, men som paa den anden Side ikke raader over en Øre af Betalingen, ja endog faar fast Løn? Eller er det ham, der forestaar hele Regnskabsvæsenet, som fører Opsyn med Anvendelsen af Pengene og modtager dem fra Regeringen, og som lønner den anden Part? Eller er det dem begge? Snarest det sidste.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Mens den ene af de her nævnte Mænd er kendt af alle, saa forholder det sig jo ikke saaledes med den anden, og det kan da her være Stedet at fortælle lidt om ham, thi han var ogsaa paa sin Maade en mærkelig Mand baade af Ydre og Karakter, og han har dog spillet en Rolle i Esbjergs Historie, ja kunde jo egentlig kaldes Byens Konge, dengang nemlig, da den var en ligesaa problematisk Størrelse som han selv.

— ———

Louis Carlé skal være en Stenhuggersøn fra Zürich og maa være født omkring 1825, man ved hverken det ene eller det andet bestemt, thi om disse Ting vilde han aldrig tale. Han slog ind paa Faderens Haandværk, men bragte det dog noget videre, idet han paatog sig en Del Broarbejder. Til Danmark kom han med v. der Tann 1850, og en halv Snes Aar efter finder vi ham i Sverrig, hvor han virkelig synes at have vundet sig et Navn som Ingeniør, og ganske vist kan hans smukke Ydre og imponerende Optræden have bidraget meget dertil, men han maa dog ogsaa have været i Besiddelse af nogen Dygtighed, thi da han først i 60'erne havde staaet for Udvidelsen af Helsingborg Havn, var man saa vel tilfreds dermed, at han blev Ridder af Vasaordenen. Siden deltog han i Havnearbejder i Danmark, baade i København, Skelskør og Helsingør[1], — det var ved det sidste Arbejde, at han fik Tanken om en stor Havn nord for Kronborg.

Ingeniør Louis Carlé.
Entreprenør for Havneanlæget.

[1] Disse Arbejder var udelukkende Opmudring og Uddybning, hvorfor Carlé ogsaa i den Tid gik under Navnet „Mudderkongen".

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Projektet skal ikke have været ilde, men der var ikke Penge til dets Gennemførelse.

Fra disse Arbejder kendte Carlsen altsaa en Del til ham, men vistnok ogsaa saa meget, at han ikke var nogen ubetinget Beundrer af ham, hvad man mange Steder kan læse mellem Linierne. Han havde sikkert ogsaa allerede dengang erfaret, hvor vanskelig og i visse Maader upaalidelig Carlé kunde være at have med at gøre.

Carlé fik jo imidlertid, trods alt, Arbejdet i Esbjerg, og han optraadte snart her som en lille Konge, hvad forøvrigt hans Stilling tildels kunde medføre af sig selv, naar han skulde holde Styr paa den Bande, her var samlet. Men ogsaa hele hans Optræden og Væsen var anlagt i den Stil. Se paa Billedet! og sig saa, om man er i Tvivl om, hvem man har for sig: De vældige Støvler, Dragten, Holdningen, — alt er anlagt paa at imponere. Han talte da heller aldrig med en almindelig Arbejder, hilste knapt igen, og gav sig kun af med de nærmeste undergivne og de af de overordnede, som han kunde forliges med. Og naar det vardensiske Stenkompagni, som havde købt alle Sten op i Omegnen og skruet Prisen i Vejret, kom og tilbød ham Sten, modtog han dem helst liggende i Sofaen og med en Cigar i Munden: „Jeg skal nok skaffe mig mine Sten selv“, sagde han, og den Tredjedel Skærver, som efter Kontrakten *skulde* bruges til Betonen, fik han i lange Tider ved at samle de største Sten fra Singelen og lade dem slaa i Stykker. — Det hjalp ogsaa til at bevare ialfald en vis Respekt, at han var den flotte Mand i hele sin Optræden, han havde jo Raad dertil, navnlig da han levede ugift. Han holdt selv af at spise og drikke godt og undte af og til andre det samme paa hans Bekostning, og ved de Selskaber, han holdt, gik det ikke for knapt til, men derimod til Tider lystig nok. Men det kostede Penge, og hans Vinterophold i København og hans Rejser tog ogsaa meget, saa han vistnok slet ingen Ting fik sparet sammen af den store Løn, og det var vel ogsaa det, som mindst laa for ham.

I disse Selskaber kunde han være vittig, og da han snart blev uenig med „der Gondrol“ (Kontrollen), saa var det navnlig den, hans Vid gik ud over. Engang havde han tegnet hele Historien paa en Lampeskærm, marcherende bag efter hinanden: Carlsen, Reimers („der Kerl mit dem Ellenbogen“),

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Simony, Veyvadt („der Fifat“) og „der Drofast“, Veyvadts kommodebenede Gravhund. Han holdt i det hele taget ikke af „denne bolidekniske Idiotanstalt“ og havde mere Tillid til de Folk, der var kommen frem paa samme Maade som han selv.

Men det varede ikke længe, før Folk saa hans svage Sider, og ofte gemte der sig et Smil bag Respekten, thi han var med alt dette noget af en Praler og kunde omgaas ret letsindig med Sandheden. Naar han mærkede, at det kunde gaa an, saa kunde han f. Eks. ved Omtalen af sine Arbejder slaa om sig med Tal og Beregninger, som var ganske meningsløse, men han fik forøvrigt forunderligt nok endda ret kyndige Folk til at tage det for gode Varer. Af og til kom han dog saa langt ud, at han gjorde sig selv til Nar. Han var meget stolt af sin Lighed med Napoleon den III., og han fortalte derom, at da han og Napoleon legede sammen som Børn(!), var det næsten ikke muligt at kende Forskel paa dem. — Engang var han i Gøteborg i Anledning af en Stenleverance, og ved Hjemkomsten fortalte han, at da han var taget ind paa et af Gøteborgs Hoteller, blev der et vældigt Mudder udenfor. Han gik da ud paa en Balkon for at se, hvad der var i Vejen, men da Folk paa Gaden saa ham, begyndte de at raabe: Vive l'empereur! „De drøjede, at jeg var Napoleon“.

Det rent ud naive, som her kommer frem, kunde give sig morsomme Udslag. Da Mantzius fik at vide, at han i sit Soveværelse i Strandby Kro havde skudt efter Musene og spurgte ham, om han traf, svarede han: Nej, men jeg imponirte dem doch!“ En Aften kom han ind til sin Assistent, Ingeniør Petersen, som havde Kontor i samme Hus. „Ørr Pedersen“, sagde han, „hvorledes staver man Diveknægt?“ Hvem det var, der skulde have den Titel, fik Petersen ikke at vide. — Senere førte en Uenighed mellem dem til, at Petersen rejste. Da Carlé saa bad ham blive, indvilgede Petersen paa den Betingelse, at Carlé i Arbejdernes Nærværelse gjorde ham en Undskyldning. Men hertil svarede Carlé: „Det gan jeg denn ikke, jeg maa doch have Lov til at skælde mine Folk ut!“

Ogsaa kunde det hænde, at han paa Grund af denne Naivitet selv kunde blive til Nar. Ved et Gilde hos Fabricius, Bramminge, hvor ogsaa Kredsens forhenværende Folketingsmand, Kammeraad Jespersen, var til Stede, holdt Carlé en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tale for denne og takkede ham, fordi han paa en saa udmærket Maade havde „fortrædiget“ denne Kreds. Han mente „vertreten“, men idet han famlede efter et dansk Ord derfor, var der en Gavtyv (Branddirektør Nielsen, Varde), som stak ham det nævnte. Virkningen skal have været meget morsom.

En anden Historie kan tilføjes. En Bondemand fra Egnen gik en Dag paa Havnepladsen og saa paa de store Cementblokke, der vejede 25,000 Pd. Stykket. Carlé kom paa sin bryske Maade hen imod ham og raabte: „Hvad har han her at gøre?“ Han fik det tørre Svar: „A ska ingen tej a'em.“

Oplysende for den Ærbødighed, hvormed man i Førstningen saa op til ham er det, at det første i Esbjerg fødte Barn blev opkaldt efter ham og kom til at hedde: Jens Louis Carlé Harbour Jensen.

Om hvordan det gik med hans Arbejde i Esbjerg kan læses nedenfor. Om hans personlige Forhold kan tilføjes, at da han i 1873 havde maattet opgive at føre Havneanlæget til Ende og havde forladt Esbjerg, opholdt han sig en Tid paa et Træsliberi paa den belgiske Grænse, hvorfra Ingeniør Petersen fik flere Breve fra ham. Han søger at give sig et Anstrøg af den gamle flotte Fyr, men man læser mellem Linierne, at det var gaaet meget tilbage for ham, maaske var han ligefrem fattig. Næsten rørende er det at se, hvorledes han nu søger at bøde lidt paa den stødende Optræden, han har vist, og hvordan han, ved at rose og anerkende Petersen, søger at fjerne den Rest af Uvilje, som mulig endnu kunde ligge i dennes Sind. I et Brev af 24. December 1875 indrømmer han saaledes, at han undertiden har været „haard“ mod Petersen, men tilføjer, at han ikke har ment det saa slemt, hvad han ogsaa mener fremgaar af den Anbefaling, han gav ham. I et andet Brev glæder han sig over den smukke Karriere, som de Folk gør, der har været i hans Tjeneste, Petersen iberegnet, og han kommer atter tilbage til, at de theoretisk uddannede Mænd kun er i Vejen ved den Slags Arbejder, som han har haft med at gøre. Senere takker han for Indholdet af en Pakke, Petersen har sendt ham, „selv de gamle Aviser læste jeg igennem fra først til sidst, thi hver Ding, som kommer fra mit kære gamle Danmark, interesserer mig“. Det er den bedste Side ved Manden, som man igennem disse Breve faar at se: Det gode og barnlige, som fandtes i hans Sind ved

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Siden af Forfængeligheden og Selvtilliden, og som gør, at man ikke kan andet end have nogen Sympathi og Medfølelse med ham og hans Skæbne, — saa meget mere, som denne Skæbne blev trist nok.

Af senere Breve ses det, at han er beskæftiget med Vandanlæg henhørende til nogle Træsliberier. Siden er han optaget af Kanalanlæg. Det Brev, hvori han meddeler dette, 21. Juli 1876, er det sidste. Omtrent 1880 skød han sig paa et Hotel i München.

Det var vel egentlig Meningen, at Havnearbejdet skulde været paabegyndt allerede Sommeren 1868, men paa Grund af de vidtløftige Forhandlinger, før man fik Kontrakten i Orden, maatte det udsættes til Foraaret 1869. Dog blev der allerede 1868 gjort en Del Forberedelser. Kammerraad Reimers, Havneingeniør i Frederikshavn, blev udset til at være Regeringens tilsynshavende med en Løn af 2000 Rd., og i den Anledning maatte han foretage en Rejse til Holland og andre Steder, hvortil han fik en Understøttelse af 300 Rd. Til Assistent fik han cand. polyt. Simoni og endvidere en Opsynsmand. Disse tre, med Carlsen som overordnet, dannede den saakaldte *Kontrol.*

Simoni blev i Juli 1868 sendt til Esbjerg for at foretage de nødvendige *Boringer.* Den 2. August er han naaet 35 Fod ned omtrent midt i det projekterede Havnebassin, hele Tiden gennem et og samme fine Sandlag, dog af forskellig Fasthed. Den 9. August er han kommen 30 Fod ned med et Borehul i *Slusen.* Øverst ligger 3 Fod Grus, siden Sand, men fra 13 Fod til 21 Fod var Bunden *meget blød,* siden blev den igen fastere. Simoni mener dog, at Materialet er det samme som før, men man kan dog ikke lade være her at tænke paa det Lag *Tørvejord,* som man senere traf paa i Slusen, og som voldte saa overmaade meget Bryderi, idet man i vid Udstrækning maatte bortgrave det og fylde op med anden Jord, og desuden maatte Slusefundamentet forstærkes betydeligt. Dette gjorde Slusen ca. 34,000 Rd. dyrere end paaregnet. — I et senere Brev af 23. August skriver han: „I Mandags og Tirs-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

dags var her Landinspektør Wilkens for at opmaale det eksproprierede Terrain og afsætte Skjellet ved at pløje en Fure uden om det hele til Havnen indtagne Terrain. Da det var gjort, og Folk saaledes fik Vished om, hvor Havnen skulde være, kom Ejendomshandlerne straks i fuld Gang, og Spekulationerne begyndte, saa der er næsten ikke en Dag, uden at der kommer fremmede tilrejsende for at bese Terrainet"[1].

Ogsaa angaaende Forplejning af den store Arbejdsstyrke, som man kunde vente samlet paa den temmelig øde Kyst, var man nødt til at træffe visse Forberedelser. Fra en vis Side set kunde det let ordnes, thi der var nok, som vilde gøre Forretning og forøvrigt paa alle mulige Maader spekulere i det nye Anlæg. Navnlig var de Varde Købmænd om sig. Det var for en Del dem, som havde købt Stenene op i vid Omkreds i Forventning om, at Carlé da maatte betale de Priser, de forlangte. Heri blev de dog ikke lidt skuffede, idet Carlé vidste længe at undgaa dem, og da det tilsidst kom til Handel, maatte de slaa en Del af paa deres Fordringer.

Forøvrigt var dette Stenopkøb meget velkommen for Esbjergs magre Omegn, thi den havde, som hele Vestjylland, lidt grumme meget ved Tørken i Sommeren 1868, ja det var ikke langt fra, at der den paafølgende Vinter var Hungersnød i de fattige Hjem. Hvem der havde Sten at sælge fik nu imidlertid ad denne Vej en Smule Penge til Brødkorn, — hvor man saa, hen over Markerne, saa kørte Folk Sten, og en Mand bemærkede, at der kunde man dog se, at Vorherre kunde gøre Stene til Brød.

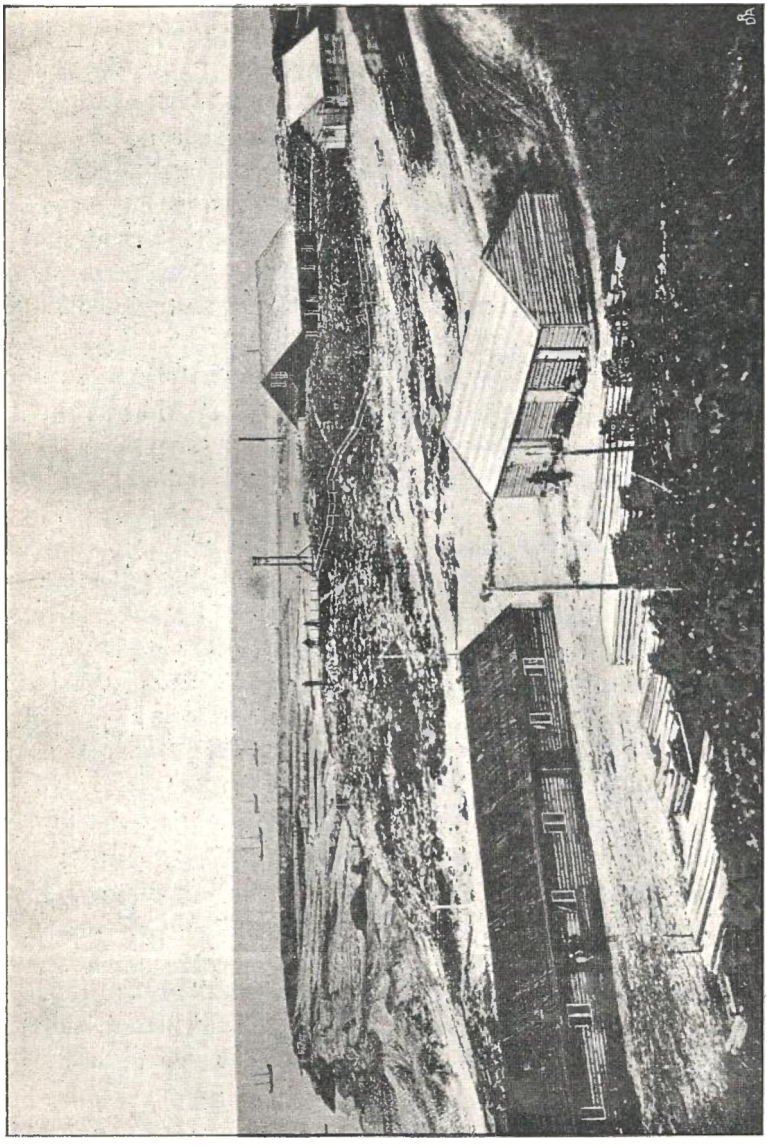
Tilsidst havde Kompagniet købt Sten op for ca. 100,000 Kr.

Disse Købmænd var ogsaa straks villige til at give Arbejderne Kost og Logi, holde Udsalg for dem af alle Slags Varer og bygge de dertil nødvendige Barakker, og til dette Formaal havde de dannet „det vardensiske Interessentskab", bestaaende af 11 Købmænd, en Forvalter, en Apotheker og en Prokurator. Men en vis Kontrol vilde dog her være nødvendig, da der paa Grund af Forholdene ikke kunde ventes nogen videre Konkurrence, og 5. Marts 1869 blev der sluttet en Overenskomst mellem dette Selskab og Carlé (approberet af Carlsen),

[1] Som Kuriositet kan tilføjes, at han i et andet Brev beder undskylde, at han ikke skriver Dato „paa Grund af den knappe Tid paa Almanakker herude".

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

som gaar ud paa, at Selskabet forpligter sig til at forsyne 200 Mand med Mad, Klæder, Øl, Spiritus, Tobak, Redskaber osv.,



Havneanlæget med „Tutten“ 1869.

og de Arbejdere, som tager fuld Forplejning hos Selskabet, har tillige Ret til frit Nattelogi. De dertil nødvendige Byg-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ninger (Bræddeskure) skulde under en Dagmulkt af 25 Rd. være færdige inden 1. Maj. — Helt fri for Konkurrenter blev Selskabet dog ikke, saa meget mere, som det synes at have sørget temmelig daarligt for Arbejderne. Ialfald har Jerne-Skads Sogneraad allerede 27. Maj 1869 behandlet en Ansøgning fra en forhenværende Ølbrygger Olsen, „om Tilladelse til at beværte Arbejderne og de, som have med Havnen at gøre". Ansøgningen bevilges, idet der siges, at „Ansøgeren . . . . har opført en rummelig Bolig ude ved Havnepladsen og indrettet der Soveværelser, der ganske vist er langt lunere og sundere og velindrettede end Soveværelserne i det utætte Bræddeskur, som tilhører Foreningen af de vardensiske Købmænd, hvor der hverken findes Gulv eller Loft, saa vi erkender Sandheden af det i saa Henseende af Ansøgeren anførte". En Ansøgning fra samme Mand om Værtshushold bliver derimod ikke bevilget. En anden Ansøgning om det samme af 16. December 1870 afvises ligeledes, men Raadet tilføjer, at det „maa tildels indrømme Rigtigheden" af Ansøgerens Anker mod det vardensiske Interessentskab.

Alligevel menes der ikke, at Interessentskabet tjente synderligt ved Forretningen, hvad der, efter en Meddelers Mening, tildels skal stamme fra de *Blikpenge,* som man brugte at give Arbejderne tilbage, for paa den Maade at holde dem fast, — disse Penge kunde de nemlig ikke komme af med andetsteds. Dette kom tilsidst til at gaa ud over Interessentskabet selv, idet disse Penge var altfor lette at eftergøre. Efter et Aars Forløb maatte man derfor holde op at bruge dem.

Den af Interessentskabet opførte Bygning laa omtrent midtvejs mellem det nuværende Vandtaarn og Administrationsbygningen, men Grunden her er senere dels tilplantet, dels udgravet, saa ethvert Spor af Bygningens Fundamenter er forsvundne. I daglig Tale hed det „Tutten", og et Par af de Skure, som var bygget til Soverum, hed „Kommoden" og „Chatollet". Værten, Hr. Posselt, var først lejet af Selskabet, senere forpagtede han Beværtningen, mens Handelen fremdeles blev drevet fra Varde.

Nødvendigt var det ogsaa at faa sørget for *Ordenens Opretholdelse* blandt den Samling af alle Slags Folk, som her strømmede sammen, ikke mindst fordi de var af forskellige Nationaliteter, — ganske vist flest Danskere, men dog ogsaa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mange baade Svenskere og Tyskere. Man var klar over, at der burde ansættes en Politibetjent, men da man ikke kunde blive enig om, hvem der skulde betale ham, Carlé eller Havnekassen, saa var det først noget hen i Juni 1869, at han endelig kom. De første 2 Maaneder maatte da Carlé og hans Assistenter klare det, som de bedst kunde, der forefaldt ogsaa adskillige Uordener. Og det er næppe uden Føje, naar Carlé beklager sig derover og lægger Ansvaret derfor paa Bestyrelsen for Anlæget (Carlsen og Ministeriet), thi det maatte dog vel være den og ikke Carlé, som skulde sørge for Ordenens Opretholdelse, og den maatte da ogsaa paatage sig det, idet den ankomne Betjent, Fahrner, af Havnekassen skulde have en aarlig Løn af 400 Rd. Efter 4—5 Aars Forløb overtog dog Statskassen denne Udgiftspost. Det var ved Betjentens Ansættelse Meningen, at han skulde have Assistance „af nogle blandt Arbejderne udtagne paalidelige Mænd", dette var aabenbart en fornuftig Tanke, og ellers vilde den ene Mand næppe heller her kunne udrette synderligt. Desværre blev det ved Tanken.

Fra Skads Herredskontor havde man foreslaaet, at der skulde sendes et militært Kommando til Esbjerg. Dette blev ikke bevilget, men Ministeriet foreslog i Stedet at anvende paalidelige Folk fra Egnen, forsynede med Politiskilt. Fra Kontoret blev der svaret tilbage, at dette var aldeles utilstrækkeligt, og at man i det mindste hver Lønningsdag maatte have nogen Hjælp, f. Eks. fra Grænsepolitiet. Heller ikke det blev bevilget.

Det gik da, som det kunde, og Spektakler undgik man heller ikke, navnlig den første Sommer, men Anledningen synes dog ikke saa meget at have været Raahed og Drukkenskab som *Skinsyge mellem Nationerne;* og skøndt de danske Arbejdere havde oplevet begge Krige med Tyskland, tildels vel selv været med, saa er det ikke Tyskerne, men Svenskerne, som deres Had vender sig imod. Sagen var, at disse overmaade tarvelige og nøjsomme Folk satte Lønnen ned, og den Ting har vistnok alle Dage spillet en større Rolle for Arbejderne end alle Nationalitetsforskelle. Hermed kan jævnføres, at Uviljen mod de mange svenske Tjenestekarle, som i 70'erne kom til Vestjylland, og de Slagsmaal, navnlig paa Markeder, som det affødte, havde en lignende Aarsag. Men det maa dog tilføjes, at man under disse Sammenstød kunde finde Vidnesbyrd nok om et virkeligt *Nationalhad,* — Almuen paa Landet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

syntes ialfald dengang ikke at have glemt „Svenskekrigen“, mens 40'ernes nationale Vækkelse var gaaet den ret virkningsløst forbi.

Ogsaa her førte disse Rivninger af og til til større Slagsmaal, hvor Svenskerne brugte Kniven, men da de var for faa, maatte de alligevel gerne bukke under. Enkelte af de mest forhadte maatte efter saadanne Kampe holde sig skjult i nogen Tid, eller man kunde se dem næste Dag liste bort, — ind over Heden. Det værste Sammenstød kom 26.—27. Juli 1869. Man nøjedes denne Gang ikke med et privat Opgør, men Danskerne forlangte, at alle Svenskere skulde fjernes, før de vilde tage fat igen, og det hele fik saaledes nærmest Karakter af en Strejke. I Anledning af Spektaklerne var en dansk Formand Hansen bleven arresteret. Men Arbejderne stimlede sammen om Herredsfogdens Vogn i Strandby Kro og truede med at vælte den, hvis han tog Hansen med til Varde. Denne maatte virkelig løslades, og Kammeraterne satte ham nu paa en Baare, og under stor Jubel blev han baaret tilbage til Esbjerg og sat af udenfor Carlés Vinduer. Men Glæden blev kun kort, thi om Natten kom Politiet igen, tog i al Stilhed Hansen ud af Sengen og førte ham til Varde. Dermed var Uroen dog ikke forbi. Samme Aften var der stort Slagsmaal mellem Danske og Svenske, — de sidste blev formelig belejrede i et Hus, som til sidst blev stormet og Svenskerne fik frygtelige Prygl, thi de var jo vel faa. En af dem reddede sig forslaaet og blodig ind til Ingeniør Petersen, hvor han blev forbunden. Carlé holdt sig forsigtig udenfor det hele. Da Arbejderne kom med Hansen havde han rullet Gardinerne ned og laaset Dørene, og samme Aften rejste han bort, idet han sagde til Petersen: „Nu maa De denn se at glare Sagerne saa godt De gann, nu rejser jeg!“ Dagen efter laa Arbejdet stille, og der var stor Spektakel i Marketenderiet. Petersen dristede sig dog til at gaa derned og prøve at tale Danskerne til Rette, — en ret vanskelig og ingenlunde ufarlig Opgave, men det lykkedes dog nogenlunde, saa der igen blev nogen Ro i Lejren, og man kunde da komme til at forhandle med de utilfredse Elementer. Og da de ikke vilde nøjes med mindre, end at Svenskerne skulde afskediges, saa fik *alle* uden Undtagelse deres Afsked, og det hjalp! Saa kom de en efter en og bad om godt Vejr, men de fik ikke noget bestemt Svar, før

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en 14 Dage var gaaet, og i den Tid laa Arbejdet saa stille. Da man saa atter optog det og paany lejede Arbejdere, sørgede man for at faa de værste Urostiftere udelukket, — uden Nations Anseelse.

Bortset fra saadanne større Bataljer var der visse Tider, da der næsten altid var Uro nede i „Tutten“, nemlig hveranden Lørdag Aften, da Lønningerne blev udbetalte, og den paafølgende Søndag, da mange af Arbejderne skulde have en Del af Fortjenesten omsat i Spiritus, og dette sidste tog ofte Mandag og Tirsdag med. De Sammenstød, som dermed kunde følge, fik Arbejderne dog gerne Lov til at jævne paa egen Haand, hvad der vist ogsaa var det klogeste, og forøvrigt kunde en enkelt Betjent heller ingenting udrette. Men selve Lønningsdagen var der altid Politi til Stede. Sagen var, at de Arbejdere, som boede i „Tutten“, de første Par Somre gerne paa Forhaand var gaaet ind paa, at den Del af deres Ugeløn, som de skyldte bort, blev holdt tilbage, først fik Marketenderne sit, dernæst Købmanden for Klæder, Værktøj, Tobak osv., men naar det kom til Stykket, var det ikke altid, at Arbejderne vilde finde sig deri. Og hvor nødvendig en saadan Ordning end kunde være, naar man tænker paa, hvor upaalidelige mange af disse Folk var, saa kunde den dog vanskelig forsvares, og især slet ikke, naar det altsaa, som det synes, var et enkelt Selskab, der paa den Maade søgte at sikre sig. Uviljen fra Arbejdernes Side og Kritiken og Konkurrencen udefra bragte den da ogsaa til at høre op, vistnok hen i Sommeren 1870. Siden fik Købmænd og Logiværter selv tage Følgerne, om de var for godtroende, og de blev da heller ikke sjælden narret. Men forøvrigt skal det slet ikke have været de egentlige Havnearbejdere, der i den Henseende var de værste, men mere de enkelte *tilfældige* Arbejdere, især Husmænd og Arbejdsmænd fra Nordslesvig. Naar de om Foraaret var færdig med Arbejdet hjemme, saa tog de til Esbjerg Havn, indtil Høsten begyndte, optraadte her som pæne og solide Arbejdere og Betalere, indtil det led mod Hjemfarten. Den sidste Tid tog de saa paa Kredit, og en skønne Morgen var de forsvundet, og deres Værter og Købmænd fik en lang Næse.

Til daglig kunde Arbejdet nogenlunde holde Folkene i Tømme, thi dette var meget strengt. Det værste Arbejde, som

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Maskinerne nu har paataget sig, maatte endnu dengang for største Del gøres ved Haandkraft. Enkelte maatte rejse efter kort Tids Forløb, fordi de ikke kunde holde det ud, navnlig blev det galt med Knæerne. Man skulde da synes, at de nok kunde have nødig at bruge Søndagen til Hviledag, men det er her som altid, og endnu mere dengang, *Drikkeriet* med al dets Usseldom og Pjaltethed, som er mange af disse stakkels Arbejderes Fristelse og Ulykke. De var i visse Maader Børn, bar sig ad som Børn og maatte tit behandles derefter. Enkelte af dem drak Dage i Træk, saalænge de havde en Skilling i Lommen, og naar de saa ikke kunde længere, saa var de naturligvis uskikkede til Arbejde. Blev det for galt, blev de afskedigede. Svenskerne var langt de værste, og naar de var fulde, kunde de være som vilde Dyr. Men Fuldskab har dog, som bekendt, forskellige Maader at ytre sig paa; en lille Svensker, som ofte var „tillakket", tog det mere gemytlig. „Jag är aldrig saa full, at jag inte kan ligge", raabte han, naar han faldt omkuld.

Men forøvrigt har Fortællingerne om disse Arbejderes Raahed, Drukkenskab osv. vistnok overdrevet adskilligt. Det var ikke nær alle, som deltog deri, maaske endog kun et ringe Faatal. Købmand Mads Jørgensen, som i 1871 begyndte en Forretning (i „Hyttefadet") med Klæder, Linned og Arbejdstøj, har meddelt, at han ikke under disse Forhold blev narret synderlig mere end siden, og endvidere, at det altid var Lørdag Aften og Søndag Formiddag, naar Arbejderne havde Penge, at han havde den meste Handel. Og daværende Sognepræst i Jerne-Skads, Provst Assens, giver Arbejderne det Vidnesbyrd, at der vel var nogle daarlige Folk mellem dem, men at de dog ikke var særlig vanskelige at have med at gøre. Heller ikke synes der at have været nogen særlig Usikkerhed i den Tid, Arbejdet stod paa. Ved at gennemgaa Justitsprotokollerne for 1869—75 viser det sig f. Eks., at disse Folk yderst sjælden gjorde sig skyldig i Tyveri, og man træffer intet Eksempel paa voldeligt Overfald paa Omegnens Beboere, det være sig Mænd eller Kvinder. At der var mange Slagsmaal, endog temmelig ondartede, mellem dem selv indbyrdes, er en hel anden Sag, og det meste blev ogsaa jævnet, uden at der kom Politisager eller Justitssager ud deraf, selv om Politiet af og til maatte gribe ind. For 1873 finder man i ovennævnte Proto-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

koller, at der er anlagt 3 Sager mod 5 Arbejdere for *Vold* mod Kammerater, for 1874 er der 6 Sager mod 9 Arbejdere. Hyppigere er der anlagt Sag for resterende Betaling for Mad eller Klæder.

Ogsaa kunde det været haardt nødvendigt at faa sørget for *Sygeplejen,* bl. a. ved Oprettelse af en Sygekasse mellem Arbejderne, som enhver Arbejder altsaa *skulde* melde sig i og og give sit ugentlige Bidrag til. Noget saadant var ogsaa under Overvejelse, men der kom intet ud deraf, og Følgen blev, at det kom til at gaa ud over Kommunen, idet denne efter Fattigloven skulde sørge for de syges Forplejning de første 6 Uger. Dette kunde let under disse Forholde blive en temmelig stor Byrde, og 25. Marts 1870 henvendte Sogneraadet sig derfor til Amtet med den Forespørgsel, om ikke en saadan Kasse kan befales oprettet og Entreprenøren forpligtes til at give sit faste Bidrag dertil. Men heller ikke det førte til noget, og i den følgende Tid træffer man i Sogneraadscopibogen den ene Henvendelse efter den anden til Kommuner rundt omkring i Landet, ja i Sverrig og Holsten, om at tage deres syge hjem eller ialfald sørge for deres Forplejning.

Værre blev det dog med *Fattigforsørgelsen.* Skøndt selvfølgelig langt de fleste af Arbejderne var ugifte, var der dog ogsaa en Del gifte[1]; og navnlig de to første Vintre meldte en Del af disse sig til Fattigvæsenet og maatte have Hjælp, indtil Arbejdet igen kunde begynde om Foraaret; især enkelte stakkels Kvinder, som Mændene var løbet fra. Nogle af disse Familier faar Sogneraadet at trækkes med i flere Aar, f. Eks. den Martin Nielsenske. Han var født i Vejle 1835. I Sommeren 1870 arbejdede han ved Havnen, men rømte i November; kom dog tilbage til Jul i forkommen Tilstand og maatte saa have Fattighjælp. I Foraaret 1871 fik han dog atter Arbejde, og nu hører man intet videre til Familien, end at den faar en lille Haandsrækning engang imellem, men Sommeren 1876 blev den optaget paa Marken af Politiet som Husvild; 9. September blev Konen og det yngste Barn sendt til Kolle-

[1] Og selv de ugifte kunde det knibe haardt nok for. En af Forfatterens Meddelere har fortalt, at skøndt det var smaat nok i hendes eget Hjem, saa kunde hun dog ikke udholde at se paa disse Stakler, pjaltede og forsultne, som de var, efter at de ofte havde vandret i Dage og Uger, thi mange af dem var ærekære Folk, som det kneb for at bede om noget. Saa tog hun dem ind og gav dem noget Mad, til de fik Arbejde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

rup—Vindelev, hvor Familien var forsørgelsesberettiget. Konen var bleven sindssyg. Som et andet Eksempel kan anføres Klaus Henrik Wiehse's Familie fra Preetz Klostergods i Holsten. Da han havde arbejdet i Esbjerg over et Aar, var han bleven forsørgelsesberettiget i Jerne-Skads, fordi han ikke de sidste 5 Aar havde opholdt sig et Aar noget Sted. Sogneraadet prøver vel at protestere, men efter en Amtskendelse maa man vedkende sig Familien og paatage sig dens Underhold, og i de følgende Aar vender denne Post da ogsaa trolig tilbage paa Kommuneregnskabet lige til 1884. Da døde Manden, og siden den Tid klarede Enken sig selv. 1889 fik hun saa Mandens Gæld til Kommunen eftergivet.

De fire første Embedsmænd.

1. Provst R. Assens, Sognepræst til Jerne og Skads. 2. Toldforvalter, Løjtn. J. P. L. Treschow. 3. Havnemester J. V. T. A. Bloch, Dbmd. 4. Politibetjent Fahrner.

Bag Protokollernes korte og tørre Beretninger læser man om mangen krank Lykke og mangt et forspildt Liv. Det er kun et Par Antydninger her er givet, men det kan jo være nok. Det har sikkert heller ikke været morsomt at sidde i Jerne-Skads Sogneraad i disse Aar!

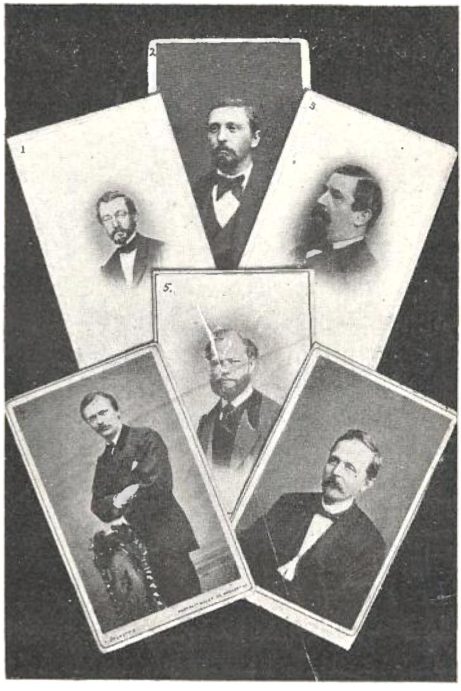
Arbejdets Gang. Den 20. April 1869 skrev Reimers til Carlsen: „Jeg tillader mig herved at meddele, at Arbejdet ved Esbjerg Havn i Torsdags den 15. har taget sin Begyndelse med Opfyldelsen af begge Dokdigerne. Antallet af Arbejdere var 50, men er allerede nu steget til 200“.

Saa var der da begyndt. Og det gik med raske Skridt fremad, hvad man kan se af de maanedlige Udbetalinger, som

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

for de 8½ Maaned, der var tilbage af 1869 blev ca. 15,470 Rd. maanedlig, — mere end nogensinde senere. Der var ogsaa den Sommer for det meste over 300 Mand i Arbejde, en Tid endog omkring 400. Men ogsaa næste Sommer gik det rask med Arbejdet, saa Carlé ved Slutningen af 1870 havde faaet Halvdelen af den akkorderede Sum udbetalt, og det kan næppe siges andet, end at han havde hængt godt i og vistnok ogsaa hidtil leveret nogenlunde forsvarligt Arbejde.

Men alligevel kunde man naturligvis ikke være tilfreds. Det blev her skæbnesvangert, ikke mindst for Carlé, at man havde bedømt Tiden forkert, thi skøndt han havde gjort sit bedste, saa var kun Jordarbejdet ved Havnebanen blevet færdigt, og ved selve Havnen, *som nu skulde været færdig til Brug og afleveret,* manglede der endog mere end det saa ud til, idet den vanskeligste Del stod tilbage. Navnlig voldte *Slusen* langt mere Bryderi og Bekostning, end man havde regnet med, men deri var dog Carlé uden Skyld. Ingen Del af Værket blev i Enkeltheder lavet saa meget om under Arbejdet som denne; ja en Tid var Carlsen endog inde paa, at hele Slusen skulde forskydes for at undgaa Tørvelaget, men Reimers' mente, at det var ugørligt, og i Hovedsagen blev den da ogsaa bygget efter den oprindelige Plan.



Seks af de første Borgere.

1. Ingeniør, Kammerraad H. Reimers, tilsynsførende Ingeniør ved Havneanlæget. 2. Smedemester F. Møller. 3. Ingeniør Louis Carlé, Entreprenør. 4. Ingeniør D. Simoni, Assistent hos Kammerraad Reimers. 5. Ingeniør Emil Petersen, Assistent hos Carlé. 6. Carl Lindbak, Bogholder og Kasserer hos Entreprenørerne.

Det var da langt fra, at Carlé havde kunnet holde sit Løfte med Hensyn til Havnens Aflevering, og flere Gange, navnlig i Sommeren 1869, minder Carlsen ham ogsaa om, at

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Arbejdet ikke gaar rask nok fra Haanden, men et Sted føjer han dog til, at det faar være, naar den Del, der er begyndt paa, naar en saadan Fuldendelse, at den kan modstaa Is og Vinterstorm, men det mener han ikke, der er Udsigt til. — Med dette gik det dog nogenlunde baade denne Vinter og den følgende. Efteraarsfloderne blev værre. Om den første af nogen Betydning melder Reimers 14. September 1869. Den satte Havet 5 Fod over daglig Højvande og gjorde Diget en Del Skade ved at skylle Fylden ud, hvor der ikke var lagt Klæg paa. Men hvor dette var besørget, holdt Diget sig godt, og Skaden voldte i det hele kun nogle Dages Forsinkelse af Arbejdet. Men faa Dage efter 19.—20. September kom en orkanagtig Storm, som udsatte hele Værket for Ødelæggelse, og kun ved at holde hele Styrken i Arbejde Søndag den 19. og den paafølgende Nat lykkedes det at redde Diget, men det tog en Del Skade, idet meget af Fylden skyllede bort. Saavidt man kan se, har Carlé og hans Assistent under disse Forhold optraadt resolut og dygtigt[1].

Men kan man end saaledes vanskelig bebrejde Carlé, at der ikke var Fart i Arbejdet, saa var der noget andet, som kunde bebrejdes ham: *at Arbejdet ikke skred frem efter Kontrakten.* Sagen var, at han næsten udelukkende kastede sig over Arbejdet ved Land, som jo var det letteste og mest tilgængelige, mens Meningen var, at der skulde tages fat samtidig, ikke blot paa Støbningen af Betonblokkene til Moler og Lededæmning, men at man ogsaa skulde benytte hver nogenlunde rolig Dag til at sætte dem ud, for at man ikke til Slutning skulde staa med dette Arbejde alene. Thi det var saa vanskeligt og krævede saa roligt Vejr, at det ikke var hver Dag, der kunde sysles med det, og havde man saa ikke andet at tage fat paa, saa gik jo Folkene ledige. Dette var Carlés store Fejl, og var der et og andet, der kom til at gaa ud over ham uforskyldt, saa kom dette til at gaa altfor haardt ud over hans Efterfølgere, om man end ganske vist kunde sige, at de

[1] Da Havneingeniør Petersen, Vejle, som da var Carlés Assistent, havde læst ovenstaaende, føjede han til: Jeg erindrer saa tydelig denne frygtelige Nat, hvor vi alle opholdt os paa Dokdigerne i Storm og Regn. Der maatte paa de mest udsatte Steder, særlig Dæmningen uden om Slusen og Slusegabet nedrammes Pæle og anbringes Sandsække bag disse for at forhindre Gennembrud paa Jordvolden. Det lykkedes saaledes at afslaa Stormflodens Angreb.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

havde bedre Betingelser end i sin Tid Carlé for at bedømme, hvad de gik ind til. — Paa dette Punkt har da ogsaa Carlsens Paamindelser anderledes Fynd og Klem, men Carlé forstod bestandig at holde ham hen med Udflugter, thi han var bange for at komme i Lag med Søarbejdet. Han tog vel fat paa Støbningen af Cementblokkene og fik i Sommeren 1869 støbt ialt 234 af de 1000, som vilde gaa med, men da han mærkede, at det vilde knibe med Havnen, tog han udelukkende fat paa den og lod det andet ligge. Ja han søgte endog overfor Carlsen og den senere Tremands-Bestyrelse at godtgøre, at Lededæmningen var ganske unødvendig. Privat gjorde han Nar af den ved enhver Lejlighed. Manglede man Penge, kunde man „gappe Halen af die Seeslange", sagde han.

Carlsen kunde da have god Grund til at være utilfreds med Sagernes Stilling, og værre blev Forholdet ved Kævlerierne mellem Carlé og Reimers, og det er trist nok at se, hvor meget dette fylder i Papirerne. — Det begynder med en Klage fra Carlé til Carlsen, 28. April 1870, at de Tegninger, Reimers leverer ham, er ubrugelige. Senere klager Reimers over Græstørvsbelægningen og over, at han tørrer(!) Tørvene, inden han kører dem til Havnen. Carlé sendte ham begge Skrivelser tilbage uden Svar, og samtidig klagede begge til Carlsen, som saa hen paa Sommeren maatte derover og stifte Fred. Og saa nødig Carlé vilde, maatte han nok gøre Carlsen en Undskyldning og love at være mere skikkelig for Fremtiden. Men kun en Maanedstid efter er det galt igen. Da har Carlé under Trusel om Afskedigelse forbudt alle sine Folk at tale med Reimers eller at modtage nogen Besked fra ham, og da han ogsaa selv har afbrudt al mundtlig Forhandling med ham og sender ham alle Skrivelser ubesvaret tilbage, saa var Reimers jo saa temmelig boycottet! Denne Gang er det et Par befuldmægtigede fra Tietgen, som maa over at jævne Striden, men det lykkes kun med stor Vanskelighed, thi Reimers er meget fornærmet. Carlé slipper uden om det ved at paastaa, at Forbudet ikke gjaldt hans Assistent, og saa trækker Uvejret over for den Gang.

Disse Vanskeligheder er sikkert en af de væsentlige Grunde til, at Carlsen i Foraaret 1871 søgte at faa Carlé fjernet, idet han skrev til Ministeriet, at det vilde være heldigst at skifte Entreprenør, da Arbejdet ikke fremmedes efter Kon-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

trakten. Men da Tietgen er interesseret i dette Spørgsmaal, foreslaar han, at man først henstiller til ham at træffe Aftale med en anden, og hvis det saa ikke fører til noget, da at tage Affære. Indenrigsministeren svarer, at da han anser det for meget uheldigt nu at skifte Entreprenør, mener han, uden forøvrigt at ville blande sig i Striden, at det er bedst at skifte Kontrol. Carlsen skal derfor lade Reimers vide, at han fra 1. Maj igen skal overtage sit Embede i Frederikshavn. I Stedet foreslaar han at danne en „collegial Kontrol", bestaaende af Carlsen selv og et Par ansete Mænd fra Egnen. Den vil maaske bedre kunne holde Styr paa Carlé. Men i sit Svar herpaa tager Carlsen Reimers meget stærkt i Forsvar. Han lægger al Skyld over paa Carlé, beskylder ham for brutal Lunefuldhed og siger, at der kun er en Maade, det kan gaa paa, og det er den, at Carlé faar Lov at tilsidesætte sine Forpligtelser, saa meget han vil, kun i saa Tilfælde vil han taale Reimers og indskrænke sig til at gøre Nar af ham. Desuden mener han, at det er lige saa uheldigt at skifte Kontrol som at skifte Entreprenør, thi denne er kun en Haandværker(!), medens det er den tilsynshavende, der skal lede og forestaa Arbejdet. Han foreslaar derfor, at Reimers bliver, den omtalte kollegiale Kontrol kunde jo godt dannes alligevel, mener han, og saadan blev det saa. I Foraaret 1871 overtog den nye Kontrol Tilsynet. Den kom til at bestaa af Carlsen, Stiftamtmand Nielsen og Justitsraad Tegner, Aarhus. Den blev hævet igen 19. Januar 1874, med den Motivering, at Medlemmerne har altfor vanskeligt ved at samles og drøfte Sagerne. Men der synes dog ogsaa at have været andre Vanskeligheder, blandt andet havde Carlsen og Tegner hver sin Mening om Lededæmningens Bygning.

Det kan ikke nægtes, at Carlé havde misligholdt sin Kontrakt i høj Grad. Han havde f. Eks. flere Steder anvendt Beton for Granit, en Gang Klinker for Granit; foran den ydre Forsluse brugte han Grus for Smaasten, saa Arbejdet senere maatte gøres om, og siden satte han Betonblokkene i søndre Mole lige paa Sandet, medens de efter Kontrakten skulde sættes paa „Slyngværk". Og Følgen blev da ogsaa, at Sandet skyllede fra dem, saa en væltede, og andre kom ud af Lejet. — Men det maa føjes til, hvad Carlsen selv indrømmer, at Reimers heller ikke som tilsynshavende ved Løgstørkanalen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

har kunnet forliges med sine undergivne. Han var ganske vist en meget samvittighedsfuld Embedsmand, men noget smaalig og pedantisk, og med disse Egenskaber kunde han ikke godt være bleven stillet overfor en uheldigere end Carlé. Men da Ministeriet ikke synes at have villet give Slip paa denne, og Carlsen lige saa lidt paa Reimers, saa maatte de endnu et Par Aar blive ved at arbejde sammen, som de kunde, vistnok til Skade for, og ialfald til Sinkelse af, Arbejdet.

I Sommeren 1871 var der da heller ikke den gamle Fart i Arbejdet, og Styrken var ogsaa meget mindre, saa vidt skønnes 70—100 Mand, og flere kunde der maaske heller ikke beskæftiges, nu da Jordarbejdet i det væsentlige var færdigt.

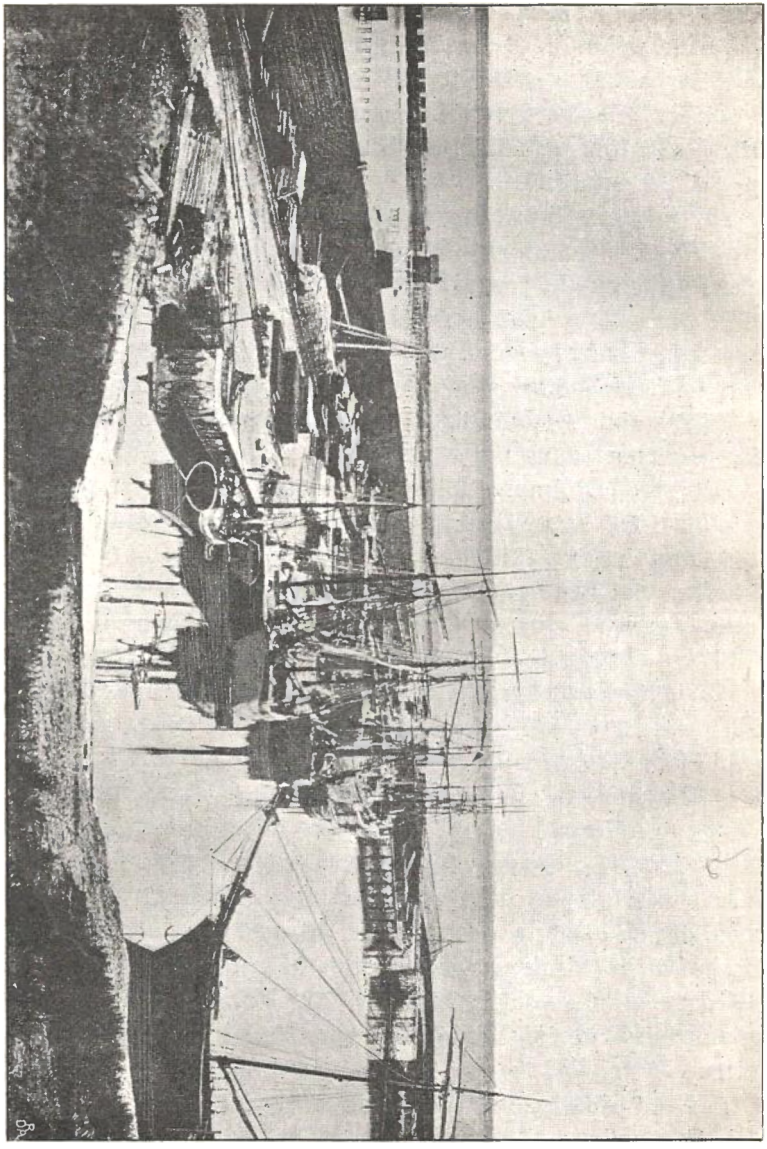
Den 29. August skrives til Ministeriet, at *Havnen og Slusen* kan ventes nogenlunde færdige i Efteraaret, men ved Molen og Lededæmningen er der ikke gjort andet end de allerede i 1869 støbte Betonblokke. Midt i December 1871 blev endelig Sluseportens Vandtæthed prøvet. Alt var ikke tilfredsstillende, men Reimers foreslog dog at antage Arbejdet, og 24. Januar 1872 blev Dæmningen over Slusegabet stukket igennem og *Dokbassinet saaledes fyldt med Vand.* Saa var Havnen ganske vist færdig, men ikke til Brug og kunde derfor heller ikke afleveres, og det skulde trække ud over to Aar endnu. Thi for det første kunde selv mindre Skibe ikke komme derind, da Opmudringen af Forhavnen end ikke var begyndt, og for det andet laa Indsejlingen ganske ubeskyttet, da der kun var gjort lidt Arbejde paa Molerne.

Og saa var endda Fristen for hele Arbejdets endelige Aflevering allerede udløben for en Tid siden, nemlig med 1. Oktober 1871, og under de forhaandenværende Forhold kunde Carlé selvfølgelig ikke vente at blive skaanet. Ved den maanedlige Udbetaling havde man da ogsaa fra den Tid begyndt at holde de Mulkter tilbage, som han nu efter Kontrakten var ifalden, og de var ikke smaa: 300 Rd. om Ugen! En enkelt Gang beløb de sig endog til *mere* end den maanedlige Udbetaling.

Og i Slutningen af November er Carlé endelig selv bleven betænkelig ved Stillingen. Dels er han vel bleven træt af Uenigheden, men mest frygter han naturligvis de økonomiske Følger. Thi vel synes det at være Tietgen, som skulde bære disse, og han kom ialfald til det, men Carlé skulde dog efter

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kontrakten mellem dem holde ham skadesløs for, hvad han i Følge Kavtionsforpligtelsen maatte komme til at udrede. Paa



Havnen 1874.

nævnte Tidspunkt indsendte Carlé da til Ministeriet et Forslag til en ny Overenskomst, som gaar ud paa, at Havnen skal

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

være afleveret inden Slutningen af 1872 (2 Aars Udsættelse), og Resten inden Slutningen af 1873 (2½ Aars Udsættelse), og at Mulkterne for den Tid ophæves. I Betænkningen derover synes Bestyrelsen at foretrække en ny Entreprenør, men vil Ministeriet beholde den gamle, saa foreslaar man, at Mulkterne ialfald holdes løbende, og først naar man ser, om Arbejdet bliver færdig til den foreslaaede Tid, kan man tage Bestemmelse om, om de skal eftergives. Paa dette Grundlag ordnes det saa, og man fortsætter som hidtil. Man vil jo ogsaa synes, at dette allerede kunde være Eftergivenhed nok, og navnlig undres man over, at Carlsen kan føje sig saa meget efter Carlé efter alt, hvad der havde været dem imellem. Men for det første synes jo Ministeriet at have holdt fast paa ham, og for det andet maa man atter mindes, hvordan man havde undervurderet baade Vanskelighederne og Tiden ved dette Anlæg, og da navnlig det sidste.

I Sommeren 1872 begyndte saa Udlægningen af Betonblokkene i Molerne og Opmudringen i Forhavnen, men det gik endnu langsommere end Aaret forud. Der har kun gennemsnitlig været 60—70 Mand i Arbejde, og Carlé fik kun ialt opmudret 950 Kubikfavn (godt 1/6 af det hele), og i en Indberetning siger Carlsen desuden om dette Arbejde, at det var spildt, da det udgravede igen var tilslikket om Vinteren og endda mere, fordi de faa i søndre Mole udlagte Blokke vel kunde give nogen Læ, men ikke forstærke Ebbestrømmen. Udlægningen af disse Blokke krævede meget vidtløftige og kostbare Forberedelser. En lang Bro skulde bygges, og solid skulde den være for at kunne holde til den uhyre Vægt og i det urolige Farvand, der maatte konstrueres Vogne og Kraner til Transporten osv. Dette Arbejde viste sig i det hele at være langt det vanskeligste, og det blev her skæbnesvangert for Carlé, at han ikke var stedkendt. Lige saa rigtig det kunde være, at der ved den Slags Arbejde i Almindelighed med Fordel kunde anvendes Beton, lige saa tvivlsomt blev det i dette Tilfælde, hvor Vejrforhold og Transport var lige vanskelige, og han selv og hans Folk vel heller ikke var øvede nok. Der kunde kun udsættes 2—3 Blokke daglig, og Carlé fik ialt kun udsat 137, deraf kun 49 paa „Slyngværk“ efter Kontrakten, medens de 88 blev sat paa bar Bund. Og da Stenkastningen foran tilmed var utilstrækkelig, kom Blokkene snart til at ligge

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

uregelmæssigt, en revnede, og et Par væltede. Dette var vistnok Carlés værste Kontraktbrud, og det trak i den Anledning ogsaa op til en Retssag. — Herredsfogden havde alt faaet Anmodning om at indkalde Vidner, men da Carlsen og en Fuldmægtig fra Tietgen kom til at forhandle med Reimers og Carlé, jævnedes Sagen dog i Mindelighed.

Af en Opgørelse fra Februar 1873 ses det, at en almindelig Arbejdsmand ved dette Arbejde har 9 Rd. 32 Sk. om Ugen, en Formand 14 Rd. Paa Muddermaskinen og Mudderprammene gives en lignende Løn. Disse Oplysninger er de eneste, der har været at finde om den Ting. Dog har en af hine Arbejdere, Stenhugger Tidemann, meddelt følgende: Der arbejdedes fra 5 Morgen til 8 Aften, og Daglønnen for en almindelig Arbejder var i Førstningen 1 Rd. Efter et Par Aars Forløb steg den med 8 Skilling, siden 8 Skilling til. Ved Akkordarbejde, som der var meget af, kunde dog tjenes meget mere.

Maaske var den ovenfor omtalte Affære en af Grundene til, at Carlé endelig blev ked af det og overgav Arbejdet til andre, og Tietgen har vel ogsaa raadet til det, ked som han maatte være af Carlés Ledelse. Den 7. December 1872 blev der da sluttet en Overenskomst med *Carlé* paa den ene Side og *Baron G. A. Gedalia & Co., Justitsraad E. C. Møller* og *Murmester og Entreprenør Lauritz Petersen* paa den anden, som gik ud paa, at „de nye Entreprenører“ skulde udføre alt det tilbagestaaende Arbejde for 100,000 Rd. + de Materialier og Redskaber, som tilhørte Carlé. Iøvrigt skulde de i et og alt gaa ind i Carlés Sted med Hensyn til alle afsluttede Kontrakter, Handler osv. og endvidere overtage Vedligeholdelsen af de alt færdige Arbejder, dog Udbedring af Stormflodsskade undtagen. Hele Arbejdet skulde nu — med Regeringens Billigelse — først være færdig 1. Juli 1874, samtidig med Esbjerg—Lunderskovbanen, som „de nye Entreprenører“ ogsaa havde i Entreprise, altsaa atter et Par Aars Udsættelse. For alle, som kendte lidt til Forholdene, maatte denne Overenskomst staa som mindre vel overvejet fra „de nye Entreprenører“s Side, og de synes da ogsaa selv at være bleven betænkelige derved. Af samme Dato findes nemlig et Tillæg til Kontrakten, som har et Par meget væsentlige Tilføjelser: Vedligeholdelsen af de færdige Arbejder skal ikke gælde ud over

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

3000 Rd., og „de nye Entreprenører“ har heller intet Ansvar for, om disse Arbejder antages af Regeringen eller ikke. — Men da Carlé fra dette Øjeblik er helt udenfor Sagen, og da han vel heller ikke vilde være bleven taget god som Garanti for, at navnlig de sidste Tilføjelser ikke kom til at gaa ud over Statskassen, saa maa naturligvis Tietgen kavtionere, ikke blot for de mulige Følger af nævnte Tilføjelser, men for at faa Regeringen til at gaa ind paa hele denne Ordning maatte han desuden forhøje sin Kavtion med 36,000 Rd., saa den nu lød paa ialt 62,750 Rd.

Resultatet af det hele blev, hvad der ogsaa fremgaar af Forhandlingerne i Rigsdagen, at Regeringen for anden Gang gjorde en god Handel, at „de nye Entreprenører“ gjorde en daarlig Handel, at dette til syvende og sidst kom til at gaa ud over Tietgen endnu værre end hidtil og endelig, at Carlé løb af med en Del af Profiten, idet Regeringen nu efter dette lod ham slippe endnu billigere, end han ellers havde kunnet vente, ja den maa endog siges at have været ret rundhaandet overfor ham, idet han nu fik udbetalt baade Mulkterne og de tilbageholdte Procenter, ialt 28,000 Rd., ganske vist har det sagtens kun været en lille Del af disse Penge, som han selv kom til at raade over, men alligevel, hvis han ellers formaaede at se reelt paa Forholdene, saa kunde han være glad og have Grund til at takke for god Behandling.

Carlé havde nu faaet udbetalt ialt 426,890 Rd. for Ekstraarbejder iberegnet, mens der var 141,250 Rd. tilbage af den oprindelige Akkordsum[1]. Efter disse Tal at dømme skulde saaledes henimod $^3/_4$ af Arbejdet være udført, thi de Materialier, som Carlé ejede ved Afgangen, var ikke store Sager. Men i Virkeligheden var det tilbageværende Arbejde langt over $^1/_4$ af det hele, thi det var jo navnlig med Hensyn til dette, at man havde undervurderet Vanskelighederne. Disse blev mindst dobbelt saa store, som forudsat, og Resten af Anlæget kostede ogsaa mere end det dobbelte af, hvad der var i Kassen dertil. Allerede før man begyndte paa det, anslog Carlsen det til 200,000 Rd., og det har snarest taget ca. 400,000. Der er da Grunde nok til at undres over den ringe Sum, som „de nye Entreprenører“ var gaaet ind paa som Betaling for Rest-

[1] Denne Opgørelse er rigtignok fra 1. April 1873, men da var det ogsaa først, at de nye Entreprenører tog fat paa Arbejdet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

arbejdet, og i Skrivelser til Ministeriet kommer Carlsen ogsaa et Par Gange ind paa dette. Han mener endog, at L. Petersen, som paa „de nye Entreprenører"s Vegne har sluttet Overenskomsten, ikke har vidst ordentlig Besked om de Forpligtelser, han har paataget sig. Men skøndt det kan være rimeligt nok, at L. Petersen lige saa lidt som de andre rigtig har vidst, hvad de gik ind til, saa kan der dog søges en anden Forklaring paa den mærkelige Akkord, — den nemlig, at „de nye Entreprenører", som jo ogsaa havde baade Tværbanen og den vestjydske Bane i Entreprise, ansaa det for en stor Fordel for sig og temmelig nødvendigt, at de fik Raadighed over Havnen, dels for ad den Vej at kunne indføre Materialier til Banen, hvad de ellers ikke vilde faaet Lov til, og dels for Oplagspladsernes Skyld, og man var af disse Grunde villig til at tabe ialfald *noget* paa Anlæget, om man end ikke havde tænkt sig, at det skulde blive saa meget, som det senere viste sig.

Det skulde nu vise sig, om „de nye Entreprenører" kunde sætte mere Fart paa. Men det blev der ikke noget af. Carlé arbejdede paa sin Del omtrent i 4 Aar, disse paa det tilbageværende i 2 Aar, og saa blev de endda ikke færdige. Og naar Carlsen bemærker, at „Arbejdet nu skrider frem paa en i hvert Fald rolig Maade", saa skimter man jo ogsaa bag denne meget betingede Ros, at det gik langsomt, og det klager han da ogsaa over flere Steder. Arbejdsstyrken var 1873 kun 40—60 Mand, Sommeren 1874 var den 35—60, siden endnu mindre. Men det har tildels sin Grund i det vanskelige Arbejde. Der kunde næppe komme flere Folk til, og naar Vejret var ugunstigt, havde de faa endda ikke nok at bestille, idet der da ikke kunde arbejdes i Søen. Det er, som før sagt, Carlés Hovedfejl, som hans Eftermand her kommer til at lide under.

Lededæmningen og søndre Mole var paabegyndt efter Carlés Plan: Betonvægge og Sandfyld med Overbygning af Beton. Men allerede før han traadte fra, var Reimers kommen frem med en anden, som ligner den oprindelige. Man ventede, at Arbejdet efter denne Plan vilde blive ikke blot lettere, men ogsaa billigere, — (stadig med Hensyn til de vanskelige Forhold for Betonarbejdet), navnlig da der samtidig skulde afkortes 155 Fod, saa søndre Mole og Lededæmningen tilsammen nu kun blev 3600 Fod. Man regnede at spare 68,915 Rd., som saa skulde anvendes til en Forlængelse paa 98¼ Fod af syd-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

østre Kaj i Forbindelse med et 45 Fod bredt Trappeparti i østre Hjørne, saa der vilde blive Kaj langs hele den sydøstre Side af Havnen. Og en Overenskomst om dette mellem Lauritz Petersen og Carlsen blev ogsaa underskrevet 23. Marts 1874, men kom aldrig til at træde i Kraft. Søndre Mole blev bygget helt efter Carlés Plan og Lededæmningen væsentlig ogsaa, kun modificeret en Del af Ingeniør E. Petersen, som var gaaet i de nye Entreprenørers Tjeneste. Idet det nemlig havde vist sig, at Sand var et upraktisk Fyldemiddel, fordi det vilde skylle ud, foreslog han at anvende Grus, men da tillige at rykke de to Betonvægge hinanden en Alen nær for at spare paa det dyrere Fyld. Overbygningen skulde fremdeles være af Beton[1]. En Overenskomst om dette mellem L. Petersen og Carlsen blev underskrevet 18. April 1874. Som Vederlag for Lettelsen skulde Entreprenørerne udføre forskellige Smaaarbejder og Udbedringer, derimod fik de nu særlig Betaling for Kajforlængelsen og Trappepartiet, som alligevel blev udført. Endvidere blev der 13. Juni 1874 underskrevet en Overenskomst om Afgravning af Bakkeskrænten ovenfor Dokbassinet, et Arbejde, der skulde udføres for at faa en *Godsplads til Jernbanen.* Og endelig gjorde Reimers i September s. A. opmærksom paa, at der sikkert — foruden Udgravningen af Forhavnen — maatte graves en Rende indenfor Lededæmningen for at faa en tilstrækkelig dyb og sammentrængt Strøm ud gennem Forhavnen. Renden burde være 200 Fod bred, 1600 Fod lang og nærmest Forhavnen 11 Fod dyb, siden aftagende. Naar man ogsaa i Forhavnen nøjedes med en Rende af samme Bredde, i Stedet for at udgrave det hele, vilde Udgiften blive 62,260 Kr. foruden Leje af en Muddermaskine. Dette Arbejde blev ogsaa udført væsentlig i Overensstemmelse med Planen.

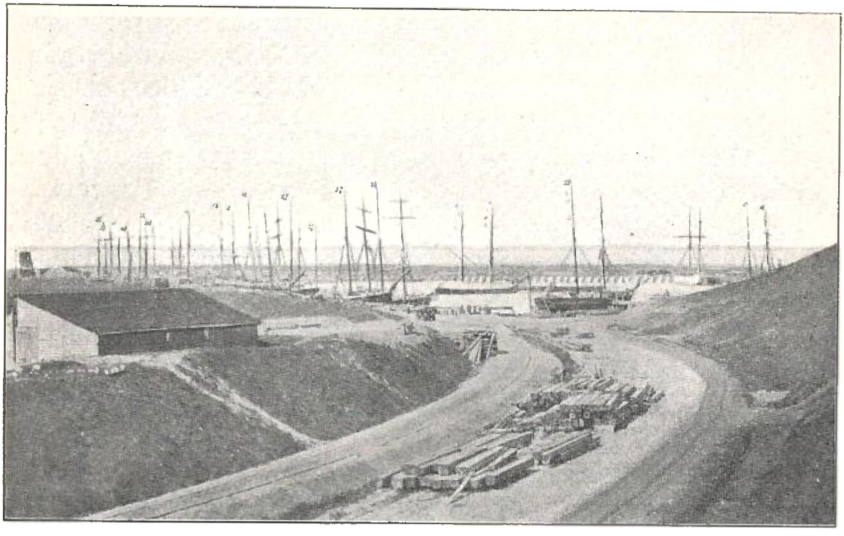
Allerede 6. Oktober 1873 var *Dampskibet „Esbjerg“* (dybtgaaende 11 Fod) *gaaet ind i Havnen,* ladet med Jernskinner til Baneanlæget, ligesom Entreprenørerne ogsaa oftere benyttede deres Ret til at bruge Havnen, men under eget Ansvar, saa længe den ikke var afleveret. Og det var først 27. Juni 1874, at der endelig blev truffet Aftale mellem L. Petersen og Carlsen om Afleveringen og *Havnens Aabning* for den almindelige

[1] Dette Betonlag har dog ikke kunnet staa sig for Bølgeslaget, snarest fordi der var brugt for lidt Cement, og man har da senere erstattet det med et Panser af kløvede Sten.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Trafik, som blev bestemt til *15. August s. A.*, og fra den Tid skulde den saa fuldstændig høre under Vandbygningsvæsenet. Dog var Entreprenørerne fritagne for at svare Havneafgift af de Materialier, som brugtes ved selve Anlæget, og indtil 1. April 1875 var de tillige fri for at svare Pladsleje. Som Havnemester blev ansat Skibsfører Bloch fra 1. August.

Men allerede i Juli s. A. var jo Fristen for *hele* Anlægets Aflevering udløben. Arbejdet var gaaet langsomt og gik fra den Tid endnu langsommere, navnlig efter at Gedalia & Møller i April 1875 gik fallit og *Tietgen selv,* for at redde Kavtionsbeløbet, *maatte overtage Arbejdet.* Og fra 1. April 1876 gik



Havnevejen med Udsigt til Dokken. — 1875.

det helt istaa. Det var gaaet meget daarligt for Tietgen ogsaa, og nu var han endelig træt og ked af det hele. Allerede i Februar havde han indgivet en Ansøgning til Ministeriet om at faa foretaget Synsforretning, for at man kan blive klar over, hvor meget der var tilbage og endelig engang faa det afleveret, helst inden Udgangen af Marts. Carlsen anbefalede det, idet han beklagede den forhaandenværende Tilstand, idet Havnen brugtes, uden at Anlæget var afleveret, tilmed trængtes der allerede stærkt til Udvidelser, som ikke kunde foretages, før det oprindelige Anlæg var færdig og afleveret. Derfor mener han, at det er bedst hurtigst muligt at komme til en Afslutning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skøndt Forhandlingerne derom strandede, idet man ikke kunde komme til Enighed, saa gjorde Tietgen dog fra 1. April 1876 intet ved Arbejdet, og der blev nu gjort Skridt til — i Henhold til Kontrakten af 1868 — at fortsætte paa hans Regning, og i den Anledning fik Carlsen Ordre til at lade foretage en Synsforretning, som dog først blev afholdt i September 1876. Det viste sig da, at mens der nu kun var ca. 80,000 Kr. tilbage af den oprindelig bevilgede Sum, saa var der Arbejde tilbage for 108,000 Kr., og dertil kom saa Udgifter til Administrationen.

Entreprenør H. Hoffmann.

Man havde dog atter forregnet sig en Del, eller maaske var Entreprenørerne bleven forsigtige af andres Skade, — den tilbageværende Del angik nemlig udelukkende Lededæmningen. Nok er det, ved den derefter afholdte Licitation blev *Firmaet Hoffmann & Gunnarson* lavestbydende med 119,330 Kr. Tilbudet blev dog modtaget, og Kontrakten underskrevet 16. Maj 1877. Arbejdet skulde under en Ugemulkt af 200 Kr. være færdig inden *1. September 1878,* og allerede 30. August indberettede Reimers, at Arbejdet var færdig i Overensstemmelse med Kontrakten. Denne Gang fik man altsaa ikke Grund til Klage, men de to Mænd havde da ogsaa baade rig Erfaring og stor Dygtighed, de vidste sikkert noget bedre end baade Carlé og Lauritz Petersen, hvad de gik ind til, og de tjente ogsaa godt paa Arbejdet. De havde begge arbejdet sig frem fra Grunden af. Hoffmann, en tysk Møllersøn, kom her til Landet som Underentreprenør ved Jernbanearbejdet paa Sjælland, og Gunnarson, en svensk Stenhugger, var kommen frem paa samme Maade. De foretog sig senere andre større Arbejder af samme Slags.

Saa var da endelig Arbejdet, efter 10 Aars Forløb, helt afsluttet, og det kunde have sin Interesse at vide, hvor meget det nu havde kostet ialt. Her er imidlertid det underlige Forhold, at mens det fra alle Sider indrømmes, at den oprin-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

delig bevilgede Sum er overskreden, saa er der ikke af Rigsdagen givet nogen Efterbevilling angaaende dette. Hvor Pengene da er kommen fra, staar nærmest som en Gaade. Det fremgaar af ovenstaaende, at Overskridelsen var mindst 40,000 Kr. + Administrationsudgifter i 5/4 Aar, og disse sidste var, efter Reimers egne Opgørelser, omtrent 13,000 Kr. I „Danmark 1890“ (S. 221) er Overskridelsen sat til 36,000 Kr. ialt, vistnok efter Rigsdagstidende (Tillæg A. 78—79 Sp. 2014), hvor det Beløb, „der hidtil er kommet til Udbetaling“, siges at være 35,941.48, og der tilføjes, at „der endnu resterer forskellige Opgørelser vedkommende Anlæget“, men „at det iøvrigt ikke kan antages, at det endelige Beløb vil blive synderlig afvigende fra det i Forslaget opførte“.

Hvordan man i det hele har beregnet disse Ting, hvor meget man har taget med til „Anlæget“, og *hvor meget man har ladet gaa paa andre Konti,* er ikke nemt at blive klog paa, men vist er det, at faar man de Poster med, som rettelig *bør* regnes med, saa forslaar hverken 36,000 eller 53,000, hvad der ogsaa er usandsynligt. En ret detailleret Opgørelse fra Reimers Haand af 8. Oktober 1878 (Concept paa Havneingeniørkontoret, Esbjerg) maa her langt mere staa til troende.

Efter den er der medgaaet 1,126,034 Kr. direkte til Anlæget; 64,200 Kr. til Administration + „Rejseudgifter til Medlemmer af „Bestyrelsen for Esbjerg Havneanlæg““; 14,260 Kr. + „Erhvervelse af det til Havnen indtagne Areal“ til Ekspropriering sudgifter; 21,464 Kr. til Vedligeholdelse af Værkerne, mens Arbejdet stod paa, en Post, som ogsaa skulde betales af Anlægssummen; 12,040 Kr. til Arbejdsmateriel + Udgift til Transport af en Muddermaskine fra Limfjorden til Esbjerg og tilbage igen (ialt 20,000); og endelig Kontorbygningen og de lejede Lokaler 7,330 Kr.

Altsaa: Selve Anlæget	1,126,034 00
Administrationsudgifter	64,200 00
Ekspropriation	14,260 00
Vedligeholdelse	21,464 00
Arbejdsmateriel	12,040 00
Kontorudgifter	7,330 00
Ialt	1,245,328 00

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dertil kommer Tillægsarbejder af Carlé.....	53,103 00
Tillægsarbejder af „De nye Entreprenører“ ..	1,625 00
En Kran.....	9,683 00
Slusen (Stigbordsfalser).....	720 00
Fyret paa nordre Mole.....	766 00
Ialt...	65,897 00

Hvis disse Tillægsarbejder skal regnes til de „Uforudsete Udgifter“, som de oprindelige 65,000 Rd. var bestemt til, saa maa de jo tages med, altsaa 45,328 + 65,897 = 111,225 Kr., men paa Grund af de ovenfor anførte uopgjorte Poster maa denne Overskridelse afrundes til mindst 120,000 Kr.

Men selv en saadan Overskridelse kan heller ikke siges at være meget, naar man tænker paa alle de Vanskeligheder, der havde været, og at Arbejdet havde strakt sig over 10 Aar i Stedet for 2, som oprindelig beregnet, — snarest er det da forbavsende lidt. Men det er jo heller ikke saadan at forstaa, at Arbejdet er udført for den fra først af bevilgede Sum + de 120,000 Kr. Og vil man spørge, hvem der har betalt Resten, saa er det Tietgen og „de nye Entreprenører“, men navnlig den første, og det kunde jo have sin Interesse at vide hvor meget. Derpaa kan der dog ikke gives noget nøjagtigt Svar. Men efter en kyndig Mands Vidnesbyrd skal Tietgen i Carlés Tid have tabt 150,000 Kr., og meget værre gik det i den Tid, da han selv ledede det, dette ene Aar (April 1875—April 1876) skal have taget 200,000 Kr., hvori dog Kautionen er medregnet. Og man undres da ikke over, at det kun var sjelden og med Uvilje, at Tietgen omtalte sin Deltagelse i denne Affære. „De nye Entreprenører“ skal have tabt 150,000 Kr., og da disse Summer snarere er for smaa end for store, saa kan man vistnok sige, at Staten er sluppen med at betale de to Tredjedele af Arbejdet. Fra Tietgens Tid maatte man da ogsaa anderledes punge ud, — Hoffmann & Gunnarson tjente ret godt, og siden har man ogsaa faaet Lov til fuldtud at betale.

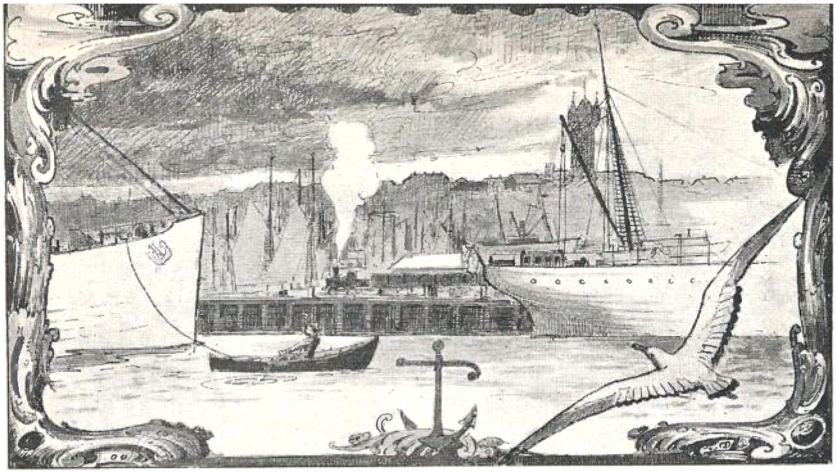
Hvor meget man i Virkeligheden vandt ved at spare den halve Million, som Tietgen og „de nye Entreprenører“ maatte betale, er et andet Spørgsmaal, thi denne Sum medgik siden temmelig nøjagtig til at bøde paa de ved Anlæget begaaede Fejl, navnlig ved Lededæmningen og søndre Mole.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Under alt dette havde man i Folketinget atter og atter trængt paa for at faa Havnen færdig, og Ministeriet maatte, lige fra 1870, hvert Aar tage mod disse Paamindelser og gøre Rede for Stillingen, og hvorfor det gik saa langsomt fremad, og derved faar Anlægets Modstandere — og da navnlig Hage — Gang efter Gang al ønskelig Lejlighed til at triumfere skadefro. I Svarene henvises der blandt andet til, at Arbejdet er det første i sit Slags her i Landet, og at „man i 1868 trængte saa stærkt paa Regeringen med denne Sag, at der ikke blev fornøden Tid til omhyggeligt og nøjagtigt at undersøge alt“. Der siges senere, at det ogsaa var af den Grund, at der ikke blev foretaget de fornødne Boringer, som jo blandt andet vilde have kunnet spare en Del af de mange Fortrædeligheder og Udgifter, man havde ved Anlæg af Slusen.

Navnlig bliver disse Forespørgsler generende, og nu fuldt saa vel fra Anlægets Venner, da Tietgen har ladet Arbejdet ligge stille. Regeringen havde i den Anledning ladet anlægge Sag imod ham til Betaling af den Sum, Arbejdet havde kostet at fuldføre, og der bliver gentagne Gange spurgt, hvad det bliver til, men endnu i Foraaret 1879 havde Sagen ikke fundet sin Afgørelse. Senere hører man intet til den, og den synes at være løbet ud i Sandet, og selv om Regeringen — i Følge Kontrakten — havde Ret, saa kunde det Tab, Tietgen havde lidt, dog ogsaa gerne være tilstrækkeligt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



III. HAVNENS UDVIDELSER.

Da Anlæget i Sommeren 1878 blev endelig afleveret, havde Havnen altsaa været benyttet i omtrent 4 Aar, og man havde i den Tid, efterhaanden som Trafiken gik fremad, haft god Lejlighed til at erfare dens Mangler: for ringe Dybde og Anlægsplads, og ikke mindst ønskede man Forhavnen, som den Gang egentlig kun bestod af Slusegabet, udvidet, idet nemlig mange Skibe, navnlig om Dybden blev forøget et Par Fod, kunde blive i Forhavnen og spare sig Ulejligheden og Bekostningen med at gaa ind i Dokken. Og allerede i Rigsdagssamlingen 1875—76, kun godt et Aar efter Havnens Aabning og længe før hele Anlæget var færdigt, blev disse Spørgsmaal drøftet. Af Dokhavnens Mangler lod den sidste, for lidt Anlægsplads, sig ret let afhjælpe, thi der var Plads nok til en ny Kaj, men det var til Gengæld saa meget vanskeligere at bøde paa den første, thi det var ikke nok at uddybe Havnen, man maatte tillige ombygge Slusen. At man betænkte sig paa at give sig i Lag med et saadant Arbejde kan ikke undre, og mange var ogsaa de Tilløb, der maatte gøres, før det blev til Alvor, og foreløbig, saa længe Dybden i Graadyb væsentlig var den samme, vilde det jo heller ikke kunne nytte noget, og vel syntes den at tiltage, men det var dog for usikkert til, at man derpaa turde bygge noget. Af disse Grunde har man da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mere sin Opmærksomhed henvendt paa *Forhavnen,* og da Regeringen paa Finansloven 1876—77 forlangte bevilget 125,000 til mere Kajplads i Dokken, kom det under Forhandlingerne snart frem, at en Udvidelse af Forhavnen var mere ønskelig og hensigtsmæssig[1], og da en saadan Udvidelse ogsaa maatte til, før man kunde afspærre Dokken for en eventuel Uddybning, saa blev Bevillingen forøget til 500,000 fordelt paa 3 Aar, hvoraf 200,000 skulde komme til Udbetaling i Finansaaret 1876—77. Paa Grund af, at det oprindelige Anlæg den Gang ikke blot ikke var færdigt, men den foran omtalte Synsforretning endog først blev holdt i September 1876, blev Arbejdet dog først paabegyndt i Sommeren 1877 og blev færdigt 1881.

Dette Arbejde bestod for det første i *Anlæget af en 500 Fod lang Kaj* vinkelret paa østre Slusemoles Hoved og Opfyldning af Pladsen mellem denne Kaj og sydøstre Dokdige, endvidere maatte *søndre Mole og Lededæmningen forhøjes* lige over for den nye Anlægsplads for at kunne beskytte denne. Disse Anlæg ansloges til godt 150,000 Kr.

For det andet blev *Indsejlingen og dennes Forlængelse forbi den nye Kaj uddybet* paa en Strækning af 900 Fod op i „Skyllebassinet", paa det første Stykke til 15 Fod, senere aftagende. Men for at holde denne Rende aaben blev det nødvendigt at sammentrænge Ebbestrømmen endnu mere end før, og i den Anledning *maatte nordre Slusemole forlænges* med 600 Fod. Disse to Ting blev anslaaet til godt 300,000 Kr., hvoraf $^3/_4$ til Molen. Endelig bevilgedes og anskaffedes i de samme Aar en *Dampmuddermaskine* til 190,000 Kr. og en *Dampbugserbaad* til 46,000 Kr., og hele Anlæget stod nu i ca. 2 Mill. Kr.

Uddybningen af Dokken blev saa denne Gang opgivet, men Trafiken tiltog fremdeles, og Ulempen ved den ringe Dybde blev derved føleligere. Og dertil kom, at Løbet paa Graadybsbarren havde naaet en hidtil ukendt Dybde, nemlig 15 Fod paa Højvande, mens den omkring 1868 kun var 12 Fod, og den er forøvrigt siden bestandig øget. Grunden til dette overraskende Fænomen menes tildels at være Dampskibs-

[1] Folketingets Forhandlinger 1875—76, Tillæg B. 775. Det er et Andragende fra Esbjerg, fra Skibsredere og andre, som bliver bestemmende for Forhandlingens Gang.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skruernes Arbejde, men dog mest en Indsnævring af Løbet ved Sandflugt baade fra Fanø og fra Skallingen.

Under disse Forhold blev der ofte klaget over Havnen, og Regeringen fremsatte da i Rigsdagssamlingen 1883—84 et Forslag om *Uddybning af Dokken* til 14½—15 Fod; naar man ikke gik videre, mente man at kunne gøre det ret billigt, da Kajmurene var dybt nok funderede til, at de kunde lades urørte, og af Slusetærskelen mente man at kunne hugge 1½—2 Fod bort uden Risiko, da Slusen slet ikke havde sænket sig og i sin Tid var bleven meget solidt funderet.

Alligevel blev Sagen paa ny udsat. Thi for at have Plads nok mens Arbejdet i Havnen stod paa, viste det sig nødvendigt først *atter at udvide Forhavnen,* og desuden ønskede man gerne at se Tiden an, hvordan Trafiken udviklede sig, mens dette Arbejde blev færdigt. Til dette forlangtes der paa næste Finanslov 212,000 Kr. fordelt paa to Aar.

Samme Aar bevilgedes 5,500 Kr. til Udvidelse af Indsejlingsrenden, mens derimod Hovedbevillingen, de 212,000, nægtedes baade for 1884—85 og 1885—86 med den Motivering, at Sagen ikke var tilstrækkelig oplyst. Anledningen til dette Svar var en Skrivelse fra Fiskere og Skibsførere, som benyttede Havnen, med Klager over denne og med Forslag til Afhjælpning af Manglerne, men disse Forslag var rigtignok ogsaa saa vidt forskellige fra Regeringens, at de vel kunde gøre de ikke sagkyndige Rigsdagsmænd betænkelige og tvivlraadige. Blandt andet klages der over, at Strømmen gennem Indsejlingen og Forhavnen vanskeliggør Manøvreringen i høj Grad, og man foreslaar i den Anledning at lukke Forhavnen mod Sydøst ved en Dæmning fra Forhavnskajen over til Lededæmningen, og da Slusen er for lille, foreslaar man den taget helt bort[1]. Det er med meget god Ret, naar Vandbygningsdirektøren henviser til, at „Gennemførelsen af disse Foranstaltninger vilde være ganske i Strid med det Princip, efter hvilket Esbjerg Havn er bleven bygget“, og han tilføjer, at det vilde være at gøre Forhavnen til en Slamkiste. Til dette sidste kan dog bemærkes, at saa er Dokhavnen jo netop en saadan Slamkiste, selv om her ganske vist er lukket for Strømmen en Del af Døgnet, og dog er Vanskelighederne med at holde den ryd-

[1] Folketingets Forhandlinger 1883—84, Tillæg B. 1285 og 1884—85, Tillæg A. 1295.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

delig ikke meget store. Rimeligere er det maaske dog at sammenholde disse Forhold med dem i den gamle Fiskerihavn, hvor Bekostningen ved Oprensningen er noget større. Men forøvrigt kunde Forsøget jo gøres. Det kunde ikke koste store Summer at bygge en saadan Dæmning af Faskiner eller lignende og tage den op igen.

Om alt dette synes der at være meget afvigende og delte Meninger. Men ialfald har Klagerne Ret i, at Indsejlingen er vanskelig. Dette stammer fra den Omstændighed, at mens nordre Mole skulde have gaaet i samme Retning som Tidestrømmen, saa gaar den næsten paa tværs af den, og som Følge deraf skal Skibene ogsaa sejle ind i Havnen paa tværs af denne Strøm. Og dertil kommer, at den Del af den, som med Floden gaar ind i Havnen, paa Grund af Molens Stilling kommer til at løbe i et svagt S, og Manøvreringen bliver derved meget vanskelig. Dette er dog ikke nogen Fejl ved det *oprindelige* Anlæg, thi vel var Molens Retning den samme som senere, men da den var saa kort, saa mærkedes Ulempen ikke. Denne kom først frem, da Molen i 1880—81 blev forlænget med 600 Fod, thi da blev Strømmen tvunget ud af sin naturlige Retning. Det hjalp dog noget, da den nye Fiskerihavn blev bygget, idet *dens* nordre Mole viste sig at give Strømmen mere Regelmæssighed, saa at ialfald den Del af den, som gaar ind i Havnen, derved fik en mere lige Retning og saaledes blev lettere at besejle.

Men Klagen og den Diskussion, som fulgte deraf, gjorde vistnok i det hele megen Gavn. Thi Arbejdet blev derved udsat til man saa, at den foreslaaede Uddybning ikke var tilstrækkelig. Efter at Sagen var overvejet paany, kom et nyt Forslag saa frem i Rigsdagssamlingen 1885—86, men denne Gang nævnes Uddybningen af Dokken slet ikke, Forslaget omfatter kun Udvidelser af Forhavnen, og navnlig var det den stærke Trang til en *Fiskerihavn,* som denne Gang blev afgørende. I Motiverne til Loven siges, at Fiskefartøjernes Antal og Drægtighed de 4 sidste Aar er mere end fordoblet, og at mens der 1882 slet ingen fersk Fisk udførtes pr. Skib, saa var denne Udførsel 1884 140,000 Pd. og for 1885 regner man, den vil gaa op til 250,000 Pd. En saadan Havn tænktes anlagt mellem det østre Dokdige og Forhavnskajen med Indsejling fra Slusegabet, den skulde have en Længde af 400 Fod, en

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bredde af 100 Fod og en Dybde af 13 Fod. Til Erstatning for den Oplagsplads, som derved gik tabt, skulde der fyldes op østen for og uden for Opfyldningen *bygges en Kaj paa 600 Fod i Forlængelse af den gamle,* og endelig skulde der graves en „Svajeplads“ østen for Forhavnen af 350 Fods Længde og 15 Fods Dybde. Disse Arbejder vilde ialt koste 456,000 Kr., hvoraf de 200,000 forlangtes bevilget paa Finansloven for 1886—87. Folketinget nægtede vel, paa Grund af den politiske Konflikt, Lovens Overgang til anden Behandling, men da Landstinget behandlede den til Ende og blandt andet ogsaa bevilgede de forlangte Penge til Esbjerg Havn, saa blev Arbejdet paabegyndt allerede i Sommeren 1886 med Forlængelse af Kajen og Opfyldning udenfor. Da dette Arbejde imidlertid var bleven bortliciteret paa billigere Vilkaar, end man havde ventet, saa kunde man næste Aar nøjes med en Bevilling paa 190,000 Kr., og disse Penge blev paa Finansloven for 1887—88 bevilgede af begge Ting. Hele Udvidelsen kostede altsaa 390,000 Kr. og var færdig i 1889. Havnen bestod nu af en 12 Fod dyb Dokhavn med et Areal af ca. 8½ Td. Land og 800 Fod Kaj, en 15 Fod dyb Forhavn med 1100 Fod Kaj og en 13 Fod dyb Baadehavn (Fiskerihavn) paa 5/7 Td. Land. Den havde nu kostet 2½ Mill. Kr., men den havde ogsaa den største Skibsfart fra Udlandet næst efter København, Aarhus og Aalborg, og den sidste By var endda kun et Par Tusind Tons foran. Dertil kom, hvad der ogsaa blev fremdraget i Motiverne til den sidst forlangte Bevilling, at Havnen var saa godt som *isfri* og i den Henseende ialfald stod over alle andre danske Havne, hvad der navnlig havde vist sig i Vinteren 1885—86.

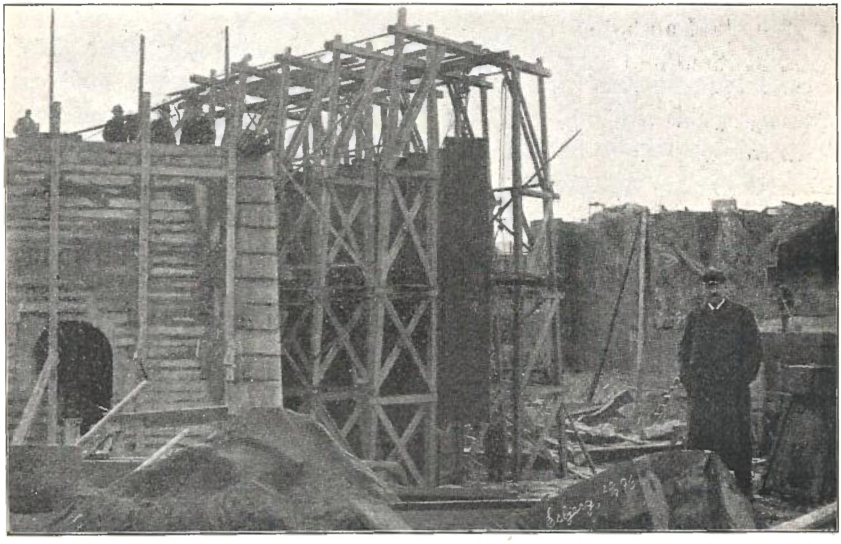
I de følgende Aar, 1891—92, blev opført et stærkt Afviserværk langs den nye Del af nordre Mole, i Lighed med, hvad der nogle Aar før var sket ved den gamle. Bekostningen ved begge Arbejder var ialt 194,000 Kr.[1] Desuden blev der udlagt Lysbøjer for 37,200 Kr. Endvidere blev sydøstre Dokdige sløjfet, thi nu, da den udvidede Forhavn gik langt udenfor og kunde tage Stødet af, gjorde det saa godt som ingen Nytte, og dertil kom, at man manglede baade Oplagsplads og Byggepladser for de Virksomheder, som efterhaanden opstod paa

[1] Denne Post er mærkelig nok opført under Vedligeholdelse osv. paa Finanslovens § 19.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Havnens Terræn. Den Plads, som man nu fik til sin Raadighed mellem Dokken og Forhavnskajen, var ikke mindre end 8 Tdr. Land.

I 1892 blev saa endelig Dokspørgsmaalet taget op igen, paa Foranledning af „Handelsforeningen“ i Esbjerg, og nu blev det Alvor. Dog maatte man endnu engang paa Grund af den stadig voksende Trafik *udvide Forhavnen* for at skaffe Anlægsplads, mens Dokhavnen stod paa, men det var ikke Meningen, som de forrige Gange, at det skulde være et Surrogat. Paa Finanslovene 1893—94 og 1894—95 blev bevilget 250,000 Kr. til en saadan Udvidelse, nemlig en 900 Fod lang



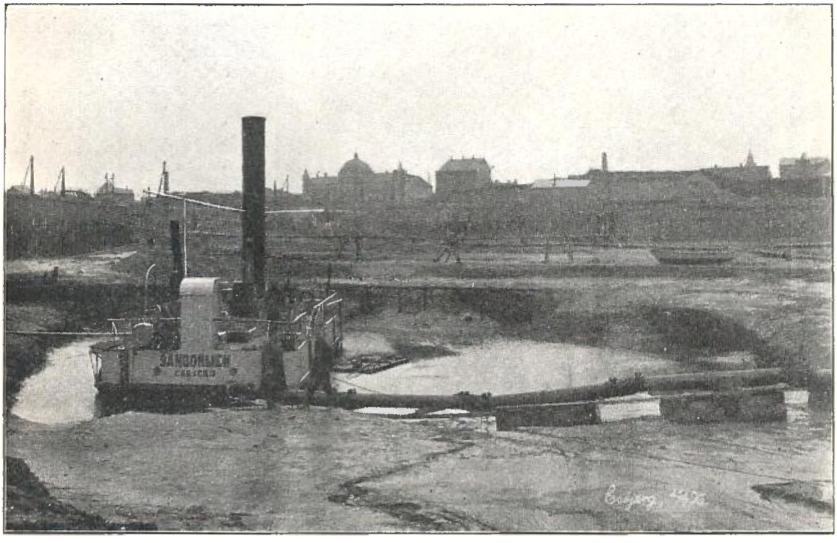
Sluseportens Ombygning 1896.

Kaj vinkelret paa den 1100 Fod lange Forhavnskaj; udenfor blev der gravet en Rende paa 150 Fods Bredde og 15 Fods Dybde, den saakaldte „østre Forhavn“, og til Beskyttelse af denne maatte der endvidere paa Vatterne øst for bygges en Læmole. Og da dette Arbejde i 1894 var udført, havde Forhavnen altsaa 2000 Fod Bolværk, som indtil nu (1909) fremdeles er Anlægets Grænser mod Syd og Øst. Desuden var paa samme Finanslov opført 962,000 Kr. til *Ombygning af Slusen* og *Uddybning af Dokken*[1]; men da det var Tanken, at hint Arbejde skulde være færdigt, før man kunde tage fat paa

[1] Folketingets Forhandlinger 1892—93, Tillæg B. 1083.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

dette, saa foretrak man ogsaa at vente med Bevillingen til den Tid, da der mulig kunde komme ny Oplysninger frem[1]. Og saadan gik det. Da man i 1894 var færdig med Forhavnsarbejdet, var man bleven klar over, at den paatænkte Uddybning af 17 Fod ikke vilde forslaa, men at man maatte ned til 19 Fod i Havnen og 18 paa Slusetærskelen. *Slusen maatte da ombygges, Havnen, saavel som Indsejlingen og Slusegabet, blev uddybet, nye Kajer paa ialt 1500 Fods Længde blev bygget* mod Vest og Nord. Den gamle Kaj fik derimod Lov at staa, som den var, man undlod da at uddybe Havnen til 100 Fods Afstand fra denne og overlod denne Side af Havnen



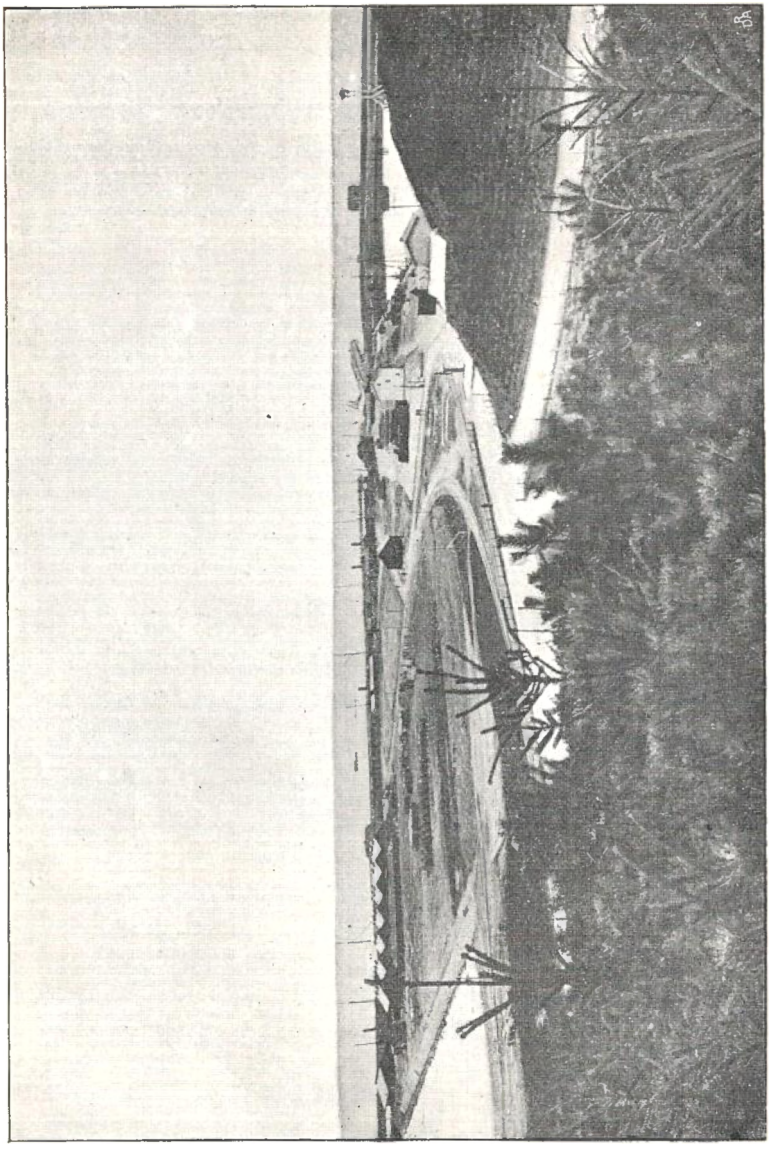
Dokkens Uddybning 1896.

til Anlægsplads for mindre Skibe. Endelig blev en mindre *Beddingsplads* anlagt i det nordvestre Hjørne. De til disse Arbejder nødvendige Penge, 1,180,000 blev bevilgede i Rigsdagssamlingen 1894—95 og blev udbetalt i de følgende fire Finansaar[2]. Paa Finanslov 1897—98 blev endvidere bevilget 140,000 Kr. som første Del af en Bevilling paa 279,000 Kr. til *Uddybelse af Forhavnen,* ligeledes til 19 Fod, og en tilsvarende Ombygning af Kajen. Paa samme Finanslov bevilgedes 40,000 til et Tag af Bølgeblik over en Del af denne Kaj, men disse Penge

[1] Folketingets Forhandlinger 1892—93, 4183.
[2] Folketingets Forhandlinger 1900—01, Tillæg A. 3047.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

blev dog først udbetalt og anvendt Aaret efter. Dette Tag er senere forlænget for et Beløb af 80,000 Kr., bevilget paa Finanslovene



Havnen 1893.

1901—02 og 1903—04. Endelig er der paa Finanslov 1898—99 bevilget 16,000 Kr. til et Afviserværk ved søndre Molehoved.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Mens disse Udvidelser og Forbedringer kun har Hensyn til *Trafiken,* saa blev en anden meget betydelig Udvidelse i disse Aar, nemlig Anlæget af en ny *Fiskerihavn,* af stor Vigtighed for det hjemlige Erhvervsliv. Fra 1892 af havde Fiskeriet udfor Esbjerg aldeles skiftet Karakter, idet man var gaaet over fra *Bakkefiskeri* til *Snurrevaadsfiskeri,* hvad der tillige vil sige, at man nu fiskede Rødspætter i Stedet for Torsk og Kuller. Og mens man til den Tid næsten alene havde forhandlet Fisken i død Tilstand, saa omfattede Fiskehandelen fra 1894 af omtrent kun levende Rødspætter. Disse Ændringer medførte en stærk Fremgang, saa Fiskefartøjernes Antal 1894—96 steg fra 18 til 33, men Drægtigheden fra 228 til 634 Tons, thi da man ved Rødspættefiskeriet maatte længere til Havs end før, maatte Fartøjerne være større. Og da dertil kom, at der nu til dette Fiskeri var Brug for en hel Flaade af Hyttefade, saa var den gamle Havn altfor lille, og da den ikke kunde udvides, maatte man bygge en ny. I Rigsdagssamlingen 1896—97 fremkom da et Forslag om at bygge en Fiskerihavn *vest* for Slusegabet med Indsejling fra dette, omtrent lige overfor Indsejlingen til den gamle Fiskerihavn. Størrelsen skulde være 18,000 □-Alen, Dybden 15 Fod, (den gamle Havn var 10,000 og 13). Omkostningerne var beregnet til 350,000 Kr., hvoraf de første 110,000 Kr. blev bevilget paa Finanslov 1897—98.

Det var imidlertid sat som en Betingelse ved Bevillingen, at Sagen skulde undersøges endnu engang, før man tog fat paa Arbejdet, da „man har overvejet Muligheden af at tilvejebringe et større og heldigere beliggende Anlæg uden altfor stor Udgift“[1]. Og dette førte til, at der slet ikke blev begyndt i 1897, tværtimod blev nu den gamle Plan helt kasseret, og en ny og ganske anderledes omfattende kom frem, nærmest paa Foranledning af „*Esbjerg Fiskeriforening*“. I Følge denne Plan kom det ny Anlæg, hvis Plads blev vest for Dokhavnen og adskilt fra denne ved en 300 Fod bred Kaj, til at bestaa af *to Bassiner paa 18 Fods Dybde, et ydre, en Forhavn paa 3½ Td. og et indre paa 5 Tdr. Land,* det sidste blev paa den østre Side forsynet med 1000 Fod Bolværk til Anlægsplads og endvidere i den indre Ende 4 Ophalingsbeddinger og henne ved Forhavnen et Slæbested til Hyttefade. Paa Kajen mellem det indre Bassin og Dokken blev endelig opført 2 Bygninger, hver

[1] Folketingets Forhandlinger 1896—97, Tillæg B. 581.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

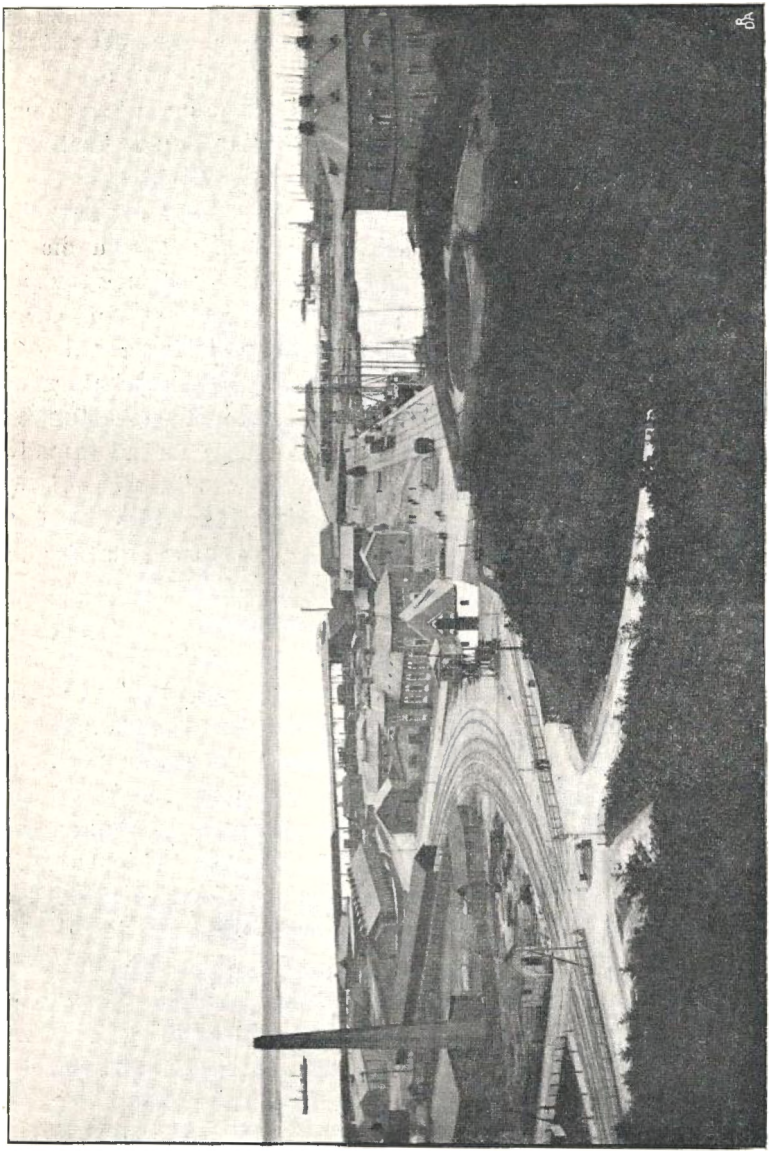
af 30 Fods Bredde og 175 Fods Længde til Fiskepakning, Isoplag osv. Ved denne Lejlighed blev *vestre Dokdige sløjfet.* Havnen fik sin egen Indsejling, saa Fiskerne ikke behøver at spilde Tid ved at vente paa Skibe, som skal ind og ud, og Fiskefartøjerne skulde fra den Tid slet ikke hverken have Adgang til Dokken eller den gamle Fiskerihavn, denne er siden den Tid afbenyttet til Fanøfærgerne, Lodskutterne osv. Hele Anlæget blev anslaaet til 1,340,000 Kr., og disse Penge blev ogsaa bevilget i Samlingen 1897—98 og udbetalt i de fire følgende Finansaar[1]. Dog blev Summen overskreden med 16,000 Kr. til Isolering af Isrummene, som ikke oprindelig var taget med i Betragtning. Desuden blev der paa Finansloven for 1901—02 bevilget 36,000 Kr. til en Ekspeditionsbygning ved Slæbestedet, Aaret efter 40,000 Kr. til Afviserværker langs Løbebroen paa Havnens vestlige Side og 1903—04 13,100 Kr. til Sidetræk ved Ophalingsbeddingerne.

I Anledning af de sidste Udvidelser var det blevet nødvendigt at *ekspropriere* ny Jord baade i Øst og Vest. Da Anlæget af Læmolen for østre Forhavn i 1893 blev nødvendig, søgte man her at erhverve nogle Strandarealer. Det lykkedes underhaanden at købe 13,535 □-Alen for 10 Øre pr. Alen. Derimod lykkedes det ikke at komme overens med Ejeren af to andre Arealer paa tilsammen 6002 □-Alen, idet der forlangtes over en Kr. pr. Alen, og da man dengang ingen Lovhjemmel havde til at ekspropriere Jord til dette Brug, saa maatte Sagen foreløbig staa hen. Men dette gav Anledning til, at en saadan Lov kom frem i Rigsdagen og blev vedtaget, nemlig Lov af 13. April 1894 om Ekspropriation til Udvidelse af Statens Havneanlæg. Og i Henhold hertil blev der saa afholdt Taksation af de omtalte Arealer, som dog atter blev sat altfor højt, idet Taksatorerne fejlagtig gik ud fra den Værdi, som Jorden havde faaet ved den tildels fuldførte nye Læmole lige overfor, hvorved disse Arealer blev beskyttede mod Oversvømmelse og først netop derved fik nævneværdig Værdi. Taksatorerne maatte da angive Arealernes Værdi *før* nævnte Anlæg paabegyndtes, og denne Værdi blev sat til 15 Øre pr. □-Alen. Ejeren erklærede sig tilfreds hermed, og den nye Lov medførte i dette ene Tilfælde en Besparelse for Statskassen af over 5000 Kr. — Endvidere blev der i 1895, da Dok-

[1] Folketingets Forhandlinger 1902—03, Tillæg A. 3643.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ken skulde uddybes, købt to Arealer mod Vest, et paa 18,408 □-Alen til en Pris af 20 Øre pr. Alen af Enkefru Spangs-



Havnen 1904.

berg, og et paa 26,830 □-Alen for 15 Øre pr. Alen af Murermester Stork.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efterhaanden som det viste sig, i hvor høj Grad der var Trang til et Anlæg som Esbjerg Havn, og man saa den Fremgang, der fulgte deraf, forstummede endelig Kritiken. Og for de sidste 10 Aars Vedkommende er de forlangte Bevillinger i Almindelighed givet med god Vilje og uden større Forbehold.

Graadybsbarren. En væsentlig Betingelse for, at man nu kunde faa det fulde Udbytte af de sidste Forbedringer, var jo, at der var tilstrækkelig Dybde paa Barren. Som før antydet havde denne Dybde naaet sit Minimum ved 1868 og var siden bestandig tiltaget, saa at den i 1898, mens Uddybningen af Dokken stod paa, havde naaet 17½ Fod. Dette var dog ikke tilstrækkeligt, dels fordi der nu var 18 Fod paa Slusetærskelen, og dels fordi man ikke altid kunde forlade Havnen, saa man kunde være paa Barren ved Flodtid. Det blev da taget under Overvejelse, om der mulig kunde gøres noget for ad kunstig Vej at øge Dybden, og skøndt kyndige Folk tvivlede om, at et saadant Arbejde vilde kunne holde sig, blev der dog paa Finansloven 1898—99 bevilget 20,000 Kr. til disse Forsøg og paa Tillægsbevillingen næste Aar 6000 Kr. til. Af Beretningen om Arbejdet[1] fremgaar det, at Resultatet kun har været daarligt, navnlig dog paa Grund af uroligt Vejr, man mener i Løbet af Sommeren 1898 kun at have øget Dybden fra 17,5 til 17,8 Fod. Der blev dog bevilget 50,000 Kr. til Forsøgenes Fortsættelse, og da man næste Sommer var heldigere med Vejret, havde Arbejdet ogsaa udmærket god Fremgang, saa man efter 6 Ugers Forløb havde faaet dannet en Rende paa 21—22 Fods Dybde og 100—200 Fods Bredde. Dermed var Bevillingen udtømt, men under de gunstige Forhold vilde det være meget uklogt nu at slutte af, og man fortsatte da, til der var brugt 75,000 Kr. til, som blev efterbevilget. Ved dette Arbejde var der ved Slutningen af Sommeren 1899 dannet en Rende paa 4000 Fods Længde, 300 Fods Bredde og 22 Fods Dybde. Man satte sig nu til Maal at faa en Rende paa 600 Fods Bredde og 22 Fods Dybde og de dertil nødvendige Penge, 150,000 Kr., blev ogsaa bevilget paa Finansloven for 1900—01[2]. Resultatet blev dog ikke saa godt, som man havde ventet.

[1] Folketingets Forhandlinger 1898—99, Tillæg B. 1461.

[2] Folketingets Forhandlinger 1899—1900, Tillæg B. 1613.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bevillingen maatte overskrides med 40,000 Kr., og dog naaede man kun at faa Renden 400 Fod bred og dertil kom, at Dybden ikke kunde bevares uden stadig Oprensning. Men denne syntes dog ikke at være mere kostbar, end den kunde betale sig, og ialfald vilde man ikke efter de gjorte Erfaringer give Slip paa de vundne Fordele, selv om man maatte være forberedt paa ret betydelige Udgifter. Der er altsaa fortsat; paa Finansloven 1902—03 blev bevilget 140,000 Kr., 1903—04 110,000 Kr. + 29,000 paa Tillægsbevillingsloven, og for 1904—05 er bevilget 120,000 Kr.

Samlede Udgifter til Esbjerg Havn.

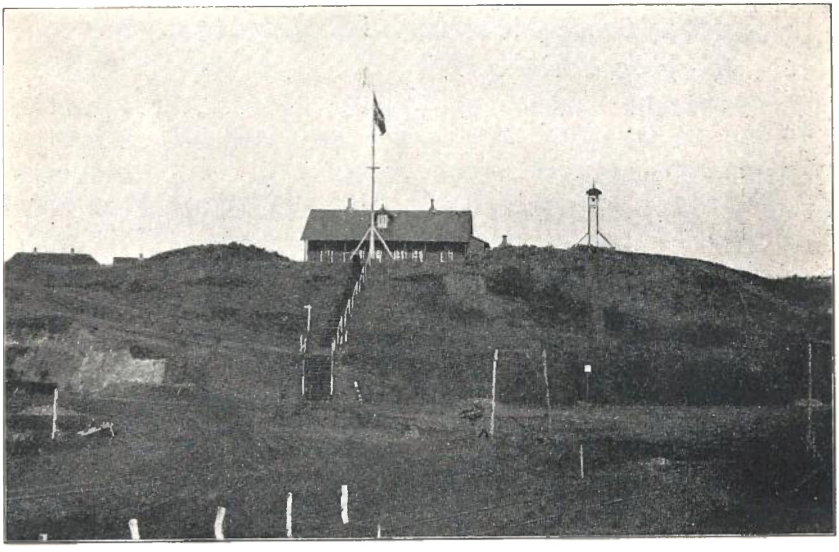
Anlæg og Udvidelser.

Det oprindelige Anlæg 1869—78: Bevilget		1,200,000
	Overskridelse ca.	120,000
Paa Finanslov	1876/77—77/78—78/79 til Udv. af Forh.	500,000
- —	1884/85 til Udvidelse af Indsejlingen	5,500
- —	1886/87—87/88 anden Udv. af Forh.	390,000
- —	1887/88 til Lysbøjer	37,200
- —	1893/94—94/95 tredje Udv. af Forh.	250,000
- —	1895/96—96/97—97/98—98/99 Udv. af Dokken	1,180,000
- —	1897/98—98/99—99/1900—1900/01 Fiskerihavnen	1,340,000
- —	1897/98 Ombygning af Forhavnsbolv.	279,000
- —	1897/98—1901/02—02/03 Kajtaget	120,000
- —	1898/99 Afviserværk v. søndre Moleh.	16,000
- —	1901/02 Isolering af Isrum (Fiskerih.)	16,000
- —	1901/02 Ekspeditionsbygning v. Slæbestedet (F.)	36,000
- —	1902/03 Afviserværk v. Løbebroen (F.)	40,000
- —	1903/04 Sidetræk ved Ophalingsb. (F.)	13,000
	Ialt	5,542,000

Dertil kommer imidlertid en Del Poster, som er opført paa den aarlige Konto angaaende Vedligeholdelse, Oprensning, Bestyrelse osv., men som sikkert rettest bør medregnes til Anlæg og Udvidelser. De er følgende:

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Paa	Finanslov	1881/82 og 98/99 Lededæmn. og s. Mole	170,530
-	—	1879/80 Glaci ved vestre Dokdige . . .	6,000
-	—	1882/83 — - sydøstre — . . .	15,000
-	—	1883/84 — langs Stranden til L. Esbjerg	23,000
-	—	1883/84 Udbedring af vestre Dokdiges indre Skraaning	11,000
-	—	1885/86—86/87—87/88—91/92—92/93 Afviserværk ved nordre Mole	199,000
		Sløjfning af sydøstre Dokdige	14,000
-	—	Løbebro over Slusen	4,700
		Ialt	443,830



Den gamle Administrationsbygning.

Den samlede Sum til Anlæg og Udvidelser indtil 1905 bliver saaledes *5,986,630 Kr.* I denne Sum er Administrationsbygning, Havnebetjentbolig, en Dampmuddermaskine til 190,000 Kr. (1878/79) og en Dampbugserbaad til 46,000 Kr. (1878/79) ikke medregnede.

Paa *Graadybsbarren* er indtil 1905 anvendt 745,000 Kr.

Til *Vedligeholdelse* er efter Regnskabet i Aarene 1874—1905 anvendt 1,069,067 Kr.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I største Delen af den ovenfor skildrede Tid (1882—1906) er det Havneingeniør (nuværende Vandbygningsdirektør) *Westergaard*, født 1849, der har ledet de mange Udvidelser. Under en saa stærk og mangfoldig Udvikling har dette selvfølgelig ikke været nogen let Sag; der skulde bygges solidt, og der skulde stadig tages Hensyn, dels til fremtidige Udvidelser og dels til Ønskerne fra Esbjerg By. Men Westergaard har ogsaa haft gode Betingelser for at løse Opgaven, idet han har forenet Klarhed i Planer med megen Dygtighed og Resoluthed i Udførelsen, og dog har han kunnet tage billige Hensyn til alle Sider. Fra Statens Side har man da ogsaa i høj Grad paaskønnet hans Arbejde, idet han (1906) blev udset til Overleder af Landets Havne- og Vandbygningsvæsen. Ved den Afskedsfest, som i den Anledning blev holdt for ham i Esbjerg, fik Byens Borgere ogsaa Lejlighed til at vise *deres* Tak, dels for hans Ledelse af Havnens Anliggender og dels for hans Arbejde for Byen iøvrigt. Han var i flere Aar Medlem af Byraadet, var Teknisk Udvalgs Formand og Medlem af Bygningskommissionen. Han bidrog meget til, at Byen fik gode Slagtehuse, var med i Arbejdet for at der hurtigt blev rejst Eksport-Svinestalde og Folde, da Tyskland lukkede for vore Svin; og endelig er det væsentlig ham, Byen har at takke for, at man fik Lov at anlægge den smukke Plantage paa Statens Grund og bruge den til offentlig Anlæg og næsten som Byens Ejendom.

Havneingeniør V. Westergaard.

Havnemester I. P. Jensen.

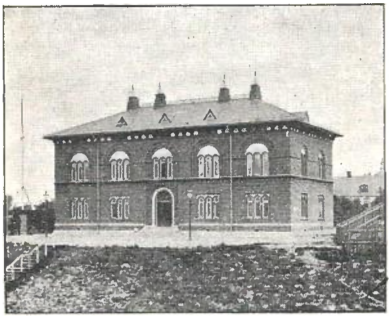
Ogsaa Havnemester *I. P. Jensen*, født 1856 i Randers, er

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en af de Mænd, der er vokset op med Havnen, idet han kom til Esbjerg 1. December 1884 og var fast ansat fra 1. April 1885. Han har da taget sin Del af det ofte svære og stadig forøgede Arbejde, som især i de forskellige *Isvintre* kunde blive overvældende stort.

Især kneb det Vinteren 1893 med at skaffe Plads til de mange Skibe, men alt blev klaret til alles Tilfredshed, og Jensen vandt megen Anerkendelse for hans dygtige og kyndige Ledelse. Han blev Dannebrogsmand ved Kongens Besøg 1893.

Hans Velvilje og Hjælpsomhed særlig ogsaa overfor fremmede Søfolk har han høstet megen Tak for.



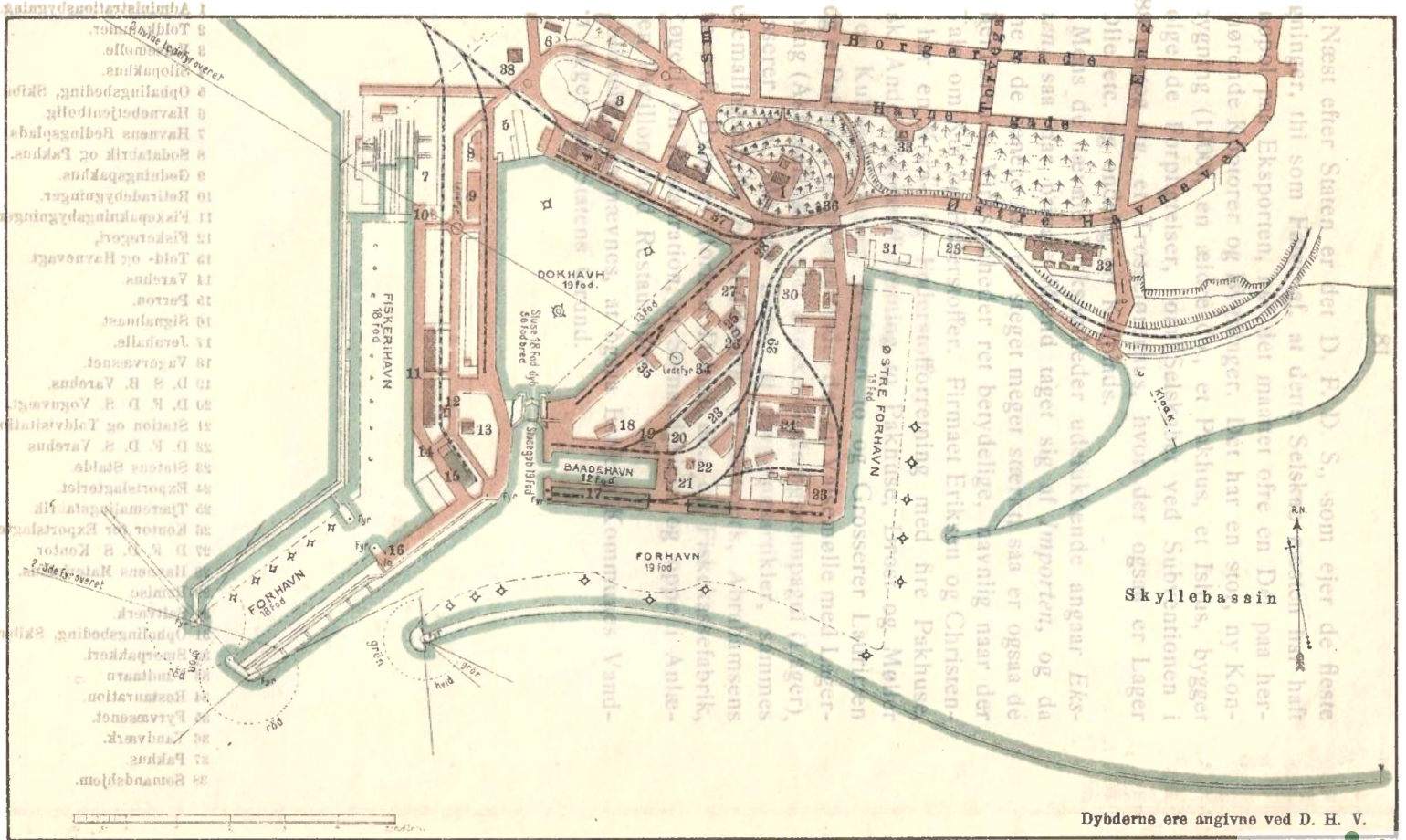
Havneadministrationsbygningen.

Virksomheder paa Havnepladserne. Efterhaanden, som Havnen blev mere og mere benyttet, blev der Trang til Kontorer og Lagerrum, ja endog til Fabrikbygninger, altsammen knyttet udelukkende dels til Eksporten, dels til Importen og kun i ringere Grad til selve Byen, og det var derfor naturligt, at disse Virksomheder fik Plads saa nær ved Havnen som muligt. De ret betydelige Arealer, som efterhaanden tiltrængtes til dette Brug, har det dog været Staten ret let at skaffe tilveje, idet de er kommen ved Havnens Udvidelse, dels ved Sløjfning af Dokdigerne, og dels ved Opfyldning indenfor Forhavnens Bolværker. Disse Arealer kan, for saa vidt de ikke bruges af Staten selv, faas til Leje for 30, 20 og 10 Øre pr. □-Alen, efter som de er nærmere ved eller fjernere fra Bolværket.

Statens Bygninger er følgende: Administrationsbygning (Havneingeniørens Kontorer og Bolig for Havnemesteren), Havnebetjentbolig, Toldkammer, Kontor for Havnebetjente og Toldopsyn, Eksportslagteri for Kvæg (1892), to Kreaturstalde, to Sygestalde med tilhørende Slagtehus, to Fiskepakhuse, det saakaldte „Esbjerg Vandværk“, Jernbanens Told- og Rejsegodsekspedition, Fanøgodsekspedition og Jernbanens Fiskeekspedition.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ESBJERG HAVN JANUAR 1904.



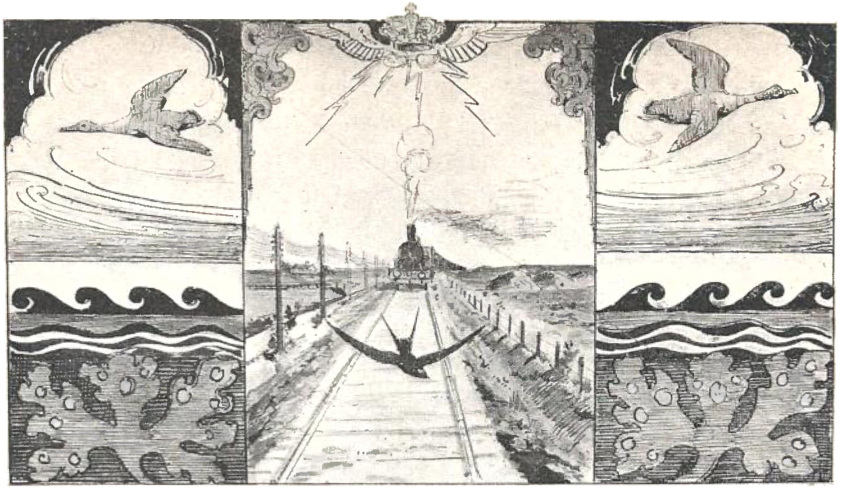
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Næst efter Staten er det D. F. D. S., som ejer de fleste Bygninger, thi som Følge af, at dette Selskab næsten har haft Monopol paa Eksporten, har det maattet ofre en Del paa herhenhørende Kontorer og Bygninger. Det har en stor, ny Kontorbygning (1900), en ældre do., et Pakhus, et Ishus, bygget i Følge de Forpligtelser, som Selskabet ved Subventionen i 1888 paatog sig, et Trosseførerhus, hvor der ogsaa er Lager af Olie etc. og endelig en Kulplads.

Mens de nævnte Virksomheder udelukkende angaar *Eksporten,* saa har private Mænd taget sig af *Importen,* og da denne i de senere Aar er steget meget stærkt, saa er ogsaa de herhenhørende Virksomheder ret betydelige, navnlig naar der er Tale om Kul og Foderstoffer. Firmaet Eriksen og Christensen har en Korn- og Foderstofforretning med fire Pakhuse, Jydsk Andelsfoderstofforretning to Pakhuse, Drost og Møller har en Kulplads, Jessen & Olsen to og Grosserer Lauritzen en og et Pakhus. Endvidere findes der en Valsemølle med Lagerbygning (Aktieselskab); Det danske Gødningskompagni (Lager), Grosserer Th. Møllers Lager af Bygningsartikler, sammes Tjæremalingsfabrik, en Sodafabrik, et Saltværk, Abrahamsens Skibsværft, Bybergs (forhen Dahls) do., en Fiskekassefabrik, et Røgeri, en Restauration, et Sømandshjem og oppe i Anlæget en Pavillon med Restauration.

Sluttelig maa nævnes, at ogsaa Esbjerg Kommunes Vandtaarn ligger paa Statens Grund.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



VI. BANEGAARDEN, DENS UDVIDELSER OG DENS TRAFIK.

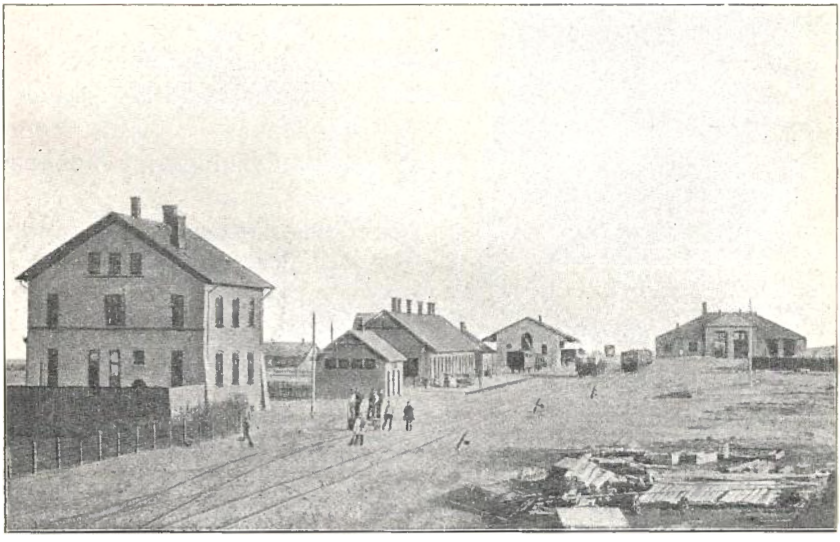
En væsentlig Betingelse, for at Havnen kunde komme til at opfylde sin Bestemmelse, var at den ved *Baner* kom i Forbindelse med Landets forskellige Egne og da navnlig Vestjylland, og at disse Baner i deres Udvikling holdt Skridt med Havnens. Som vi har set, havde man ogsaa i sin Tid i Rigsdagen stadig denne Forudsætning for Øje, og Loven om Tværbanen og den vestjydske Bane (til Holstebro) blev da ogsaa vedtaget samtidig med Loven om Havneanlæget 24. April 1868. Ganske vist blev Tværbanens *Retning* ikke fastslaaet før et Par Aar senere, 14. Maj 1870, og ingen af disse Baner skulde være færdige før 1. Juli 1874, længe efter Havnen; desuden blev endda Tiden en Del overskreden, idet Lunderskov—Varde først aabnedes 3. Oktober 1874, Ringkøbing—Holstebro 31. Marts 1875 og Varde—Ringkøbing 8. August 1875. Men det kunde jo ogsaa altsammen naas, da Havnen først blev aabnet 15. August 1874 og endda ikke saa nær var færdig.

Samme Dag, som Ekspropriationen af Havnepladsen foregik, 13. Juli 1868, blev der ogsaa eksproprieret Jord til Banegaarden. Enke Abelone Madsen af Esbjerggaarde afstod af sin Mark 117,430 □-Alen til en Pris af 200 Rd. pr. Td. Land,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ialt 1677 Rd. 55 Sk. Gaardmand Niels Christensen af do. afstod af Marken 46,800 □-Alen til 135 Rd. pr. Td. Land, ialt 451 Rd. 27 Sk.; af Heden 53,500 □-Alen til 25 Rd. pr. Td. Land, ialt 95 Rd. 51 Sk.; af Marken endnu et Stykke (til Forlægning af en Vej) paa 7580 □-Alen til 200 Rd. pr. Td. Land, ialt 108 Rd. 27 Sk., og endelig til Havnebanen og til en Vej langs denne 25,681 □-Alen til 160 Rd. pr. Td. Land, ialt 293 Rd. 48 Sk.

Paa det saaledes eksproprierede Terræn, foruden Havnebanen ialt godt 16 Td. Land, blev da den ny Banegaard bygget. Den blev, i Modsætning til de andre Banegaardsbyg-



Banegaardsterrænet 1874.

ninger, opført af Træ, fordi man vanskelig i Øjeblikket kunde bestemme dens Størrelse, som jo vilde bero paa, hvordan Trafiken paa Havnen vilde udvikle sig, og desuden var man heller næppe sikker paa Banegaardens endelige Beliggenhed. Ialfald var dette sidste en Sag, som, mens Tid var, havde fortjent en nøjere Overvejelse. For det første var Betingelserne for Banens Tilslutning til Havnen ret ugunstige, og dernæst maatte det samme i høj Grad komme til at gælde for den By, som man dog ogsaa dengang ventede vilde opstaa her. Havde man valgt Pladsen noget vestligere, f. Eks. hvor Hotel Spangsberg nu ligger og der omkring, da vilde baade Byens og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Banegaardens Forbindelse med Havnen være blevet baade langt billigere og bekvemmere end nu er Tilfældet. Men nu var Pladsen valgt, og skøndt man maaske ikke dengang forstod det, saa var dog Sagen dermed egentlig afgjort; den blev ialfald ikke taget op igen, før det var for sent, og den gamle, tarvelige Træbygning, med dens „midlertidige“ Udvidelser, fik Lov til at være Banegaard i mange Aar. „Ingen havde vel tænkt sig Muligheden af, at den lille, uanselige og simple Træbygning, i hvilken der flere Gange har været Ildløs, men som — trods de inderligste og bedste Ønsker — modstod enhver Brandfare, skulde blive Hjemstedet for Udførelsen af et saa usædvanlig stort Arbejde i Trafikens Tjeneste[1].“

Stationsforstander Ph. Bruhn.

Ja Trafiken steg og steg fremdeles, — langt ud over de mest sangvinske Forventninger. Det begyndte dog smaat, thi ganske vist blev Kvægeksporten til England næsten lige straks betydelig (se Tabellerne), men den hele Trafik kunde dog besørges af 3 Tog i hver Retning daglig. — Det var først da Fedevareproduktionen — især fra 1888 — tog det store Opsving, at der ret kom Fart i det. I Begyndelsen, først i 1880'erne, 4—5 Vognladninger om Ugen, nu, en Snes Aar efter, over 200! Især blev denne Trafik stærk i disse *Isvintre*, som saa tydelig viste Betydningen af Esbjerg Havn og dermed ogsaa af Esbjerg Station. Den kunde da Uger igennem stige til det dobbelte, og om man end fik nogen ekstra Hjælp, saa var Arbejdet dog ikke blot anstrengende, men ogsaa vanskeligt og ubehageligt paa Grund af den stærke Kulde. Forstander *Bruhn* sled dog troligt i det uden at tabe Humøret, skøndt han mangen en Nat ikke var af Klæderne, og ogsaa hans Assistenter og andre Hjælpere tog uforknyt fat, „som skulde de løse en national Opgave, og som hele Landets Ve og Vel hvilede paa og var afhængig af dem, ... ogsaa Bypatriotismen havde vel sin Betydning. . . . . Det var

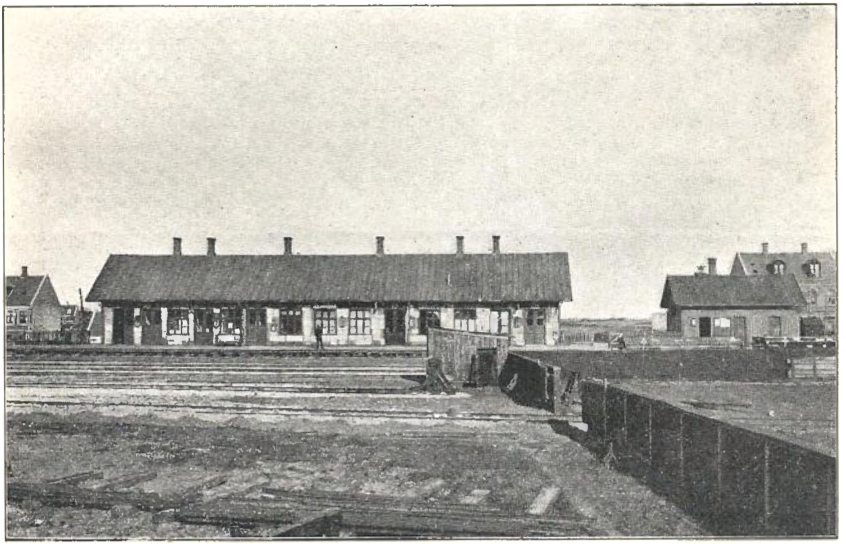
[1] Dansk Jernbaneblad 8. Marts 1904.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

strengt, meget strengt under saadanne Forhold, men Arbejdet gik alligevel med en Interesse og Lyst, som kun de kender, der har deltaget deri, og som andre nu kun vanskelig forstaar[1]".

I de sidste Aar er denne Trafik endvidere bleven betydelig øget ved det stadig tiltagende *Fiskeri,* og i Maanederne fra April til Juli, da dette Fiskeri navnlig gaar for sig, kan der enkelte Dage paa Esbjerg Station blive indleveret omkring 2000 Kasser Fisk.

Denne livlige Udvikling førte her, som paa Havnen, til stadige Udvidelser af Stationen, men de var rigtignok ikke saa kostbare her som hist, idet man nøjedes med at lægge nye



Den gamle Stationsbygning, set fra Perronsiden.

Spor og at udvide den gamle Træbygning. At dette sidste var saa lidet tidssvarende, at det næsten var en Skandale, har vel egentlig alle været enige om, og fra Esbjerg Station har man da ogsaa atter og atter, navnlig ved Uddrag af Statistiken, søgt at paavirke Rigsdag og Regering til at gøre noget ved Sagen. Det var jo selvfølgelig mest paa Stationen selv, at man mærkede Ulempen ved de forældede Forhold, men ogsaa Byen fik dog sin Del af dem, idet den gamle Banegaard laa saare ubekvemt for den, og gentagende Gange har Byens Borgere derfor ogsaa indgivet Ansøgninger om at faa den flyt-

[1] Dansk Jernbaneblad 8. Marts 1904.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tet: 3. Januar 1885 til Direktionen for jysk—fynske Jernbaner, 10. Januar 1888 til Indenrigsministeriet og 11. Juni 1891 til Generaldirektoratet. Naar alle disse Impulser imidlertid først saa sent førte til et Resultat, saa har det sikkert sin Grund i, at Trafiken stadig overtraf alle Forventninger, og man ønskede da at se Tiden an. Og derved er vel heller intet tabt, thi nu kan Esbjerg rose sig af at have en af de smukkeste og stilfuldeste Banegaarde i Landet.

Det var først i Rigsdagssamlingen 1898—99, 25. Januar, at et Regeringsforslag til Udvidelse af Esbjerg Station endelig naaede frem i Folketinget. I det væsentlige har det samme

Den gamle Stationsbygning, set fra Vejen.

Form som det, der senere, i en noget udvidet Form, blev til Lov. Bekostningen anslaas til 850,000 Kr., hvoraf dog 40,000 tænkes udredet af Byen som Bidrag til to Viadukter (ud for Frodesgade og Borgergade), under Hensyn til, at det vil faa megen Betydning for Forbindelsen mellem Byens forskellige Dele[1].

Samtidig indkom imidlertid fra en betydelig Del Esbjerg Borgere et Forslag, som er ikke lidet forskellig fra dette. Det gaar i Hovedsagen ud paa at skille Gods- og Personbanegaard ad, idet den sidste flyttes til søndre Ende af Stations-

[1] Tillæg A., Sp. 3083, og B., Sp. 1979, Samlingen 1898—99.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

pladsen med Facade mod Kongensgade, saa det blev en *Slutstation,* og den første ned til Stranden øst for Havnepladsen. Dette begrundes dermed, at de 90 pCt. af Godstrafiken gaar helt uden om Byen, medens derimod de 98 pCt. af Persontrafiken udelukkende vedkommer denne. Endvidere er Pladsen for Personbanegaarden valgt med Hensyn til, at de daværende Ejendomsværdier skulde forrykkes saa lidt som muligt, idet Færdslen fremdeles, som hidtil, vilde komme til at gaa gennem Kongensgade, Byens Hovedaare. Forslaget, som i det hele var klart og godt begrundet ogsaa ved medfølgende Planer, blev vel ikke taget tilfølge, men enkelte af dets Punkter, navnlig en foreslaaet Forlæggelse af Havnebanen med tilhørende Viadukter, saa man kunde undgaa alle Niveauoverkørsler, blev dog senere optaget i Regeringsforslaget. Forøvrigt blev Følgen kun, at Sagen ikke kunde behandles til Ende dette Aar, og først i næste Samling blev Regeringens, nu en Del forandrede og udvidede Forslag til Lov.

Den nye Banegaard.

Bekostningen var nu anslaaet en Del højere, nemlig til 1,150,000, idet ikke blot Havnebanen skulde flyttes, men ogsaa Udgifterne ved de to føromtalte Viadukter skulde nu helt afholdes af Staten under Hensyn til, som det var bleven gjort gældende fra Esbjerg, at det vilde blive en Ulempe for Byen og yderligere forringe Ejendomsværdierne i den østre Del af Kongensgade, naar den ene af de omtalte Viadukter, i Stedet for at føres igennem ud for denne Gade, blev forlagt til Forlængelsen af Borgergade, mens Kongensgade derimod helt blev lukket af den ny Stationsplads. Endvidere skulde der nu ogsaa erhverves to større Arealer paa 27 og 12¾ Td. Land ved den nordlige Ende af Stationspladsen, det første Stykke til Remiser og eventuelt Maskinværksteder, det sidste til Rangérstation.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hele Anlæget blev færdig i Februar 1904. Den smukke Hovedbygning var tegnet af Arkitekt Wenck og havde kostet ca. 300,000 Kr. med Pakhus osv. Det blev aabnet 21. Februar 1904, idet første Tog, ført af Togfører *Fritze,* som ogsaa førte det første Tog 30 Aar før, kørte ind for Perronen i Overværelse af ca. 3000 Esbjergensere, uden at der forøvrigt fandt nogen anden Festlighed Sted.

Da Direktør Holst i 1874 overgav Stationen til dens nuværende Forstander, udtalte han for denne Ønsket om, at Stationen snart maatte svinge sig op i første Klasse, og dette Ønske er nu forlængst (fra April 1895), gaaet i Opfyldelse. I 1874 bestod Personalet kun af Forstanderen, som tillige var Postmester, en Assistent, en Overportør, 5 Portører og en Pakhuskarl. Nu (1905) er der foruden Forstanderen, som altsaa har været den samme gennem de mange Aar, en Overassistent, en Godsekspeditør, 15 Assistenter, 2 Rangerformænd, 2 Pakhusformænd, 7 Overportører, 44 Portører og 4 Stationsbude. Et Par Oplysninger om Forstanderen, Ph. L. Bruhn, maa tilføjes. Han er født 1844 og kom 17 Aar gammel, som Assistent i Flensborg, i det engelske Selskabs Tjeneste, som den Gang ejede og drev Baner baade i Nørre- og Sønderjylland. Efter Sønderjyllands Tab blev han i 1865 sendt til Skive af samme Selskab, og først fra 1. September 1869, da den danske Stat overtog Banerne paa Fyn og i Jylland („Jydsk—Fynske Jernbaner"), kom han i dennes Tjeneste. I 1870 kom han til Fredericia som Assistent I. og blev derfra 1. Oktober 1874 udnævnt til Stationsforvalter af III. Klasse i Esbjerg[1].

Togfører Fritze.

[1] Dansk Jernbaneblad 8. Marts 1904.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nedenstaaende statistiske Data vil oplyse den enestaaende raske Udvikling af Trafiken paa Esbjerg Station.

Solgte Billetter:

1875—76	29,055	Indtægt	28,971	Kr.
1885—86	32,103	—	33,574	-
1895—96	53,638	—	121,059	-
1900—01	100,743	—	152,313	-
1905—06	113,460	—	195,701	-

Middelindtægt af Godsfærdslen:

1875—76	65,286	Kr.
1885—86	102,409	-
1895—96	377,357	-
1900—01	583,207	-
1905—06	894,043	-

Ankommet og afgaaet Gods, Kreaturer m. v.:

1875—76	20,521	Tons.
1885—86	33,561	—
1895—96	144,244	—
1900—01	223,421	—
1905—06	338,170	—

Indtægt af solgte Billetter samt Middelindtægt af Gods- og Kreaturfærdslen:

Stationens Nr.			
—	1875—76	98,517	Kr.
12	1885—86	136,737	-
5	1895—96	512,695	-
4	1900—01	735,520	-
	1905—06	1,089,744	-

I 1901—02 naaede Esbjerg Station op til at blive Nr. 2 med Hensyn til Godstrafiken (København foran, Esbjerg 644,684 Kr., Aarhus 601,940 Kr.) og Nr. 3 med Hensyn til *hele* Indtægten (København foran, Aarhus 981,574 Kr., Esbjerg 794,980 Kr.).

Der er ogsaa til Stationen ankommen en Del Gods *fra Udlandet,* men det er forsvindende i Forhold til, hvad der kommer til Søs. Og hvad der saaledes gælder Importen, gælder ogsaa Eksporten, det er kun lidt, der gaar over Land til Tyskland, imod hvad der gaar til Søs til England. Andre end de to Lande er der jo næsten ikke Tale om.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Til Esbjerg Station er indført fra Udlandet:[1]

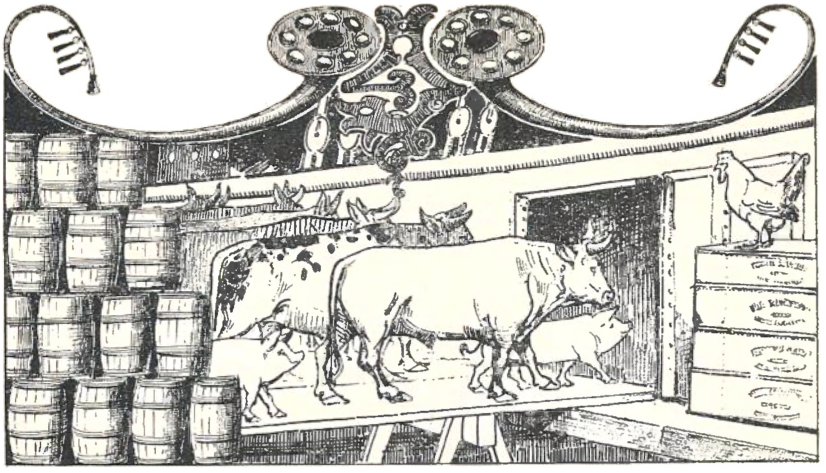
	Kul.		Korn og Foderst.		Metalvarer.		Tømmer og Træ.		Salt.		Gødning.		Smør.	
1888		Pd.		Pd.	68,000	Pd.	18	Vgl.	80,864	Pd.	20,000	Pd.		Pd.
1891		-	360,000	-	397,566	-	489,200	Kbf.	502,639	-	247,800	-	328,539	-
1894		-	501,000	-	388,830	-	1,613,490	-	563,348	-	859,651	-	278,284	-
1897	2,730,000	-	2,000,000	-	1,210,000	-	4,222,000	-	303,510	-	751,000	-	389,810	-
1900	3,573,000	-	3,000,000	-	628,000	-	936,000	-		-	1,265,000	-	211,854	-
1903	9,775,000	-	2,900,000	-	1,860,000	-	1,633,000	-	465,000	-	265,000	-	257,950	-

Flæsk, Kød og Fisk sendt fra Esbjerg til tyske Stationer:[2]

1895—96	400,000	Pd.	Flæsk	og	Kød,	600,000	Pd.	Fisk.
1899—1900	6,950,000	-	—	-	—	1,300,000	-	—
1901—02	4,500,000	-	—	-	—	2,150,000	-	—
1903—04	2,250,000	-	—	-	—	1,900,000	-	—
1905—06	5,477,000	-	—	-	—	6,000,000	-	—

[1] Se De danske Statsbaners Driftsberetninger.
[2] Der sendes i de sidste Aar ogsaa en Del Smør til Tyskland.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



V. TRAFIKEN PAA HAVNEN.

1. Eksporten[1].

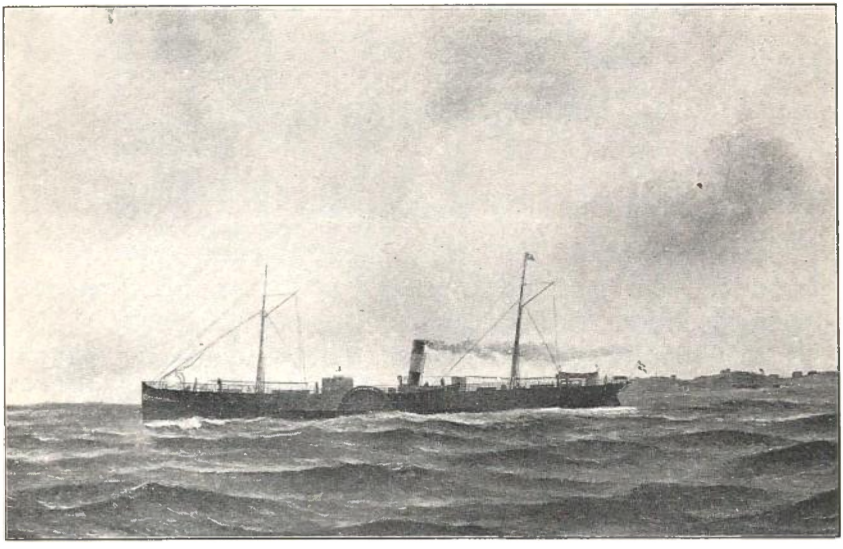
Indtil 1864 havde Danmark væsentlig været *sydvendt.* Vi havde, som før antydet, faaet baade vore Ideer og vore fremmede Varer fra Tyskland, og vi havde til Gengæld udført saa godt som alle de Varer dertil, som vi kunde undvære; ja selv den Del af vor Landbrugseksport, som gik til England, blev dog for største Del ført over Hamborg som Mellemstation. Ogsaa efter 1864 vedblev Forholdet foreløbig at være det samme, men der arbejdedes nu ivrig for direkte Forbindelser med Vesten, og nogle saadanne kom ogsaa istand med København og østjydske Havne, men det var dog især Esbjerg Havn, der jo netop var bleven til med dette for Øje, som man her satte sit Haab til.

Fra Begyndelsen af 1870'erne var denne Bestræbelse begunstiget af høje Priser i England, og hvad der yderligere

[1] Kilden til det følgende er især *Anmærkningerne til Toldkammerets Aarsberetninger*, der som samtidige og skrevne af en interesseret og dygtig Mand (daværende Toldforvalter Hassing) maa betegnes som særdeles gode Kilder, som Forfatteren ogsaa paa mange andre Punkter har haft megen Nytte af. Endvidere har Konsul Breinholt for dette Afsnits Vedkommende givet mange værdifulde Oplysninger, navnlig om Markedsforholdene. Nogle Tal er taget fra Schovelins Bog i Anledning af D. F. D. S.s Jubilæum.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hjalp Danmark var de Hindringer, der paa Grund af Frygten for Kvægsygdomme just i disse Aar lagdes i Vejen for de fleste andre Landes Indførsel af Kvæg til England, men som for Danmarks Vedkommende var hævet 1869; og den danske Regering skyndte sig yderligere at sikre sig denne gunstige Stilling, først derved, at man i et Cirkulære af 2. Juli 1870 gennem Amtmændene lagde Rhedere og Eksportører paa Sinde, hvor vigtigt det er, at en Undersøgelse foretages af Dyrene før Udskibningen, og at der i det hele sørges vel for dem; og dernæst ved i 1876 ligefrem at paabyde en saadan Syning, før Kreaturerne blev afsendt.



Hjuldamperen „Riberhuus".

Saasnart Esbjerg Havn var færdig, begyndte der derfor ogsaa en ret stærk Landbrugseksport derfra, navnlig af levende Kreaturer, men den livlige Forbindelse, som derved kom istand, begunstigede naturligvis ogsaa Afsætningen af andre Varer, saa navnlig 1876 staar med meget høje Tal. Som den første, der fik en Dampskibsforbindelse mellem England og Esbjerg istand, maa nævnes *Konsul Bork fra Fanø,* ligesom han jo ogsaa havde arbejdet ivrig for Havnen. Han og nogle andre Mænd fra Fanø fik i 1873 et Dampskib „Esbjerg" bygget, som sidst i September gik til *Cardiff* efter Jernbaneskinner, og *6. Ok-*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tober 1873 gik det som første Skib ind i Havnen; det stak 11 Fod. Aaret efter gjorde det fra 16. Oktober til 31. Marts 11 Rejser til *Thameshaven*[1] med Stude, men Farten var ikke regelmæssig. — Den 24. Juni 1875 begyndte en ny Hjulbaad, „*Riberhuus,* tilhørende *D. F. D. S.,* at sejle en Gang ugentlig paa Esbjerg—Thameshaven, og dermed havde nævnte Selskab aabnet den Virksomhed, som i saa mange Aar skulde faa stor Betydning for det og for Landet. I Slutningen af Aaret overtog dette Selskab „Esbjerg", og 1876 begyndte en regelmæssig Fart paa *Newcastle,* som en Tid fik stor Betydning for Eksporten. — Fri for Konkurrence blev Selskabet dog ikke foreløbig. Dampskibet „*Rosebud*" gik nogle Gange fra Slutningen af 1875, „*Rio Bento*" gjorde i 1876 ialt 7 Rejser og overførte 272 Stkr. Kvæg. Begge disse Skibe blev sejlet ud af Ruten ved Fragtnedsættelser. Derimod maatte „*Mary*", fragtet af Rudolph Wulff, Aarhus, købes ud, vistnok fordi der stod en større Kreds af Landmænd bag. Den sejlede fra 29. Juli til 15. December 1876, gjorde i den Tid 16 Rejser og overførte 885 Stkr. Kvæg, 5073 Faar og 15 Svin. En farligere Konkurrent fik Selskabet nogle Aar efter i de to Selskaber Thameshaven Co. og London—Tilbury—Southend Railway Co. Der var mellem Eksportørerne en Del Misfornøjelse med D. F. D. S.s høje Fragttakster,

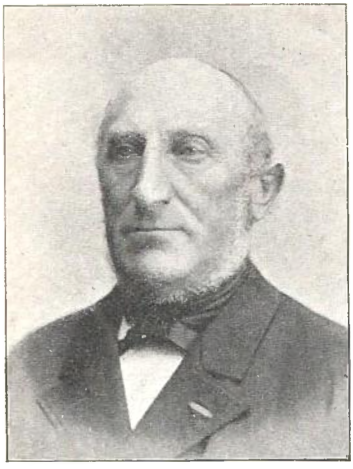
Kaptajn Th. Thomsen.

Kaptajn J. J. Warrer.

[1] Et Anløbssted ved Themsens nordlige Bred, 5—6 danske Mil øst for London. *Parkeston* ligger tæt op ad *Harwich,* begge ved Floden *Stour,* godt 12 danske Mil nordøst for London.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

naar der ingen Konkurrence var, og det var ogsaa paa Foranledning af et Par danske Kommissionærer i London, Erik Jensen og Ingwersen, at de nævnte Selskaber 1882 satte to Dampskibe *„Zephyr“* og *„Alford“* i Gang paa Esbjerg, men dog ogsaa fordi D. F. D. S. havde forlagt Landingsstedet til Parkeston og derved berøvede de nævnte Selskaber en Fragtfortjeneste. Et Par jydske Kreaturhandlere, Damman Jensen og Peder Jensen, blev Selskabets Ekspeditører ved Esbjerg Havn. Følgen blev, at Fragten atter kom betydeligt ned, men da det snart viste sig, at man ikke kunde faa den nye Konkurrent bort paa den Maade, indlod man sig i Underhandlinger. Disse var og er imidlertid hemmelige, saa Enkeltheder kendes ikke. Men Resultatet blev, at de engelske Selskaber skulde inddrage deres Skibe. De havde dengang overført 1847 Stkr. Kvæg og 1352 Faar. Dermed var altsaa D. F. D. S. atter ene om Farten.

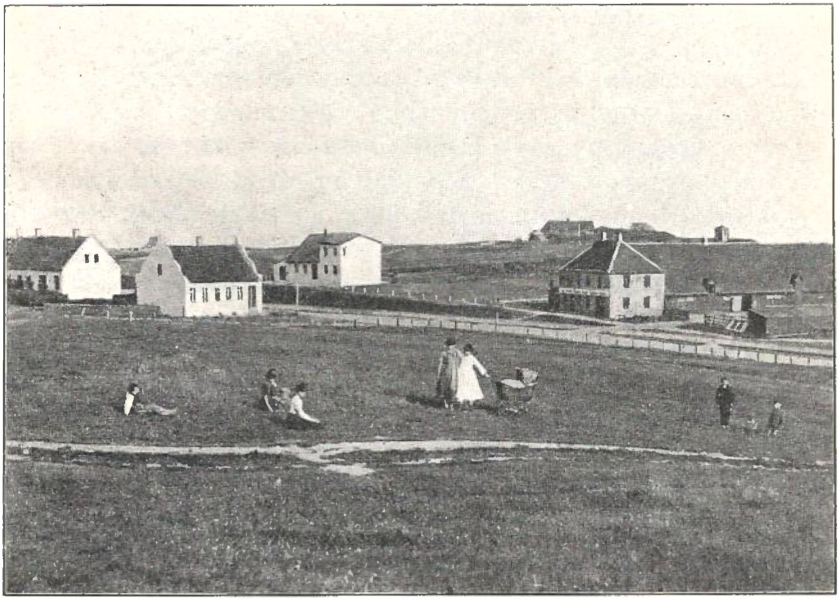


Proprietær P. Breinholt.

Man skønnede tidlig, at i Esbjerg var gode Fremtidsmuligheder. Og samtidig med, at Selskabets Skibe begyndte paa Kreatureksporten derfra, sørgede man ogsaa for at faa fat i en dygtig, velkendt Mand, som alle stolede paa, til at være Selskabets Ekspeditør. Han skulde varetage baade dets og Kreaturafsendernes Interesser, have Tilsyn med de ankomne Kreaturer, med Stalde og Skibe. Denne Mand blev *Poul Stokholm Breinholt, Boddum-Bisgaard i Thy.* Han er født paa Damsgaard paa Mors, 23. August 1825, og hører til den Kreds af vestjydske Proprietærslægter, som altid har givet sig meget af med Kreaturhandel, og som fra de unge Aar af var kendt med denne Handel og med de Ture til Husum og Hamborg, som den førte med sig. Dette gælder ogsaa P. Breinholt. Som Dreng har han flere Gange trasket til Husum bagefter en Stude-, Svine- eller Gaaseflok; tidlig begyndte han ogsaa selv at handle, og han var kun 22 Aar, da han blev sin egen Mand, idet Faderen købte Boddum Bisgaard til ham, som dengang

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

var paa 230 Tdr. Land og 26 Tdr. Hartkorn. Her var altsaa nok for hans unge Virkelyst, og han fik snart Gaarden sat i god Stil, ligesom han ogsaa blev Foregangsmand i de Reformer, som da begyndte at komme: Nye Kvægracer, Fedning, Vandmejeri osv. Samtidigt passede han Studehandelen. To Gange om Aaret var han i Husum eller Itzehoe, og da Banen fra Struer til Aarhus i 1865 blev aabnet, gik Studene den Vej, og han begyndte da ogsaa at ekspedere andres Stude sammen med sine egne. Fra Aarhus gik de med Damper til Flensborg, senere fra Aarhus til Fredericia, og da østjydske Bane fra 1868



D. F. D. S. første Kontor og Stald.

var aaben hele Vejen, gik Studene med Ekstratog fra Struer lige til Husum. Det var mest *magre* Stude, denne Handel gjaldt. Men baade han og andre *fedede* ogsaa mange Stude, som for en stor Del blev ført til England. Han var med til i 1853—55 at laane en Damper „Jylland“ af Regeringen, som gik ind i Limfjorden og derfra til London med fede Stude.

Under dette Arbejde havde P. Breinholt skaffet sig en stor Bekendtskabskreds, og da han tilmed var afholdt og velset, hvor han kom, var det med nogen Grund, at Paul Peter-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sen, D. F. D. S.s Driftsinspektør for Jylland, kunde indestaa for, at der ikke i hele Jylland fandtes en Mand, som var saa vel skikket til at varetage Selskabets Interesser i Esbjerg som han. Han paatog sig da ogsaa, 1875, at gøre et Forsøg, men han blev dog boende paa Boddum-Bisgaard det første Aars Tid; først da han saa, at det gik, og at Eksporten fra Esbjerg sandsynligvis havde en stor Fremtid for sig, flyttede han 27. August 1876 derned. Her boede han med Familie i de første Par Aar i en meget tarvelig Lejlighed, først 1878 kunde han flytte ind i sit eget Hus. — Hans Beregninger viste sig iøvrigt at slaa til. Det var en lykkelig Begyndelse her var gjort, baade for Selskabet, han tjente, for Landet og for ham selv. Og da han ogsaa ved andre Foretagender tjente en Del, blev han efterhaanden en velstillet Mand i økonomisk Henseende. Men hans store Interesse for nye Virksomheder, hans Foretagsomhed og hans gode Hjerte tillod ham ikke at lukke sig inde med sin Formue, — kom der en Mand til ham, der var i Nød for Penge, kunde han ikke godt sige Nej, selv om Sandsynligheden for Tilbagebetaling ikke var ret stor; og kom der et nyt Foretagende op, som saa ud til at kunne blive til Gavn for Byen, saa stod hans Pung aaben, og han fulgte det med største Interesse. Dette gælder dog især *Fiskeriet.* Han satte en Del Penge til derpaa sammen med andre, som det senere skal fortælles, men de naaede dog derved at faa begyndt. Siden hjalp han mange enkelte Fiskere igang, og han kunde staa timevis nede ved Havnen og fryse for at se, hvad Baadene havde fanget, efterhaanden som de kom ind. — Men der er i det hele næppe gjort nogen ny Begyndelse i Esbjerg i disse Aar, uden at han var med deri, oftest som Foregangsmand. Det var Breinholt, Pastor Kemp, Toldforvalter Hassing og Skibsbygger Dahl, som begyndte Arbejdet for at faa en Kirke i Esbjerg, og den Dag, den blev indviet, 18. December 1887, var en af de gladeste Dage i hans Liv. Han var med, da Byen 1891 skulde have sin egen Bank, Esbjerg-Fanø Bank, og blev Formand i Bankraadet, og han var med til at vedtage Opførelsen af dens Bygning, men han kom aldrig ind i den. Han døde 22. Juli 1897.

D. F. D. S. søgte at holde Skridt med Udviklingen i Esbjerg, baade ved at gøre Turene mere og mere regelmæssige og ved at indsætte flere og større Skibe, navnlig Hjuldamperen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

„*Koldinghuus*“ paa 610 Tons, som i 1883 blev bygget til Farten paa Parkeston, og som var indrettet til Kreaturtransport og med de daværende Dybdeforhold paa Barren for Øje. Og nu begyndte fra den Tid ikke blot Jyllands, men ogsaa Fyns, og tildels Nordslesvigs Eksport at gaa den Vej. *Smørret* holdt sig dog fremdeles noget tilbage, fordi Jernbanevognene endnu ikke var indrettede for denne Vare, saa at man f. Eks. fra Limfjordsegnen hellere sendte Smørret pr. Skib fra Aalborg. Men med *Kreatureksporten* gik det fremad. I 1883 naaede den 34,000 Stkr. og af Faar 37,000 Stkr., men det var ogsaa Højdepunktet; fra den Tid gik det, af Grunde, som senere skal anføres, ned og op, men disse Tal naaedes aldrig mere. Ganske vist vedblev Kvægudførslen fra Esbjerg (og det vil i det væsentlige sige fra Jylland) at være betydelig lige til vore Dage, men da det aarlige Gennemsnitstal dog er lidt mindre (1875—83: 20,145, 1884—98: 19,876), saa er Tilbagegangen, *set i Belysning af den øvrige Udvikling,* alligevel betydelig. Aarsagen til denne Nedgang var som bekendt Tilførsel til England af amerikansk Kvæg og af frossent Faare- og Oksekød fra S. Amerika og Australien. I de samme Aar var det, at Kornpriserne var dalet ret betydeligt.

Men da danske Bønder samtidig med, eller ialfald straks efter denne Nedgang, fandt Opgang ad andre Veje, saa laa der ikke deri nogen stor Ulykke, tvertimod blev det kun en passende Spore til at begynde den rigeste Fremgang, som dansk Landbrug endnu har set. Samme Aar, 1883, som Kreatureksporten fra Esbjerg naaede Højdepunktet, udførtes herfra over 3 Mill. Pd. Smør og over 2 Mill. Pd. Flæsk, en Stigning af henholdsvis 800,000 og 1,200,000 Pd., den største, man endnu havde set, bortset fra Isvintrene. Ganske vist stammer en Del af den øgede Flæskeudførsel fra, at Tyskland havde gjort Vanskeligheder med Hensyn til amerikansk Flæsk, og da dette ogsaa kom til at gaa ud over Danmark, som var aaben for denne Artikel, blev Følgen, at der gik mere til England end sædvanlig, altsaa over Esbjerg. Men alligevel betyder Fremgangen, idet det allerede nu kan anses for berettiget at bruge Esbjergs Udførsel som Maalestok, at dansk Landbrug er i Færd med at forandre Karakter, er ved at blive et *Industrilandbrug.* Thi det gaar fra den Tid mere og mere over til Produktion af Fedevarer, som, for hvert Aar der gaar, kræver mere og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mere indviklede Metoder og Maskiner. — En saadan Overgang gaar dog ikke af uden Tab og et Øjebliks tilsyneladende Stagneren. Mens hele Landbrugsudførslen i 1880—84 var 163 Mill. Kr. værd i Gennemsnit aarlig, saa var den 1885—89 kun 151 Mill. og 1885 endog kun 133 Mill. Dette var dog ogsaa Lavpunktet, fra nu af gaar det jævnt opad, men det er dog først 1888, at man ret begynder at faa Magt over de nye Forhold. Dette Aar byggedes en stor Del af vore Mejerier, og Smørproduktionen tog et mægtigt Opsving, — over Esbjerg steg Udførslen fra 6 Mill. til 14 Mill. Pd., men det maa dog tilføjes, at Begyndelsen af Aaret bragte en streng Isvinter. Endnu mere Betydning for Esbjergudførslen fik dog en anden Ting. *Den 29. November 1887 havde Tyskland,* paa Grund af, at Svinepesten var bleven overført fra Sverrig til Sjælland, *fuldstændig lukket for levende Svin og raa Svineprodukter fra Danmark,* og da dette gav Stødet til *Slagteriernes Fremkomst,* saa kan denne Dato, frem for mange andre af samme Slags, nok siges at være *en Milepæl i vort Landbrugs Udvikling.* Landets Udførsel af levende Svin sank fra 262,000 i 1887 til 22,000 (15,508 over Esbjerg) i 1888; men samtidig steg Flæskeudførselen fra 35,5 Mill. Pd. til 70,6 (deraf næsten 31 Mill. over Esbjerg)[1]. Men ogsaa for Esbjerg fik dette Forbud meget stor Betydning, thi da dette blandt andet førte med sig,

[1] Den allerede dengang ret betydelige Flæskeudførsel stammede fra nogle faa Slagterier, som enkelte dygtige Mænd havde faaet sat igang. Af dem, der eksporterede over Esbjerg, maa især nævnes *Holstebro,* som begyndte 1879 og i de følgende Aar udførte en stor Part af Esbjergeksporten, — i 1881 327,913 Pd. saltet Flæsk eller omtrent det halve, 1883 1,462,426 eller $^2/_3$. Efterhaanden kom dog andre Slagterier med. *Varde* begyndte samme Aar som Holstebro, men Udførslen blev foreløbig ikke betydelig, først 1884 kom det op til 1,513,287 (Holstebro 1,602,701). I 1886 gik det atter tilbage med Varde, men *Randers* kom i Stedet med 1,584,670 Pd. (Holstebro 1,884,213). Ja endog *Aarhus, Aalborg* og *Assens* sender nu over Esbjerg, fra Isvinteren 1885—86. Ogsaa 1887 var det Holstebro og Randers, som udførte det meste, henholdsvis 3,524,830 og 1,443,500, det første Tal er det halve af Esbjergeksporten, tilsammen er det $^5/_7$.

Denne Eksport er i 1888 som følger:

Aalborg	7,573,000 Pd.
Holstebro	4,816,705 -
Randers	3,933,834 -
Varde	3,445,328 -
Aarhus	2,241,774

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at vor Landbrugseksport maatte gaa andre Veje, saa vendte den sig endnu mere afgjort mod England end før, og da først kom *Esbjergs glimrende Periode.*

Under disse Omstændigheder fik den hurtige og regelmæssige Forbindelse med England en saadan Betydning, at man indsaa, at der af almene Hensyn maatte bringes større Ofre derfor, end det kunde tilkomme et privat Selskab som D. F. D. S. at bære. Derfor var det, at Regeringen, paa Initiativ af Professor Segelcke, traadte til med en saakaldt *Subvention.* Ved en Overenskomst med Staten forpligtede Selskabet sig 1888 til — mod en Erstatning af 150,000 Kr. aarlig — at forøge Turenes Antal mellem Esbjerg og Parkeston til 3 om Ugen (før 1), ligesom Fragttaksterne blev nøje bestemt.

Den subventionerede Fart begyndte 14. Januar 1888. Nu var der Forbindelse med Parkeston 3 Gange ugentlig, med Newcastle 1 Gang, og desuden fik Selskabet 20,000 Kr. ekstra for at holde et Skib igang paa Hull en Gang ugentlig[1]. Da dette ophørte med Udgangen af 1889, blev denne Rute forlagt til Grimsby. — Allerede fra 1886 havde en saadan Subvention været paa Tale. Paa Initiativ af de samvirkende sjællandske og jydske Landboforeninger henvendte Ministeriet sig 22. Februar 1886 til Landhusholdningsselskabet om dets Betænkning

Hjørring	1,828,142	Pd.
Horsens	1,539,256	-
Assens	1,270,930	-
Vejle	667,748	-
Esbjerg	477,748	-
Odense	382,935	-
Maribo	348,774	-
Vejen	287,805	-

Nogle af disse sidste Slagterier er dog *Andelsslagterier.* I Slutningen af 1889 var der 24 af disse og i Slutningen af 1890 34. Det gik efterhaanden med de gamle Slagterier som med Fællesmejerierne, de kunde ikke klare sig for det gennemførte Andelssystem.

I ældre Tid *saltedes* Flæsket paa almindelig Maade. I de senere Aar sker Saltningen derved, at der med en Maskine gennem mange fine Rør presses Saltlage ind i Flæsket. Der gives *Toldgodtgørelse* for det forbrugte Salt. — Det samme er fra 1893 Tilfældet med det til det udførte Smør forbrugte Salt; Godtgørelsen beløber sig her til ca. 4 Øre pr. 100 Pd. Smør. Det var Jørgen Jørgensen, Vibholm, da Mosevraa, som fik Tanken og fik den gennemført.

[1] Den subventionerede Fart paa Hull begyndte 24. Marts 1888 og Subventionen gjaldt kun for fede Svin.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

over denne Sag. Senere blev der nedsat en Kommission til „Undersøgelse af den danske Smørproduktions og Smørhandels Stilling". I denne Kommissions Betænkning siges, at Forbindelsen med Londons Marked baade maa ønskes hurtigere og hyppigere, navnlig for *Smørrets* Skyld, og foruden den Hjælp fra Statens Side, som hertil kræves, maa ogsaa Jernbanernes Planer, Hurtighed og Materiel indrettes paa denne Transport, ligesom der maa sørges for gennemgaaende Takster. I modsat Fald vil vi i England blive skubbet ud af vore Konkurrenter. Og især da *Esbjerg er vor eneste isfri Havn,* maa der sørges for, at disse Ruter udvikles paa tidssvarende Maade[1].

Sommeren 1889 fik denne Overenskomst en noget heldigere Form, idet Staten fra nu af skulde give Selskabet en direkte Understøttelse af 50,000 Kr. aarlig og desuden 15,000 Kr. for hver Shilling, som Fragten blev nedsat pr. Ton. Derved blev Forholdet klarere: at Staten ligefrem betaler en Del af Fragten, og Eksportører og Producenter mærkede ogsaa snart den gavnlige Virkning, idet Fragten blev nedsat med 5 Sh. pr. Ton paa Smør, Flæsk, Æg og Fisk, og Resultatet blev, som det ses af Tabellerne, *en voldsom Stigning af Eksporten fra Esbjerg.* Som før nævnt steg Smøreksporten fra 6 Mill. Pd. i 1887 til 14 Mill. Pd. i 1888, Flæskeeksporten fra 7 til næsten 31 Mill., Kød og Æg viste en lignende Stigning, og selv Udførslen af levende Kreaturer og Svin var igen gaaet betydeligt fremad. Dette sidste har maaske sin Forklaring deri, at Tyskland paa dette Tidspunkt var bleven lukket ude fra Sydenglands Kvæg- og Faaremarked. Vil man spørge, hvordan denne store Merudførsel kunde finde Afsætning, saa kan der svares, at der til dette Tidspunkt var bleven tilført det engelske Marked en Mængde dansk Flæsk fra hamborgske Slagterier! Forbudet fra Tyskland (29. November 1887) gjorde os da blandt andet den Tjeneste at skaffe os af med en kostbar Mellemhandler. — Endelig kan tilføjes, at det ogsaa var i disse Aar, fra 1887, men navnlig fra 1890, at *Fiskeeksporten* begyndte at tage Fart.

Til den store Stigning havde dog ogsaa en anden Ting bidraget, nemlig den strenge *Isvinter* i Begyndelsen af 1888,

[1] Folketingets Forhandlinger 1886—87, Tillæg B. 627. Skrivelse fra Indenrigsministeriet 16. December 1886.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

som lukkede alle Havne i 4 Uger (8. Marts til 3. April) undtagen Esbjergs. Det var — som før antydet — ikke første Gang, at Havnen viste sig at have denne betydningsfulde Egenskab, om den end denne Gang paa Grund af de særlige Omstændigheder og den haarde Vinter kom særlig tydelig frem. Det havde vist sig allerede Vinteren 1878—79, og naar undtages levende Kvæg, ses Stigningen for dette Aar ogsaa paa alle Eksportartikler, paa Smør er den endog enorm, men ingen havde lagt synderlig Mærke dertil, undtagen dem, som kendte Tallene. Den anden Isvinter kom 1881, da var Københavns Havn lukket fra 21. Januar til langt ind i Marts og dermed ogsaa vore andre Havne for kortere eller længere Tid. Atter var det kendelig paa de vigtigste Eksporttal, naar undtages Flæsk (lave Priser i England), og nu begynder man at blive opmærksom, ialfald i Esbjerg selv. I 1886 var atter de fleste af Landets Havne lukkede de første 2 Uger af Marts, men det var dog først 1888, at det blev slaaet fast i alles Bevidsthed: *Esbjerg er Danmarks eneste isfri Havn!* Men den Havn, som man altid kan blive tvungen til at benytte en Del af Aaret, ligger det ogsaa nær at bruge forøvrigt. Og naar Eksporttallene de næste 4—5 Aar ikke blot holdt sig, men gennemsnitlig gik en Del fremad for efter dette Tidspunkt at stige endnu langt stærkere, saa betyder det netop ogsaa, at vore *Eksportører,* og efterhaanden ogsaa vore *Importører,* nu har opdaget Esbjerg Havns heldige Beliggenhed. 1885 var Esbjergeksportens Værdi 8 Mill. Kr., 1895 60 Mill. Kr.

Da det tyske Forbud efter 3 Aars Forløb i Efteraaret 1890 atter blev hævet, blev der stærk Efterspørgsel fra Tyskland efter danske Fedesvin, og da samtidig Prisen paa det engelske Marked blev trykket af irsk Flæsk, kom der nu en Bevægelse i modsat Retning af den i 1888, saa kun lidt gik til England og langt Størstedelen til Tyskland som levende Svin. Allerede samme Aar, som Forbudet var hævet, gik Udførslen af levende Svin for hele Landet op til 109,000. Nogle enkelte Slagterier maatte vel ogsaa nedlægges, men i det hele og store holdt man Stillingen, — Tyskerne kunde gerne atter faa levende Svin fra os, men hvad man havde lært som Følge af Afspærringen, vilde man ikke derfor opgive. Flæskeudførslen fra Esbjerg, som nu var omkring 40 Mill. Pd., gik da ogsaa for

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

1890 kun et Par Mill. Pd. ned, og da der atter i Begyndelsen af 1891 kom en Isvinter, tog den fornyet Fart og naaede næsten 50 Mill. Pd. Ogsaa Smørret holdt Stillingen godt og vel, men Udførslen af levende Kvæg led i dette Aar sit første alvorlige Knæk, idet den, paa Grund af Konkurrencen paa det engelske Marked med australsk og amerikansk Kød, gik fra 30,000 ned til knap 10,000 Stkr. Denne Eksport var i de følgende Aar væsentligst vendt mod Tyskland, skøndt den ogsaa fra den Side efterhaanden mødte store Vanskeligheder.

Det næste Mærkeaar i vor Landbrugseksports Historie, og dermed i Esbjergs, er 1892. *Den 4. Februar d. A.* udstedte England *Forbud mod Indførsel af levende Kreaturer fra Fastlandet* paa Grund af et Tilfælde af Mund- og Klovsyge paa Londons Marked. Man paastod, at det var dansk, og vel blev det paavist, at det efter al Sandsynlighed stammede fra England selv, men det hjalp ikke, thi levende Kvæg *skulde* dengang lukkes ude fra England, man havde kun ventet efter et passende Paaskud. Forbudet har da ogsaa bestaaet siden. — Dette førte til, at D. F. D. S. byggede et *Faareslagteri* i Esbjerg, og samme Aar blev der ogsaa sendt en Del slagtede Faar til Parkeston, saa Kødudførslen steg betydeligt. Men forøvrigt blev Forbudet ogsaa til Skade for den øvrige Udførsel, thi da Ruten paa Newcastle nu ikke længere kunde betale sig og derfor 19. Februar blev inddraget, saa tabtes derved ogsaa et Afsætningssted for Smør og Flæsk. Smøreksporten gik af den Grund næsten $4^1/_2$ Mill. Pd. ned, og for Flæskets Vedkommende gav Aaret vel Fremgang, men ikke saa stor, som man ellers kunde have ventet.

Endvidere var det under *13. November s. A., at Provincialregeringen i Slesvig-Holsten,* paa Grund af et enkelt Tilfælde af Mund- og Klovsyge i Danmark, *helt lukkede Landegrænsen for alle klovbærende Dyr.* Dette Forbud blev af lige saa stor Rækkevidde som det engelske, thi det var Begyndelsen til den Række Vanskeligheder, som Tyskland med større og mindre Afbrydelser siden den Tid har lagt i Vejen for dansk Kvæg.

Men Forbudet gjaldt dog altsaa foreløbig kun *Landegrænsen;* der kunde udføres til Søs til Hamborg, og da denne Udførsel kom til at gaa over Esbjerg, blev der dog allerede dette Aar herfra udført over 4300 levende Kreatu-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

rer[1]. Og vel blev Forbudet 15. April lempet en Del, idet Indførsel blev tilladt mod 7 Dages Karantæne, men hellere end at udsætte sig for den Bekostning og det Tidsspilde, som dermed fulgte, fortsatte mange med Udførslen over Esbjerg, indtil Forbudet 18. August 1893 helt blev hævet, og derfor kom Udførslen for dette Aar ogsaa op til 29,000 Stkr. Hornkvæg.

Men da man ikke paa den Tid kunde finde tilstrækkelig Afsætning for vort Kvæg i Tyskland alene, selv om man havde turdet forudsætte nogenlunde gode Indførselsvilkaar, saa drev disse Forbud os ogsaa paa *dette* Omraade ind paa selv at slagte. Det var denne Gang Staten, der brød Vej, idet Indenrigsministeriet paa Landhusholdningsselskabets Forslag[2] fra April 1893 overtog D. F. D. S.s Faareslagteri i Esbjerg, og dette havde ogsaa været en Forudsætning, da det Aaret før blev bygget. — Fra den Tid blev der da slagtet en betydelig Mængde Kvæg baade i Esbjerg og andre Steder, og det kendes ogsaa paa Kødudførslen, idet denne steg fra 650,000 Pd. i 1892 til over det *10 dobbelte* i 1893. Ogsaa Smør og Flæskeudførslen gik dette Aar betydeligt op, Smørret endog til *næsten det dobbelte* mod Aaret i Forvejen, da det ganske vist ogsaa havde været langt nede. Denne Stigning stammer i det væsentlige fra, at Begyndelsen af 1893 bragte *en Isvinter,* som ganske vist kun lukkede Havnene (undtagen Esbjergs) 14.—21. Januar, men den ekstra Trafik, som i den Anledning kom til at gaa over Esbjerg, varede meget længere, nemlig fra 21. Januar til 10. Marts.

Det skulde dog vare nogle Aar endnu, før Kødeksporten kom til at svare til den lovende Begyndelse. I 1894 gik den ned til under det halve, og Nedgangen fortsattes endnu et Par Aar, hvad der stammer fra den tiltagende oversøiske Konkurrence. Ogsaa i anden Henseende blev 1894 et daarligt Aar for Esbjergeksporten. England var jo lukket for levende Kvæg, og da Tyskland fremdeles var aaben (siden 18. August 1893), saa var Udførslen af denne Vare over Esbjerg saa godt

[1] Disse Ture udførtes af „Koldinghuus", som gik første Gang 25. November 1892. En ringe Del af Udførslen gik forøvrigt (fra August 1892) til *Antwerpen*, uden at dette dog førte til en regelmæssig Forbindelse.

[2] For at drøfte dette og andre Emner, vedrørende Eksporten, holdt Selskabet Møde i Esbjerg 24. Marts 1893.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

som ophørt (62 Stkr.). Derimod begyndte Faareeksporten igen at gaa fremad, idet disse Dyr for nogle Aar fandt nogen Afsætning i Nordfrankrig (første Skib 8. November 1893). Men 1895 gav fuld Erstatning og mere til. I Begyndelsen af Aaret gav det en *meget streng Isvinter,* saa alle Havne, med Undtagelse af Esbjerg, var lukkede 2—6 Uger: Aarhus og København 7. Februar til 13. Marts, ja selv Frederikshavn fra 7. til 21. Februar, saa den norske Postdamper „Nyland", som ellers sejler paa denne Havn, fra 12. Februar til 8. Marts maatte sejle til Esbjerg, og det var kun med stor Vanskelighed, at de stærkeste Isbrydere kunde holde aaben tværs over Øresund og Bælterne. Følgen blev, at denne Gang ikke blot al Danmarks, men *ogsaa Sydsverrigs* Englandseksport kom til at gaa over Esbjerg, og siden den Tid er der forøvrigt hvert Aar sendt noget svensk Flæsk over Esbjerg til England. Smøreksporten steg med næsten 9 Mill. Pd., Flæsket med over 23 Mill. Pd. og ogsaa *Ægeksporten* blev nu betydelig. (Se Tabellerne).

Samme Aar greb Tyskland atter ind i Forholdene ved fra 1. Oktober 1895 igen at forbyde Indførsel af dansk Hornkvæg over *Landegrænsen,* et Forbud, der har bestaaet siden den Tid. Til Tønning, Hamborg, Flensborg, Lybæk og flere Steder var der derimod fremdeles aaben, dog kun mod 10 Dages Karantæne. Dette førte i Slutningen af Aaret atter til nogen Kreatureksport fra Esbjerg, dette Aar ialt 4000 Stkr. Og 1896 og 97 kom denne Udførsel endog op ved Siden af 1880-ernes bedste Aar, nemlig 30—33,000 Stkr. Den betydelige Stigning af Flæskeeksporten over Esbjerg baade 1895 og 96 har en lignende Aarsag, idet Tyskland paany 1. Oktober 1895 helt lukkede for vore Svin paa Grund af nogle Rødsygetilfælde. Men den deraf følgende rigelige Tilførsel til det engelske Marked i disse Aar svækkede Priserne, saa Tilførslen blev knap saa stor for 1898. Dette tyder paa, at den danske Eksport nu var bleven stor nok til at spille en Rolle paa det engelske Marked.

Derimod steg *Kødeksporten* i 1897 til næsten det 4 dobbelte, henved 5 Mill. Pd., fordi et nyt Skib med Subvention[1], paa Initiativ af *Landboforeningerne* blev sat i Gang paa Grimsby fra 14. September (1 Gang ugentlig). Hensigten var at

[1] 75,000 Kr. aarlig. Finanslov 1897—98.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

imødekomme den forøgede Efterspørgsel efter Kød i Midtenglands Minedistrikter, som var en Følge af, at Arbejdernes Kaar var bedret noget. Ægudførslen steg samme Aar til 2 Mill. Snese og er siden den Tid bestandig gaaet fremad.

I 1898 gik Udførslen af levende Kvæg paany betydeligt ned, fra 33,000 til 11,000, og det synes i det hele at være en Eksportvare, som man ikke mere kan regne videre med. Grunden til Nedgangen maa atter søges i de tyske Hindringer, idet man fra 1. Marts 1898 foruden de 10 Dages Karantæne tillige forlangte, at de indførte Dyr skulde bestaa *Tuberkulinprøven,* hvad der ikke med Hensyn til *Slagtekvæg* kan anses for berettiget. Men da Udgifterne til begge Dele nu kom op til 20 Mark pr. Stk. foruden Transportomkostninger, der f. Eks. til Hamborg var 10 Mark pr. Stk., saa virkede dette i Virkeligheden som en stor Forhøjelse af Indførselstolden, der var 9—25 Mark og vanskeliggjorde Indførslen i høj Grad, og det var naturligvis ogsaa Hensigten. Dertil kom saa, men først sent paa Aaret, 15. November, et Udførselsforbud fra den danske Regering paa Grund af et Tilfælde af Mund- og Klovsyge i Bjerre Herred.

Af disse Grunde blev man endnu mere drevet ind paa selv at slagte. Saa snart det tyske Paabud var kommet, udfoldede der sig de første Dage af Marts en livlig Agitation blandt fremragende jydske Landmænd og andre i Sagen interesserede for at faa oprettet *et stort Kvægeksportslagteri* med tilhørende ugentligt Marked. Idet man nemlig var tilbøjelig til at opfatte Paabudet som et Indførselsforbud og egentlig ogsaa helst saa, at alle opfattede det saaledes, da man saa bedst kunde tage fat i Enighed og med Kraft, saa ansaas denne Udvej for den bedste til at klare Skærene. Især paa et Møde i Aarhus, holdt af „Foreningen af jydske Landboforeninger", vandt disse Tanker Tilslutning. Man erklærede sig vel tilfreds med, at de af Ministeriet til Eksportslagterier uddelte Penge, 138,500 Kr., for Jyllands Vedkommende kun var tilfaldet 3 Slagterier: Esbjerg, Frederikshavn og Kolding, men man ansaa det dog for bedre at koncentrere endnu mere, saa at Staten tog Sagen i sin Haand, og paa et belejligt Sted, f. Eks. Esbjerg, oprettede det omtalte Eksportslagteri, stort nok til alle Fordringer og i Forbindelse med det en Konservesfabrik, Fabriker til Affaldets Udnyttelse osv. Det tilhørende Marked skulde

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

da ogsaa afholdes i Esbjerg. Her kunde de udenlandske Opkøbere og Slagtere hente, hvad de havde Brug for, lade det slagte og udføre det, og hvad der ikke blev solgt, skulde vi saa selv slagte og udføre.

Af disse store Planer blev dog ikke meget til Virkelighed. — Det omtalte ugentlige Marked blev afholdt fra Slutningen af Marts 1898 og har været holdt lige siden, men det store Slagteri kom ikke, vel nok fordi Nødvendigheden ikke var tilstrækkelig haard, thi trods alle Vanskeligheder *kunde* det dog betale sig at udføre Kvæg til Tyskland. Derimod blev Eksportslagteriet paa Havnen nu udvidet, der blev bygget Kølerum, og det blev i det hele indrettet paa tidssvarende Maade til Kreaturslagtning. Desuden fik Andeisslagteriet fra den Tid noget Statstilskud for at paatage sig en Del af Slagtningen, og Følgen af disse Foranstaltninger blev da ogsaa en stærk Stigning af Produktionen i Esbjerg de følgende Aar[1]. Naar Kødeksporten til Søs i 1898 alligevel kun steg et Par Mill. Pd., saa kommer det af, at meget af Kødet fra Esbjerg nu udføres over Landegrænsen.

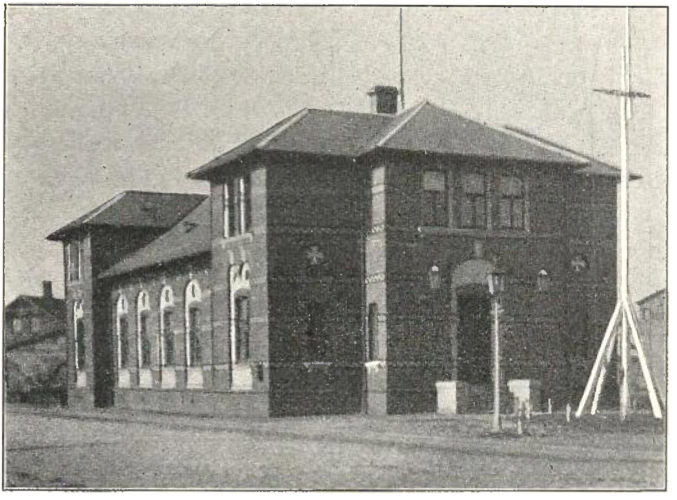
Med denne Episode synes Tysklands økonomiske Politik overfor Danmark endelig at være svinget nogenlunde til Ro, og Esbjergeksporten har da fra den Tid kunnet se en noget jevnere Udvikling i Møde. Ganske vist er der i Tabellerne meget vekslende Tal for Kødeksporten, hvad der stammer fra de vekslende Priser paa det engelske Marked (oversøisk Konkurrence), men dette spiller ikke nogen stor Rolle, da det kun er en mindre Del af Kødet, som gaar den Vej; den største Del gaar til Tyskland over Landegrænsen. Dette gælder ogsaa Fiskeeksporten, og derfor giver heller ikke de herhenhørende Tal noget rigtigt Billede af Udviklingen.

[1]

1899	blev	der	i	Esbjerg	slagtet	14,500	Stkr. Kvæg og	7146 Faar.
1900	—	—	—			16,539	—	7141 —
1901	—	—	—			15,872	—	4583 —
1902	—	—	—			19,315	—	4660 —
1903	—	—	—			16,535	—	4661 —

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Under denne stærke Udvikling maatte Skibsmateriellet og Ruterne naturligvis forøges af og til, og da D. F. D. S. fra 1882 lige til 1896 var ene om Farten, saa var det dette Selskab, som havde Forpligtelsen til at sørge for disse Ruter, hvad der ogsaa er sket paa en nogenlunde forsvarlig Maade. Fra 1880 var Turene regelmæssige: Til London (Thameshaven) én Gang om Ugen, til Newcastle hver 10.—14. Dag, fra 29. April 1881 dog en Gang ugentlig. I 1883, da Trafiken steg stærkt, maatte Turene til Tider fordobles. Ved Overenskomsten med Staten i 1888 blev dernæst Harwichruten (som fra 2. Juni 1880 var gaaet i Stedet for Thameshavenruten) besejlet 3 Gange ugentlig, og



D. F. D. S. nye Kontor paa Havnen.

en ny Fart blev begyndt paa Hull. Den var ogsaa subventioneret (20,000 Kr.), men da Staten opsagde Overenskomsten til Udgangen af 1889, forlagdes denne Rute som foran omtalt til Grimsby. I 1892 blev Ruten Newcastle inddraget (i Anledning af Forbudet 4. Februar), og i Stedet blev der sejlet nogle Gange til Antwerpen med Kvæg og Faar, og fra 1893 nogle Ture til Dunquerque med Faar. Oktober 1895 blev Ruten Esbjerg—Hamborg aabnet (i Anledning af den tyske Spærring af Landegrænsen) og har været drevet siden. — Skibenes *Antal* har selvfølgelig ogsaa maattet øges i den Tid, og i de forskellige Isvintre har Selskabet sendt en hel lille Flaade til Esbjerg.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kunde man saaledes ikke klage over, at *Trafiken* blev forsømt, saa havde der dog ofte været Misfornøjelse af flere Grunde, men især paa Grund af *Fragttaksterne.* I Slutningen af 1895 kom denne Misfornøjelse aabent frem paa et Par Møder, som blev afholdt i Aarhus 25. November og i Struer 1. December. Paa det første blev valgt en Deputation af 5 jydske Landmænd, hvoriblandt Godsejer Bech, Engelsholm og Ahlmann, Langholt, som ved en Henvendelse til Tietgen skulde forsøge at faa en billigere Kreaturfragt til Karantænestaldene i Hamborg, Altona og Tønning. Man forlangte en Nedsættelse af fra 9 Kr. til 8 Kr., men da Tietgen ikke mente, at Selskabet kunde gaa ind derpaa, vedtog man paa Mødet i Struer at oprette *en Eksportforening,* som baade skulde sørge for billigere Fragttakster, eventuelt ved selv at fragte Skibe, og for bedre Karantæne- og Markedsforhold i Hamborg, Altona og Tønning. Dette blev dog dødfødte Planer, Foreningen fik intet af det planlagte gennemført, og det blev da en Forening af 8 Opkøbere, *Kreatureksportforeningen „Thy“,* som først tog Konkurrencen op, idet de, da det andet ikke blev til noget, fragtede Damperen *„Omøsund“,* som netop kunde tage de ca. 200 Kreaturer, som de ugentlig eksporterede; Fragten for andre satte de straks ned til 6 Kr. Første Tur sejlede man i Februar 1896.

Efter et Par Aars Forløb blev der dog indgaaet Overenskomst, saa Thyboerne fik den forlangte Prisnedsættelse. Imidlertid havde ogsaa Grosserer Pagh med sit Skib „Mercur“, som havde sejlet siden 1895, i Begyndelsen af 1896 begyndt en lignende Konkurrence, som først ophørte 1901, da D. F. D. S. ogsaa her fik en Overenskomst i Stand. Men da Fragten derefter blev sat op paany(!), *gik Thyboerne til Kolding,* hvorfra deres Kreaturer senere er udført til Flensborg og Aabenraa. Derved kom der ret Fart i Markedet og Eksporten her, til Skade baade for Esbjerg og D. F. D. S. Dette Marked var forøvrigt saa smaat begyndt 1898, idet Mattrup i Lemvig fra Slutningen af 1895 paa Grund af de høje Fragttakster førte sine Kreaturer til Kolding, og han var saaledes den første, som brød med D. F. D. S.

Samtidig var der imidlertid rejst en offentlig Kritik af Selskabets Forhold til Landbrugseksporten, som var af en dybere og mere omfattende Art, og som blev langt farligere for dets Stilling i Esbjerg. Denne Kritik fik især sit Udtryk i en Fo-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

respørgsel om Eksportforholdene over Esbjerg til England, som 6 Folketingsmænd stillede i Folketinget 18. November 1895, og som former sig som en skarp Kritik: Fragterne er for høje, Sejladsen tager for lang Tid, og Varerne behandles ikke godt nok. Det maa dog tilføjes, at Kritiken gælder lige saa meget *Regeringens Kontrakt,* som det gælder Selskabets hele Forhold. Endelig klages der over, at Selskabet ikke har saa megen Interesse for Esbjergruterne som for de østjydske, fordi det tjener mere ved de sidste. Man kan ganske vist ikke lægge Selskabet til Last, at det saaledes her og der plejer sine private Interesser, da det *er* privat, men det er uheldigt for Landet, og man mener derfor, at det er det bedste, at *Staten overtager disse Ruter,* og Agrarforeningen og jydske Landboforeninger sluttede sig til dette Krav[1].

Deraf blev der dog intet, idet man frygtede Bekostningerne ved en saadan Plans Gennemførelse, og da Regeringen i det hele søgte at forsvare Selskabet, kom der ikke meget ud af Kritiken. Men Selskabet havde dog baade gennem dette og de etablerede Konkurrencer forstaaet, at det var hensigtsmæssigt nu at gøre noget mere for disse Ruter, og allerede 1896 blev der bygget 3 nye Skibe, som efter Planen skulde i Gang her. Da det kom til Stykket, blev dog de to, paa Foranledning af københavnske Grosserere, i København, og kun det ene, „*N. I. Fjord*", paa 653 Tons, kom til Esbjerg (15. Juli 1896). Erstatning fik man først 1901, da „*I. C. la Cour*" byggedes til Esbjergruterne. I 1899 gik ialt 8 Skibe af Selskabets paa disse Ruter: 5 til Parkeston, 2 til Grimsby og 1 til Hamborg.

I denne Fremstilling af Eksportens Udvikling vil man have lagt Mærke til, at navnlig to Ting har spillet en stor Rolle. Den ene er *Isvintrene.* De har været af overordentlig stor Betydning for Esbjergs Udvikling, og det er nærmest under dette Synspunkt, vi her maa betragte dem. Iøvrigt maa de jo siges at have været en Ulykke for Landet, men Skaden vilde have været ubodelig, hvis ikke Esbjerg Havn havde været. Man maa huske, at her er Tale om *Eksportvarer, som ikke taaler at gemmes.*

[1] Denne Sag optog en meget stor Del af Folketingets Møder 19., 21. og 22. November 1895.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den anden Ting er *den engelske og tyske Regerings voldsomme Indgreb* i den frie Omsætning. Men fra England er kun kommen et, — det er de tyske, der har været mest mangfoldige og lunefulde, og da dette har bidraget til at vende Eksporten mod England, *saa har ogsaa dette været til Gavn for Esbjerg.* Forøvrigt er disse Forbud vel i nogen Maade, hvad de giver sig ud for at være: Et Udtryk for en større Omhu for den offentlige Hygiejne, men de er i langt højere Grad et Udtryk for den økonomiske Krig mellem Landene, som er bleven permanent, siden Samfærdselsmidlerne har naaet en saa uanet Fuldkommenhed.

Man kunde med denne Fremstilling for Øje synes, at Esbjerg er saa afhængig af Englandseksporten, at hvis Tyskland en Dag proklamerede fri Indførsel af danske Landbrugsprodukter, saa vilde Byens Velfærd være truet. Der er dog næppe nogen stor Fare, om end Byen nok vilde mærke en saadan Forandring. For det første vil *Havnens Isfrihed* altid gøre Esbjerg til en Plads af stor Vigtighed, og for det andet beror Byens Velstand i de senere Aar nok saa meget paa *Importen* som paa Eksporten. Angaaende den sidste maa det endda huskes, at dens Stigning siden 1888 har sin Grund i en *kunstig* Foranstaltning: *Subventionen.* Og denne vil næppe nogensinde kunne undværes, naar Transporten af Varerne skal være tidssvarende, thi saa kan Skibene kun i ringe Grad indrettes paa at tage Varer med tilbage, men maa returnere tomme.

---

2. *Importen.*

Det var under Diskussionen om Esbjerg Havn en stadig Forudsætning, at det kun kunde blive en *Eksporthavn,* mere forlangte man ikke, og skøndt selv de største Forventninger i den Henseende blev overtruffet, saa var den dog meget længe, ja egentlig de første 20 Aar, heller ikke andet.

Grundene til, at *Importen* ikke foreløbig blev til noget, var mange. At den opvoksende By kun havde et meget lille Opland betød endda ikke saa meget, thi skøndt et stort Opland til en By vel kan være en Støtte for en begyndende Import, saa forslaar det dog ikke ret længe, og det var ogsaa først da driftige Mænd i Esbjerg erobrede et Opland i videre Forstand, nemlig hele Vestjylland, at Importen ret blev til noget. Men

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

det var tungt at komme i Gang. Der var for det første Hindringer knyttede til Stedet selv: Man havde ingen Kreditoplagsret, Eksportskibene gik foreløbig uregelmæssig, og de var, som før antydet, heller ikke indrettet paa Import og kunde ikke godt i nogen væsentlig Grad indrettes dertil. Dernæst skulde der lang Tid til, før de jydske Handelshuse vænnede sig til de direkte udenlandske Forbindelser, de havde hidtil nærmest været Filialer af de store Firmaer i København og Hamborg. Og endelig — og det er maaske det væsentlige — varede det meget længe, før man kunde forstaa, at der kunde komme noget godt fra Vestjylland, og før man kunde faa Tillid til Esbjergs Fremtid, og hvad de gamle Byer angik, især Naboerne, da betragtede de nærmest Esbjerg med den Haan og Mistænksomhed, som en saadan Opkomling efter gammel Skik og Brug fortjener, i Stedet for, at de skulde have forstaaet, at det var i deres, som i hele Landets Interesse, at den hurtigst muligt kom til Kræfter. Men denne Stemning holdt sig meget længe overfor den nye By og bidrog særdeles meget til, at Folk med Kapital og Dygtighed holdt sig tilbage.

Grosserer, Konsul D. Lauritzen.

Men Eksporten steg og steg, og dermed Byens Forbindelser. Den begyndte at slaa Rod i den magre jydske Jord, og enkelte af Rødderne gik langt ud. Saaledes var der da skabt de første Betingelser for Storhandelen og Importen, og en Dag holdt saa ogsaa de Mænd deres Indtog, som skulde udnytte disse Muligheder og gøre Esbjerg til en Importby. Havde de ikke just altid den fornødne Kapital, saa havde de Mod og Energi og dernæst Forstaaelse af og Tro paa, at her var noget at gøre.

En af de første af disse Mænd og ialfald den, som har faaet størst Betydning for Esbjerg, er *Ditlev Lauritzen,* født i Ribe 1859, hvor han senere blev Medhjælper i sin Faders, J.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Lauritzens Trælastforretning. I Slutningen af Aaret 1883 grundlagde han en Forretning i Esbjerg, foreløbig i sin Faders Navn, da han ikke selv var myndig, og Navnet har Forretningen beholdt lige siden. Den begyndte straks som *Importforretning,* navnlig med *Kul,* men der indførtes ogsaa *Træ og Bygningsartikler,* og dette var egentlig Forretningens første Grundlag. Lokalerne bestod det første Aar kun af et lejet Værelse (Kongensgade 8); fra 1884—91 var de i Tømmerpakhuset paa Tømmerpladsen og først 1888 tog Lauritzen fast Ophold i Esbjerg; 1891 byggedes Ejendommen Kongensgade 6, og 1894 den nuværende Ejendom, Havnegade 45.

Efter et Par Aars Forløb udvidedes Forretningen til ogsaa at omfatte *Import af Foderstoffer og Kunstgødning,* 1887 kom dertil *Eksport af Smør.* 1888 købte L. det første Dampskib „Uganda" for selv at kunne fragte Kul, da Esbjerg Havn jo i disse første Aar var i saa daarligt Ry, at det næsten var umuligt at fragte Skibe hertil til en rimelig Pris. I 1895 var dette Rhederi vokset til at omfatte 3 Skibe og blev da omdannet til et Aktiedampskibsselskab: *Vesterhavet,* som i 1905 ejede 14 Dampere. Aktiekapitalen var 440,000 Kr. og er senere to Gange udvidet, 1897 til 710,000, 1898 til 1,000,000. Udbyttet var 1896—1901 aarlig 10 pCt., 1902—05 aarlig 5 pCt.

I 1892 afstodes *Trælastforretningen,* som stadig var vokset, dog vedblev Lauritzen at have Halvpart i den; men et Par Aar senere blev den sammensmeltet med Tømmerhandler L. Bøtkers Forretning under Firma: *Esbjerg Trælastforretning,* ledet af Bøtker og M. Knudsen. 1893 blev *Foderstofforretningen,* som ligeledes var vokset sig stor, til et af Lauritzen og flere oprettet Aktieselskab, kaldet *Eriksen & Christensen* efter de to Herrer, der blev antaget som Ledere. 1896 blev Forretningen i *Bygningsartikler* afstaaet til *Thorvald Møller* fra Askov, som oprettede Firmaet Th. Møller & Co. med Møller og Lauritzen som Indehavere. 1897 blev *Kunstgødningsforretningen* solgt til „Det danske Gødnings-Kompagni", København, der fortsatte Forretningen som Filial af Hovedkontoret. 1898, da ogsaa *Smørforretningen* var vokset op til en betydelig Afdeling, optog Lauritzen d'Hrr. *H. Bruhn* og *C. C. Cloos* som Medindehavere, og Forretningen fortsattes derefter selvstændig under Navnet *„Lauritzens Smørforretning".* Siden den Tid har Hovedforretningen været Dampskibsrhederi og Kulforret-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ning. 1899 og 1900 stiftedes to nye Dampskibsselskaber, idet Lauritzen gik ud fra, at der vilde blive mere Fragt til flere mindre Selskaber end til et større, og at der saaledes ogsaa vilde blive mere Fortjeneste til Byen, og tillige var det hans Haab, at der saa ogsaa vilde blive Betingelser for Anlæg af et større Skibsværft. Det første, *„Jylland“*, blev grundlagt af Lauritzen og *Konsul Greibe* og er siden ledet af den sidste. Det ejer 1905 3 Dampskibe og har en Aktiekapital af 400,000 Kr. Det andet, *„Dania“*, blev grundlagt af Lauritzen, Direktør Heilbuth, København, og Selskabets nuværende Forretningsfører, *Chr. Andresen.* Det ejer 1906 3 Dampskibe, Aktiekapitalen er 230,000 Kr.

At denne vældige Virksomhed er kommen Byen til Gode er klart, og Lauritzen har ogsaa under al sin Virksomhed haft dette i Tanker. Han har vel følt, at han skulde bruge sine rige Evner ogsaa til Gavn for andre, og dette, og ikke mindre hans lyse Tro til Byens Fremtid, har gjort ham det muligt at se stort paa de Opgaver, som laa for, at faa Mod til at prøve nye Veje, og det har givet ham en lykkelig Haand til at finde de rigtige. Men ogsaa mere direkte har han haft Byens Vel for Øje, ikke mindst ved at være agtpaagivende overfor Virksomheder, der kunde tænkes at gavne de brede Lag. Det er fra dette Synspunkt, at blandt andet hans Arbejde for at udvikle *Fiskeriet* maa ses. Begyndelsen blev gjort med, at han 1903—05 hjalp henved en Snes Fiskere til billige Prioritetslaan i Handelsbanken, hvorved Esbjerg Fiskerflaade udvidedes med ca. 20 nye Rødspættekuttere, og lige saa mange driftige Fiskere fik Adgang til at faa eget Fartøj. I samme Spor fortsattes 1905 ved Bygningen af den første Sildekutter til Vesterhavsfiskeri[1]. — I 1903 indførte og fordelte han 4000 Sække *„up-to-date“ Kartofler,* agiterede for en Eksport til England af disse Kartofler og begyndte selv derpaa 1905. — I 1904 startedes et *Rebslageri,* som 1905 beskæftigede 35 Mand. — Ogsaa *Plantningssagen* interesserer ham, han var 1891 med til at anlægge Gjesing Plantage, og i Foraaret 1902 paabegyndte han selv Tilplantningen af 165 Tdr. Land. — Ganske naturlig

[1] Denne Virksomhed er 1907 udvidet med to Damptrawlere, og samme Aar blev bygget 6 Motorkuttere til Torskefiskeri under Island, et Foretagende, der er anlagt paa samme Maade, saaledes at Fartøjerne efterhaanden ved Fiskernes Andel i Udbyttet overgaar til disses Eje.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vil han ogsaa gerne hjælpe Søfolk; det er et Udslag deraf, at han i 1901 fik oprettet „Bombebøssen“ til Understøttelse for Søfolk.

1893 blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog, 1894 til fransk Konsul. Ogsaa hans Bysfæller har i Aarenes Løb betroet ham mange Tillidsposter. — Det kan bemærkes, at baade han og P. Breinholt, vel nok de to, der har bidraget mest til Esbjergs Fremgang, er af gamle, vestjydske Bondeslægter. Lauritzens Forfædre har, saa langt tilbage, de kan følges, levet som Bønder i Vilslev, nord for Ribe.

Grosserer, Konsul H. Pagh.

Af ældre Importører, som havde Mod til at tage fat under de tarveligste Forhold, bør dernæst nævnes *Henrik Pagh,* født i Fredericia 1859. Om Begyndelsen fortæller Pagh selv saaledes: Tanken om en engros Forretning i Kolonialvarer i Esbjerg fremkom, da Hamborgs Frihavn var fuldført 1888. Efter alt at dømme maatte den blive en betydelig Støtte for en saadan Forretning ved en Havn paa Vestkysten. At Tanken var rigtig, har jo senere vist sig, om der end maa siges med Tysken: „Aller Anfang ist schwer“. I Februar 1888 var jeg i Esbjerg for at træffe Aftale om Leje af et Pakhus, men Resultatet af denne Rejse var mindre tilfredsstillende, idet det den Dag var en forrygende Storm med Regn og Snesjap, saa at jeg om Aftenen paa Vejen til Banegaarden først mistede min Hat og dernæst mine Galoscher, som jeg lod i Stikken i et bundløst Ælte mellem Havnegade og Borgergade. Denne ublide Medfart bidrog sit til, at jeg tabte Lysten til at begynde dette Foraar, som ellers paatænkt.

Da Forretningen endelig i Foraaret 1889 begyndte, var det under de vanskeligste Forhold. Byen var kun Landsby, havde ingen Kreditoplagsret, ingen Bank og ingen Dampskibsforbindelse, som egnede sig for Import. Følgen af det sidste var, at naar vi købte en Vare i London, maatte den sendes til Es-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bjerg via København, det var den billigste Vej! Da især Manglen af Kreditoplagsretten var en stor Gene for vor Forretning, tog vi sammen med Firmaet J. Lauritzen Initiativet til, at der i Sommeren 1889 indsendtes et Andragende derom til Regeringen. I følgende Rigsdagssamling indbragte Estrup Forslaget, som blev vedtaget, og fra 1. Februar 1890 havde Esbjerg Kreditoplagsret, den første Handelsplads udenfor Købstæderne, som opnaaede dette.

Samme Sommer blev Manglen af en Bank tildels afhjulpen ved, at Filialerne fra Varde flyttede hertil 2 Gange om Ugen.

Ogsaa af en anden Grund blev Begyndelsen saa som saa. Lageret var meget ringe, da Hovedforsyningen var indladet i en Sejler, der afgik fra Hamborg 20. Marts. Den 2. April var vi endnu uden Efterretning om Skibet, og først 25. April modtog vi den Meddelelse, at Skibet paa Grund af Havari var søgt ind til Føhr.

Det viste sig imidlertid, at Skaden ikke var større, end at Skibet nok kunde have sejlet til Esbjerg, men da Lasten var ret kostbar, havde Skipperen benyttet sig af Lejligheden til at lave et større Havari og havde faaet Varerne udlosset. Grunden hertil var dog ikke ene at søge i den Fordel, han heraf kunde have, men snarere i den Frygt, han nærede for at sejle til Esbjerg, som han vidste var i Nærheden af Horns Rev. Varerne blev derefter ladet ind i et andet Skib, som naaede hertil 6. Maj.

Frygten for at sejle til Esbjerg holdt sig længe, saa man ikke for rimelige Fragter kunde faa mindre Sejlskibe hertil, som egnede sig for Stykgods, og i Vinteren 1889—90 kunde vi overhovedet intet Skib fragte. Dette medførte, at vi i Aaret 1891 købte en lille Skonnert „Helga“ til 60 Tons og senere „Astrid“ til 80 Tons, som begge sejlede mellem Hamborg og Esbjerg med Stykgods, til vi i 1895 fik en Damper „Mercur“, som stadig sejler paa samme Rute. Dog har vi nu Nr. 3 af dette Navn, idet den første solgtes 1898, den anden forliste paa Elben 14. Januar 1899.“

Som Kompagnon har Pagh hele Tiden haft *J. Quist-Pedersen,* født i Randers 1861. Kolonialforretningen er stadig gaaet fremad, og efter nogle Aars Forløb begyndte Firmaet tillige et Saltraffinaderi med Cindersfabrikation, som er vokset

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

op til en betydelig Forretningsgren og i 1901 overgik til et Aktieselskab: *Esbjerg Salt- og Cindersfabriker.*

Ogsaa Henrik Pagh har ivrigt deltaget i Arbejdet for at hjælpe den unge By frem. Han har været en af de virksomste i Arbejdet for Gas- og Vandværket og for et bedre Kloaksystem, ligesom han, som Medlem af Sogne- og Byraad, ogsaa ellers har taget sig meget af Byens Sager. 1891 var han med ved Oprettelsen af Esbjerg-Fanø Bank. 1894 blev han portugisisk Vicekonsul. 1899 blev han Ridder af Dannebrog.

Grosserer H. Eriksen.

Det er foran omtalt, at Lauritzens *Korn- og Foderstofforretning* i 1893 blev omdannet til et Aktieselskab med d'Hrr. *Eriksen & Christensen* som Ledere, (den første født i Vejle paa Fyn 1861, den sidste i Kolding 1858). Det viste sig snart, at man her havde været overordentlig heldig i Valget, thi under disse to Mænds Ledelse voksede Forretningen fra en ret beskeden Begyndelse op til en af de største i Landet i sin Slags. Omsætningen, som i Førstningen var ca. 1,000,000 Kr. om Aaret, var i 1905 omtrent 8,000,000 Kr., og det lejede Pakhus, man maatte begynde med, og som kun havde Plads til en 3—400 Tons, er nu afløst af tidssvarende Pakhuse med Plads til 12,000 Tons og med moderne Lade- og Losseindretninger. Siden 1903, da Christensen døde, har Forretningen været ledet af Eriksen. Han er en af Byens dygtigste Forretningsmænd og er en af dem, der har evnet at se de store Fremtidsmuligheder, som Esbjerg Havn har, og ikke mindst dens Betydning for *hele* Vestjylland, og han har villet sætte noget ind paa at udnytte disse Muligheder.

Om Synspunktet for Forretningen og om Esbjergs heldige Beliggenhed og store Betydning for Vestjylland skriver Eriksen selv saaledes: „Uagtet Esbjerg Havn, saa længe den har været til, har været den naturlige Ud- og Indførselsport for

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vestjylland, saa er det dog mærkeligt, hvor lidt Folk har haft Øje for dens Fordele til i Følge sin geografiske Beliggenhed aldeles naturlig at være Importstedet for de Varer, som Vestkysten af Jylland skulde forbruge, ligesom den jo ogsaa først efterhaanden har faaet den Betydning for Eksporten, som den af samme Grund kunde tilkomme.

Dette manglende Blik er aabenbart Grunden til, at en Virksomhed for at forsyne Esbjerg Havns Opland med Korn og Foderstoffer ikke er bleven til Virkelighed før saa sent som i 1890-erne. I Slutningen af 70-erne og Begyndelsen af 80-erne havde der udviklet sig en ret livlig Indførsel af disse Varer til Danmark, og hele denne Indførsel er for Vestkystens som for det øvrige Lands Vedkommende dirigeret over Østkysthavnene til stor Skade for Vestjyderne, som derved har faaet deres Varer alt for dyre ved den forøgede Jernbanefragt. Der var af og til gjort Tilløb til at indføre disse Varer til Esbjerg, men uden at der ret var nogen Plan deri. Det var først Lauritzens Forretning, som viste Levedygtighed, og som saa i 1893 gik over til nærværende Aktieselskab.

At Planen om et saadant Selskabs Dannelse har været paa sin Plads, viser noksom den store Udvikling, og det er store Summer, som Oplandet har sparet i Fragt ved at denne Virksomhed blev etableret.“

Eriksen er ogsaa Sjælen i en anden meget betydelig Virksomhed, som hænger sammen med Kornhandelen, nemlig Aktieselskabet *Valsemøllen,* oprettet 1899 med E. Ebbesen, Sønderskov Mølle, som Direktør. Naar ogsaa denne Forretning er vokset overordentlig stærkt, saa er det især Eriksens store Evner som Forretningsleder og navnlig som Opkøber, man kan takke derfor. Det første Aar var Omsætningen 805,717 Kr., 3. Aar 1,158,249 Kr., 5. Aar 1,411,965 Kr. 1905 blev Møllen helt ombygget, man fik nye Maskiner, og den gamle Dampmaskine til 80 Hestes Kraft blev ombyttet med en til 265. Møllens Produktionsevne var derefter 400 Centner Hvede og 200 Centner Rug i Døgnet.

Lauritzens Afdeling for *Bygningsartikler,* som i 1896 blev overladt til *Thorvald Møllers* Ledelse (Lauritzen har fremdeles Part i den), er ogsaa vokset op til en anselig Forretning. Th. Møller er født i Silkeborg 1862. I en halv Snes Aar havde han en Forretning i Askov, indtil han i 1896 flyttede til

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Esbjerg, draget af de større Forhold. Det er lykkedes ham at magte disse, saa Forretningen er vokset op til en af de største i Landet og er i stadig Udvikling. I 1900 købte Firmaet *Esbjerg Teglværker* paa Auktion efter de Aktieselskaber, der da ejede dem. De kan nu producere 10 Mill. Sten om Aaret og beskæftiger 60 Mand. Th. Møller er ogsaa Indehaver af et Patent paa *sort Tjæremaling* til Imprægnering af Træværk, Pap og andet, hvilket udnyttes af en ved Esbjerg Havn liggende Fabrik. Endelig driver han, sammen med Emanuel Jensen og Schumacher, København, en Monier- og Cementvarefabrik.

Grosserer Thorvald Møller.

Th. Møllers stærke Virksomhedstrang har ogsaa givet sig Udslag paa andre Maader. I det kommunale Liv har han ivrig deltaget; i flere Aar var han i Esbjerg Byraad. Især har han gjort et stort Arbejde for at faa *Handelsskolen* i Gang, han var ogsaa i længere Tid dens Forstander. Ligesaa ihærdig har han arbejdet for Skytteforeningen, hvis Formand han har været i en Række af Aar.

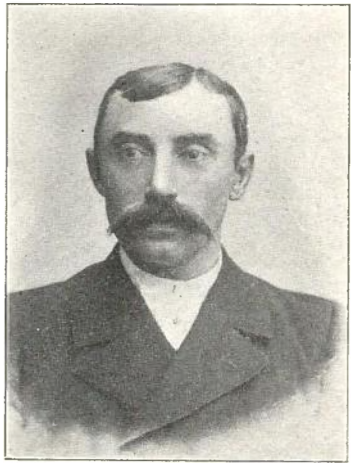
Ved Unionens Ophævelse 1905 blev Th. Møller udnævnt til norsk Vicekonsul.

I Forbindelse med de her nævnte Forretninger, som vel i det væsentlige maa kaldes de *grundlæggende,* vil det være naturligt at omtale dem, som ligeledes, enten ved Import eller Eksport, er knyttet til *Havnen,* saa at deres Trivsel i høj Grad afhænger af dennes Udvikling.

Af *Eksportforretninger* er Grosserer N. Hedegaards den ældste. *Hedegaard* (født i Thy 1857) begyndte 1883 en Importforretning i *London* af Smør og andre Landbrugsprodukter. Men allerede 1886 flyttede han til Esbjerg og begyndte her at eksportere Smør og Æg. Aaret efter gik han i Kompagni med

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

L. Nielsen Ladefoged i London under Firma L. Nielsen Ladefoged & Co. Da dette Firma blev Forpagter af Statens Eksportslagteri, blev Hedegaard den første, der besørgede Slagtning af Faar og Kreaturer i Forbindelse med Eksport til England. I 1899 hævedes Forbindelsen med Ladefoged, og siden har Hedegaard i eget Navn drevet en betydelig Forretning med Eksport af Smør og Kød samt Preservering og Eksport af Æg.



Grosserer N. Hedegaard.

I 1890 begyndte Firmaet Jackson i Birmingham ved *Joseph Vincent* en Smøreksportforretning i Esbjerg. 1893 flyttedes Hovedkontoret til København, men Afdelingen i Esbjerg blev fortsat, ledet derfra. I 1898 forenedes dette Firma med *Maypole Dairy Co. Ltd.* som et Aktieselskab og er under dette Navn blevet en mægtig Smøreksportforretning for hele Skandinavien, alene fra Danmark modtager den (1906) Varer for 50 Mill. Kr. aarlig. Dens Afdeling i Esbjerg behandlede paa samme Tid ca. 3000 Dritler Smør om Ugen.

I 1895 begyndte *Margarinefabrikant Lund,* født i Hammerum 1858, at eksportere Smør. Omsætningen er ca. 400 Dritler om Ugen.

Smørpakkeriet (the danish co-operative butter factory company) blev grundlagt i Efteraaret 1895 af en Kreds af Mejerier i Koldingegnen med det Formaal at pakke og udføre usaltet og mildtsaltet Smør. Siden er Forretningen overgaaet til et Selskab af 41 jydske Mejerier og omfatter nu ogsaa Eksport af almindelig saltet Smør og desuden af nylagte og præserverede Æg.

A. C. Larsen (født i København 1874) begyndte 1899 en Forretning med Smør og Æg. Han overtog kort efter Agenturet for L. Nielsen Ladefoged Co., London, (Smør, Æg og Flæsk). Senere blev han Leder af Statens Eksportslagteri. Forretningen er gaaet godt fremad; omfatter nu ogsaa letsaltet islandsk Lammekød.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Danske Mejeriers Andels-Smøreksportforening blev grundlagt 1. December 1904, idet Konsul *A. Kraunsøes* Forretning, som var begyndt 1. Januar 1901, da overgik til dette Selskab. (Kraunsøe er født 1865).

I 1905 grundlagde *Co-operative wholesale society limited i Manchester* en Filial i Esbjerg. Denne Forretning er selv en Filial af de engelske samvirkende Brugsforeninger og er startet for Opkøb af Smør, Æg, Flæsk osv. til Foreningens Medlemmer. Virksomheden i Esbjerg begyndte med 350 Dritler Smør om Ugen, men er siden steget meget stærkt. Direktør er *H. C. Kongstad* (født i Nyborg 1869). En lignende Filial findes i Aarhus.

Gaardejer Lars Mose.

Af *Slagterierne,* som alle er byggede paa Eksport, er „Esbjerg Andelssvineslagteri“ det ældste. Ved en Generalforsamling 19. Marts 1888 blev det besluttet, at et saadant Slagteri skulde opretes. Der indmeldte sig 4000 jydske Landmænd; første Formand var *H. C. Hansen,* Spangsberg Mølle, siden har det været *Lars Mose,* Aarre; første Direktør var *F. Voldby* (1 Aar), dernæst *H. C. Hansen* (6 Aar), siden 1895 *H. Nordland* (født 1860 i Jerne ved Esbjerg). — Der blev taget fat samme Sommer, 1888, og bygget for 110,000 Kr., og Virksomheden begyndte i September. Første Aar slagtedes 18,135 Svin, 8. Aar 24,983, 15. Aar 64,000 og 1906 81,000. De første 3 Aar førtes omtrent 25 pCt. af de indleverede Svin levende til Tyskland, Resten slagtedes og førtes til England, men efterhaanden, som Tyskland lukkede, gik hele Produktionen slagtet til England. De første 7 Aar toges Svinene efter levende Vægt, siden efter slagtet Vægt og Betaling efter *Kvalitet;* i den Anledning blev de indtil 1905 delt i 4 Klasser, siden har man kun to Klasser, fordi Racen er bleven mere ensartet, og fordi Englændernes Fordringer til Flæsket er forandrede. — 1896 maatte Slagteriet udvides, idet der tilbyggedes Kreaturslagteri og Pølsefabrik,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

som kostede 95,000 Kr. Køleanlæget, som blev bygget Aaret før, kostede 40,000 Kr. (1906 ombyggedes og udvidedes der for 250,000 Kr.).

Esbjerg Aktiesvineslagteri blev oprettet ved et Møde 6. April 1895. Der byggedes samme Sommer, og 21. December begyndte Virksomheden. 5 Aar efter, 22. December 1900, maatte man vedtage Likvidation, og i Virkeligheden gik Selskabet Fallit. Det blev derefter opløst, og 15. Februar 1901 blev Selskabet overdraget til Firmaet van den Bergh Ltd., London, under Firmanavn: „Esbjerg Svineslagteri". Der slagtes nu ca. 30,000 Svin om Aaret, foruden hvad der slagtes for Firmaet *L. Hartogs.*

Dette Slagteri begyndte 1901 (L. Hartogs født i Holland 1878). Der slagtes Kalve, Søer og Polte, ca. 250 Kalve og 700 Polte om Ugen, de sidste sendes *ferske* til England.

„Dansk Andels-Ægeksport blev oprettet 1895 af Lærer *Frederik Møller* (født i Them ved Silkeborg 1854). Han havde i Aarene før ved at holde oplysende Foredrag om Sagen agiteret utrættelig for den, og ved en Generalforsamling i Vejle 27. Februar 1895 blev det besluttet at danne Foreningen; 20. April samme Aar begyndte Virksomheden. Den har i de forløbne 10 Aar haft en sjelden Fremgang, idet Medlemsantallet, som 1897 var 14,000 i 1905 var over 40,000, fordelt paa ca. 500 Kredse over hele Landet; i de samme Aar udførtes Æg for henholdsvis 700,000 og ca. 4 Mill. Kr. Afdelingen i Esbjerg, som udfører en meget stor Del af hele Eksporten, blev oprettet 11. April 1898.

1899 (1. Maj) startedes Aktieselskabet *„Esbjerg Egg-Export Comp."*. Ogsaa denne Forretning har haft god Fremgang. 1900 byggedes Lokaler (Nørregade) med Præserveringsanstalt, — den første i Esbjerg, hvor der nu (1906) aarlig præserveres 195,000 Snese. Der afskibes Æg hver Dag i Ugen, undtagen Torsdag. De præserverede Æg har vist sig af saa stor Holdbarhed, at man har kunnet sende dem til Australien, og skøndt Kassen endda først blev aabnet en Maaned efter Ankomsten, var Æggene fuldkommen friske. Selskabets Bestyrelse er Konsul Breinholt og Bankdirektør Nielsen. Siden Marts 1901 har Direktør Bech været Forretningens Leder.

Ligesom der i det hele taget med vor stadig stigende Ægeksport er aabnet en ny og rig Indtægtskilde for Landet, saa

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vil det ikke mindst komme Esbjerg tilgode, da Havnen her er den naturligste Eksporthavn ogsaa for denne Vare, ialfald saalænge det udelukkende, ogsaa paa det Omraade, er England, der er vor bedste og næsten eneste Kunde.

Af *Importforretninger* tegner den Filial af „*Jydsk Andels-Foderstofforretning*", som 1902 blev oprettet ved Esbjerg Havn, til at udvikle sig til noget betydeligt. Man begyndte med at bo til Leje hos Eriksen og Christensen, men 1903 blev der bygget et grundmuret Pakhus til 25,000 Kr. og 1905 et Træpakhus til 20,000 Kr. Omsætningen var første Aar 1/2 Mill. Kr., 1904—05 1 1/4 Mill., (1906—07 2 Mill.)

„*Det danske Gødnings-Kompagni*" har fra 1897 en betydelig Filial i Esbjerg. Det var egentlig *Lauritzens* Kunstgødningsforretning, som Kompagniet købte, og som da (fra dens Begyndelse ca. 1885) var vokset op til noget ret betydeligt. *C. H. Zilstorff,* Esbjerg, leder nu alle Tilførsler til Esbjerg og Salget paa Vestkysten.

Lauritzens Trælastforretning udviklede sig ogsaa til en Tid meget stærkt. Den blev 1892 afstaaet til *Meinertz,* som et Par Aar efter solgte den til *M. P. Knudsen.* Denne gik kort efter i Kompagni med *L. Bøtker* (født i Varde 1855), som havde en Forretning i Isenkram og Bygningsartikler, og den samlede Forretning blev, især i Spekulationsperioden 1895—96, drevet op til noget meget stort. Men da Krachet kom, blev denne Forretning ødelagt som saa mange andre, og det var vel en af dem, som det gik haardest ud over. Passiverne var meget store. Fra August 1901 har Bøtker, som er en dygtig Købmand, staaet for en Tømmerforretning (Aktieselskab), som siden er gaaet jævnt og godt fremad.

Møller & Drost er en af de ældste Kulimportforretninger. Den blev oprettet 1889 af H. Meyer fra England. Siden blev den overdraget de nævnte to Herrer, men fra 1894 ledes den af *Thorvald Drost* alene.

Kulimportfirmaet Jessen & Olsen begyndte 18. Februar 1896. Indtil 1899 lededes det af begge de nævnte Mænd, fra 1899 af *Chr. Olsen* alene (født 1870 i Præstø).

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Grosserer *Viggo L. Rahr* begyndte sin Forretning i Foraaret 1896. I 1901 overgik den til et Aktieselskab under Navn af *Esbjerg Jern- og Staalforretning* med en fuldt indbetalt Aktiekapital af 150,000 Kr. Formand er Forretningens Grundlægger, administrerende Direktør A. E. D. Bruhn. Der importeres navnlig Stang- og Baandjern og Jernbjelker, samt Jernrør og Jernplader.

Skibsbygmester Th. Dahl.

Firmaet Faarup og Sønderby (Ledere: Niels Faarup, født i Aalborg 1867, og Niels Christian Sønderby, født i Randers 1870) blev grundlagt 1. Jan. 1897 som engros Forretning i Kolonialvarer og Mel. 1902 anlagdes et nyt og tidssvarende Kafferisteri. Forretningen er gaaet saaledes frem, at den nu er en af de største i sin Slags udenfor København.

Af *Dampskibsselskaber* er der, foruden de foran nævnte, i 1905 oprettet „*Hamlet*", og Aaret før flyttede „Det dansk-franske Dampskibsselskab" sit Kontor fra København til Esbjerg.

Skibsværfterne vil det ogsaa være naturligst at omtale i Forbindelse med Havnen. Det ældste, og i det hele en af Havnens allerældste Virksomheder er *N. Raun Bybergs,* grundlagt af *Th. Dahl* 1872. Dahl kan nævnes som en af dem, som ved sin Foretagsomhed og Dygtighed ikke blot hjalp sig selv frem, men ogsaa den lille By, hvis Borger og ihærdige Forkæmper han var. Han er født i Kalundborg 1845, lærte Skibsbyggeriet og opholdt sig som Skibstømrer mest paa Fanø. Men da Arbejdet ved Esbjerg Havn begyndte, tog han (1870) et Stykke af nordre Mole i Entreprise, siden andre Ting, og dermed havde Esbjerg fanget ham. Allerede 1872 begyndte han at bygge Smaafartøjer, men endnu gav dette ikke Arbejde nok. Saa tog han „Baakerne" fra Skagen til Esbjerg i Entreprise; det var et meget strengt Arbejde, men det gav Penge. Siden havde han Stykker af Nyborg og Masnedsund Færge-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

havne i Entreprise, saavel som Dele af de Udvidelser, der stadig foretoges ved Esbjerg Havn. Dertil kom Baade- og Skibsbyggeriet, som især tog Vækst, da Fiskeriet ret begyndte, og da han havde Held med sine Foretagender, blev han efterhaanden en velstaaende Mand. En Del af sine Penge tjente han dog ved Jordspekulationen i 1890-erne.

Samtidig blev Dahl en indflydelsesrig Mand, thi der var den Gang i det offentlige Liv god Brug for dem, der vilde og kunde tage fat. I flere Aar var han i Sogneraadet, siden i Esbjerg Sogneraad, havde sin Del i, at Andels-Svineslagteriet fik Hjem i Esbjerg, og var med at oprette Esbjerg-Fanø Bank, ligesom han i det hele var med i de fleste større Foretagender og var villig til at tage fat, naar han saa, at det gjaldt Byens Vel og Fremgang. Han var en af de virksomste i Arbejdet for at faa opført en Kirke i Esbjerg, ligesom han har en Hovedpart i, at den nuværende Kirkegaard blev til. Sammen med andre har han med sit kommunale Arbejde lagt Grunden for Byens Styrelse. Sagen var jo, at man i 1893, da Kommunen endelig blev selvstændig, maatte begynde paa bar Bund, der var ingen Traditioner at holde sig til. Dahl døde i 1898. Samme Aar blev Værftet solgt til dets nuværende Indehaver (født 1840). Han har i de senere Aar især taget fat paa Bygningen af Motorbaade.

Esbjerg Skibsværft er begyndt 1900 af Skibsbygmester Abrahamsen (født 1849). Det er i stadig og jævn Fremgang, navnlig med Hensyn til Bygning af Fiskerkuttere.

Med den store Frygt man i de første Aar havde for at sejle paa Esbjerg, var det ret nødvendigt, hvis Søfarten skulde fremmes, at man kunde faa *assureret* for mulige Tab. Med dette for Øje blev *Søassurance-Selskabet Esbjerg* dannet allerede 1875 (26. April). Det var *Kaptejn Boysen,* da Tømmerhandler m. m. i Esbjerg, som tog Initiativet, men han fik god Tilslutning fra P. Breinholt, Fabricius, Bramminge, og nogle af Koldingegnens Landmænd, som dengang var de største Kreaturafsendere. Der blev dannet et Interessentskab paa 10 Mand, som hæftede for 200,000 Kr., intet indbetalt. Det viste sig imidlertid snart, at Risikoen ikke var saa stor som paaregnet, og det blev derfor en ret god Forretning, i 1881 havde

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

man, altsaa uden nogen anden Indbetaling end Præmierne, en Garantifond paa 50,000 Kr. Imidlertid skønnede Afsenderne efterhaanden, at Risikoen kun var ringe, og da de fleste saa lod være at assurere, blev der mindre Brug for Selskabet, og da Kreaturudførslen til England helt ophørte fra 4. Februar 1892, blev dette Anledningen til, at Selskabet ved en Generalforsamlings Beslutning 30. Juni 1893, opløstes og Kapitalen blev fordelt mellem Interessenterne.

Da Kreaturudførselen til Hamborg i Oktober 1895 atter begyndte og i den følgende Tid steg ret stærkt, mente man, at der igen var Brug for en saadan Assurance, og Selskabet blev da oprettet paany og kom til at bestaa af 8 Mand, mest større Kreaturhandlere; det var nærmest P. Breinholt og I. Stockholm Buch, der satte sig i Spidsen for det, og disse to og Proprietær H. Pedersen, N. Bjært, dannede en Bestyrelse. Hver af de 8 indbetalte 3000 Kr. og hæftede yderligere for hver 7000 Kr. Forretningen har ikke i de forløbne Aar givet synderlig Udbytte, men har gjort god Nytte for Ruten ved altid at staa rede til at paatage sig Risikoen, naar man af en eller anden Grund var bleven opskræmt.

Ved den Karantæne, som man i disse Aar fra tysk Side forlangte Kreaturerne underkastet ved Ankomsten, var der ikke mindre at risikere. Mange var bange for at sende Kreaturer, fordi de frygtede, at der skulde opstaa Mund- og Klovsyge eller andre smitsomme Sygdomme i Karantænen. I den Anledning blev „Dansk Karantæne-Assurance“ dannet i 1896 paa Initiativ af P. Breinholt, I. Stockholm Buch, C. Breinholt og N. Sørensen, S. Bork. Forretningen hævedes igen allerede efter $^1/_2$ Aars Forløb, men gjorde dog god Nytte ved at berolige Kreaturafsenderne overfor den nævnte Risiko, indtil de var blevet vant til de nye Forhold. Derved naaedes saa ogsaa det, som var Hensigten baade med dette og Søassurancen, at *Trafiken blev holdt fast ved Esbjerg.*

For deres Bidrag hertil saavel som til hele Udviklingen af Kvæg-Eksporten bør enkelte af D. F. D. S.s Førere nævnes særlig de to, *Th. Thomsen* og *I. I. Warrer,* hvis Billeder staar Side 93. Thomsen, af den vardensiske Familie af dette Navn, var den første Kaptajn paa „Riberhuus“, senere paa „Koldinghuus“ o. fl. Warrer, fra Sønderho paa Fanø, var først paa „Esbjerg“, senere paa „Riberhuus“ m. fl. De Ruter, som de her kom til

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at sejle paa, var jo den Gang helt ny; de skulde, især paa Grund af de ejendommelige Forhold ved Esbjerg, *oparbejdes,* og disse to Mænd gik med Ihærdighed og Interesse op i dette Arbejde. De var som Førere baade dygtige og elskværdige og gode Repræsentanter for Selskabet saavel ombord i deres Skibe som i de engelske Havne, ikke mindst ved at være Værter for de Kreatur-Afsendere, som nok vilde benytte Ruterne, men dog først med egne Øjne se, hvordan Forholdene og Udsigterne var. De hørte derfor begge til de mest kendte Mænd i Byen, særligt dog fra 1875 til omtrent 1890, og hvad der her er sagt om disse to første Førere paa Esbjerg-Ruterne, gælder tillige om de to senere tilkomne L. F. Mechlenburg og S. Kolster.

Det var naturligt, at de foran omtalte første Forretningsgrundlæggere, da de kom til Byen, var virksomme for at faa *Hindringerne for Importen* fjernet. Allerede fra 1881 havde et Par Købmænd Lov at have *Frilager i eget Pakhus,* det vil sige „et under Toldlukke værende Lager af forskellige i Reglen højt beskattede Varer, som det under Toldopsyn tillades at ompakke paa mindre Emballager til Udførsel til Udlandet". Denne Indrømmelse blev navnlig gjort af Hensyn til *Skibsprovianteringen,* men blev kun lidet benyttet. Mere benyttedes den Ret til at have *„Transitoplag i privat Pakhus under Toldlukke",* som samme Aar var indrømmet foreløbig 4 Firmaer. Den gjaldt foreløbig kun *Kul og Petroleum,* men udvidedes efterhaanden, saa den 1889 omfattede 21 Varer. 1881 blev der fra Transitoplaget fortoldet for 16328 Kr., 1883: 19446, 1885: 21066, 1887: 20885, 1889: 36539.

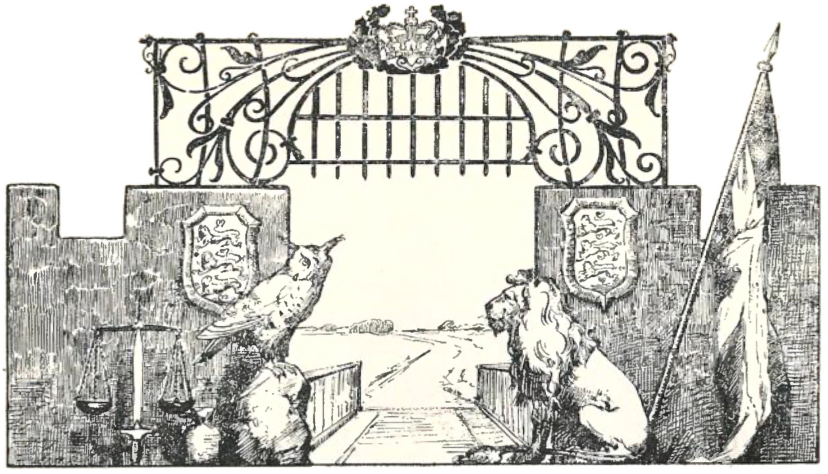
Disse Lempelser bidrog til, at det ikke kendtes ret meget paa Importen, da Byen fra *1. Februar 1890,* som foran omtalt, fik den længe ønskede *Kreditoplagsret,* selv om det naturligvis var en Lettelse. En Hjælp var det ogsaa, at udenlandske Rejsende fra nu af maatte fremlægge deres Varer i Byen. Langt mere Betydning fik det dog, at Eksporten fra 1888 steg saa stærkt, thi dels voksede Byen meget derved og dermed dens Forbrug, og dels blev Esbjerg nu en Plads af Vigtighed, som man baade i Udlandet og herhjemme begyndte at faa Øje paa. Og om Overgangen end ikke er synderlig brat, saa er det dog

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

omkring 1888—90, at *ogsaa Importen begynder at gaa fremad.* Fremgangen er betydelig paa Kul og Petroleum, men især paa *Salt,* hvad der hænger sammen med den forøgede Eksport af Flæsk og Kød. I 1891—92 er der snarest Stilstand, men Begyndelsen af Aaret 1893 bragte en *Isvinter,* som ganske vist ikke var lang, men den forøgede Import, som den førte med sig, vedblev at holde sig til Esbjerg, og især tog *Kornimporten* den Vinter et stort Opsving. En større Fremgang bragte dog Aaret 1895, som atter begyndte med en Isvinter, denne Gang temmelig lang, men mere betød dog nok den livlige Udvikling (Spekulationsperioden), som Byen da gik ind i. I Aarene derefter er der atter Stilstand, ja snarest Tilbagegang; først fra 1901 er det atter gaaet jævnt fremad paa Grund af det stadig voksende Opland, og Importen har i det hele, til Held for Byen, *en naturlig Vækstbetingelse* i dette Oplands stadig bedre Dyrkning og Udnyttelse og deraf følgende tættere Bebyggelse.

I det hele har Svingningerne ikke været store, og da det er *Importen,* som Byen især skal leve af, maa dette anses for meget heldigt. Dog gælder om visse Importvarer, som Tømmer, Træ og en Mængde Jernvarer, det samme som om Eksporten, at Mængden er svinget ret betydeligt, hvad der i Almindelighed kan forklares ud fra de Udvidelser, som Havnen er undergaaet, og hvortil Materialerne er brugt. Dog spiller Spekulationsperioden med dens vilde Byggeri ogsaa her en Rolle. — For en enkelt Vares Vedkommende, Sukker, er det stadig gaaet tilbage siden 1894. Fra den Tid har dansk Roesukker nemlig, trods Toldnedsættelsen, kunnet konkurrere med den indførte Sukker.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



VI. TOLDVÆSENET[1].

Det vil være naturligt her at omtale denne Institution, som er stærkt knyttet til Importen, og hvis Statistik, der ogsaa vedføjes her, er af saa overmaade stor Betydning, baade naar der skal gøres Rede for Eksport og Import.

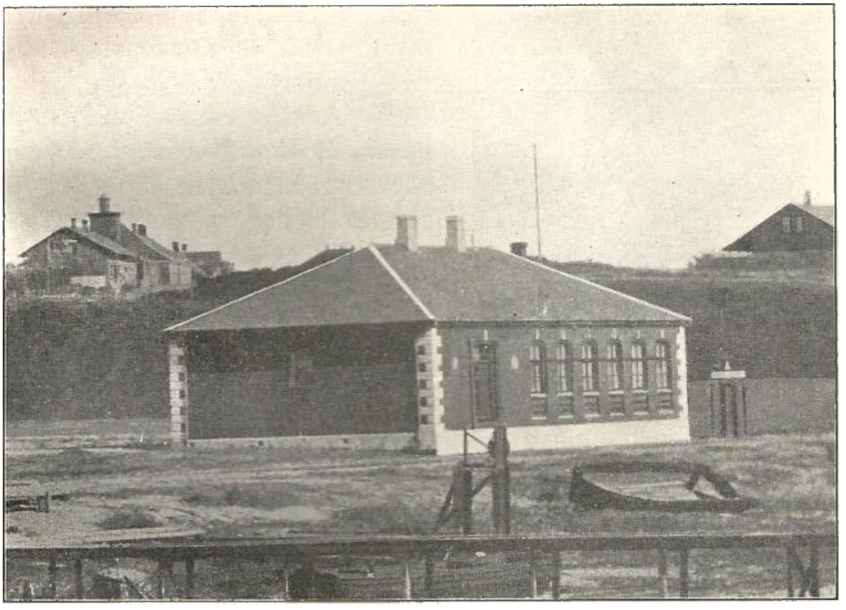
Som selvstændig Institution traadte Toldstedet i Virksomhed 1. Juli 1874. Indtil da, navnlig under Havnens Anlæggelse, bestyredes Toldvæsenet af Toldforvalteren i Varde og Toldoppebørselskontrolløren i Hjerting, idet Esbjerg var beliggende i Varde Tolddistrikt. I Følge Generaldirektoratet for Skattevæsenets Skrivelse af 12. Juni 1874 bestemtes, at Esbjerg Tolddistrikts Nordgrænse skulde være Sognegrænsen mellem Hostrup og Alslev Sogne i Varde Aa, og dets Sydgrænse den søndre Side af Sneum Aa. Ifølge Cirkulære-Samling Nr. 4, 1892 a, er derhos, med Hensyn til Toldvæsenets Tilsyn og Afgiftsoppebørsel af Brænderier og Ølbryggerier, fastsat, at til Esbjerg Toldsted henhører Skads, Gørding og Malt Herreder.

Lokalerne var, indtil 1. November 1875, Havnegade 63, nævnte Dag flyttede man ind i en af Staten opført etetages Toldkammerbygning paa Toldbodvej (ved Dokhavnen), som havde kostet 18,450 Kr. — I 1897 byggede Staten sammesteds

[1] Om Frilager og Kreditoplagsret se de sidste Par Sider.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en Toldkammerbygning til 100,000 Kr. med en Sidefløj til Pakhus og Vejerbod. Senere er den udvidet, navnlig ved Tilbygning af *Frilagere.* 1899—1900 blev tilbygget 6 Lagerrum, aabnet 1. Marts 1900. 1904—05 blev denne Bygning forlænget, og vinkelret paa den blev bygget en anden Fløj med 12 Lagerrum. Disse Tilbygninger kostede ialt ca. 30,000 Kr. Desuden har Toldstedet Opsynslokaler paa Banegaarden og ved Forhavnen, samt i en Fællesbygning for Havne- og Toldvæsenet ved Slusen.



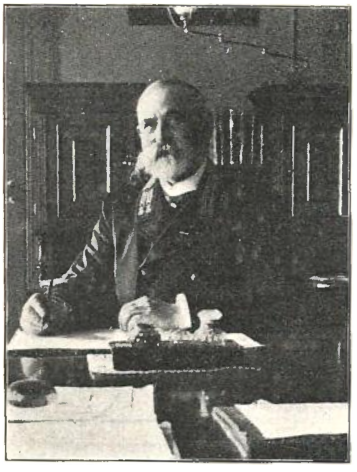
Den gamle Toldbod.

Toldstedet er bestyret ved en Toldforvalter. 1. Løjtnant *I. P. L. Treschow,* født 1840, fra 1. Juli 1874 til 31. Marts 1881. 2. Kaptajn *V. V. Hassing,* født 1841, fra 1. April 1881 til 1905. Personalet bestod iøvrigt 1875 af 1 Assistent og 4 Medhjælpere; 1890 af 1 Kontrollør, 4 Assistenter, 2 Medhjælpere, 2 Fuldmægtige og 2 Kontorister; 1905 af 2 Kontrollører, 11 Assistenter, 8 Rorsbetjente, 3 Fuldmægtige og 4 Kontorister, hvortil kommer ude i Distriktet: I Hjerting 1 Strandkontrollør, i Roborghus en Toldofficiant.

Toldforvalteren er tillige Mønstringsbestyrer.

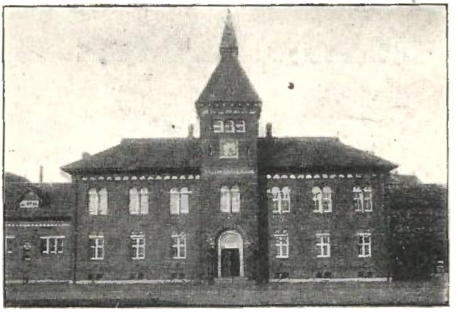
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ifølge Bekendtgørelse fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 14. Juni 1882 oprettedes et nyt Skibsregistreringsdistrikt, Nr. 55, omfattende Esbjerg Tolddistrikt, Registreringskontor: Toldkammeret i Esbjerg. Ifølge Justitsministeriets Bekendtgørelse af 8. December 1893 omfatter Skibsregistreringsdistriktet Nr. 18 Esbjerg, Ribe, Varde og Ringkøbing Tolddistrikter (jfr. Lov af 1. April 1892), Registreringskontor: Toldkammeret i Esbjerg. Toldforvalteren er i Henhold hertil Chef for Registreringsdistriktet.



Toldforvalter V. V. Hassing.

Toldforvalter *Hassing* (fra 1905 Toldinspektør i Odense) hører til den Kreds af Mænd, som har haft Evne og Vilje til at gøre noget for deres opvoksende By og som i den forholdsvis lange Aarrække, han har boet i Esbjerg, har fulgt dens Udvikling med overordentlig stor Interesse, hvad hans Stilling ogsaa har givet ham særlig Anledning til. Navnlig har dette givet sig Udslag i de omhyggelige og udførlige Anmærkninger til Toldkammerets Aarsberetninger, som er kommen Forfatteren af denne Bog til stor Nytte, ligesom han ogsaa beredvillig gennem Avisartikler og Foredrag har givet sine Bysbørn et Indblik i de Resultater, som saaledes har kunnet uddrages af Toldkammerets Statistik. Fiskeriets Udvikling har interesseret ham meget, og da „Forsikringsforeningen for Fiskerifartøjer“ og „Understøttelsesforeningen for Fiskeres Efterladte“ skulde dannes, var han villig til at hjælpe med Raad og Daad. I Arbejdet for at faa bygget en



Den nye Toldbod.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kirke i Esbjerg tog han livlig Del og skaanede ikke sine Kræfter i den Anledning. Ligesaa havde han altid et vaagent Øje for Handelens og Handelsstandens Interesser, den har mangen Oplysning og Haandsrækning at takke ham for, blandt andet gjorde han sit yderste for at skaffe Byen Kreditoplagsret. Og da han var vel anskrevet blandt de overordnede, saa var hans Hjælp og Fortale ofte af meget stor Betydning.

Esbjerg Toldkammers Statistik.

Indledende Bemærkninger: 1. Da der i *Eksporten* er stærke Svingninger fra Aar til Aar, og disse Svingninger har saa stor Interesse for vort Landbrugs Historie, er de herhenhørende Tal optrykt fuldstændig. Under „Flæsk“ er medtaget Maver og Tarme, men Udførslen deraf har været ubetydelig. Foruden de nævnte Artikler er der udført ikke saa lidt Hø og Halm. 2. *Importtallene* er kun anført hver tredje Aar, da Udviklingen her er jævnere, og kun de vigtigste Artikler er medtaget. Kul findes i Statistiken opført, dels i Kommercelæster, dels i Tønder, og i de senere Aar i Pd.; Tømmer og Træ er opført, dels i Kommercelæster og dels i Kubikfod. Grunden hertil er, at de nævnte Varer fortoldes under alle disse forskellige Enheder; men naar man skulde have et klart Billede af Udviklingen, var det nødvendigt her at omregne disse Betegnelser til en enkelt, og den, som ønsker at kende de oprindelige Tal, maa altsaa gaa til Kilden. Endvidere findes Korn og Foderstoffer opført i 3 Rubrikker og Kunstgødning i 2. 3. *Hjemmehørende Skibe* er kun anført hvert femte Aar, naar undtages, at Tallene baade for 1894 og 95 er anført for at vise den Stigning, der fremkom ved, at en Del af D. F. D. S.s Skibe da fik Hjemsted i Esbjerg. 4. *Udenlandsk Skibsfart* er ligeledes anført hvert femte Aar. Den er angivet specielt for England for at vise dette Lands Særstilling. Denne er dog fra 1895 knap saa udpræget, fordi der da begyndte en livligere Skibsfart paa Hamborg, Altona og flere Steder (Eksport af Kvæg). 5. *Havneintraderne* er, ligesom Importen, anført hvert tredje Aar. Nedgangen 1890 stammer fra, at Havnetaksterne dette Aars 1. April blev nedsat. 6. *Toldintraderne* er anført hvert femte Aar. Nedgangen 1892 stammer fra Nedsættelse af Sukker- og Petroleumstolden.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vareudførselen fra Esbjerg.

Aar	Heste	Horn-kvæg og Kalve	Faar og Lam	Svin	Smør Pd.	Æg Snese	Flæsk Pd.	Kød Pd.	Fisk Pd.
1874									
75	36	9,678	21,818	821	26,656	3,699	194,961	10,156	
76	68	26,641	21,615	574	1,016,064	207,217	578,823	406	750
77	534	14,982	17,617	135	482,496	64,455	80,016	784	74
78	138	14,729	28,649	65	464,576	46,083	624,979	24,180	
79	240	11,672	25,331	340	2,773,344	152,904	713,088	47,092	
80	74	18,045	32,126	302	2,753,184	414,663	881,019	7,285	
81	4	22,264	23,262	69	4,468,352	356,487	706,032	5,418	
82	14	29,187	32,465	273	2,447,648	282,773	853,411	31,626	
83	14	34,106	36,892	2940	3,228,512	351,865	2,089,095	18,947	
84	6	27,537	25,467	122	3,022,880	179,160	4,104,968	60,704	139,170
85	21	20,968	17,372	76	3,355,072	199,902	2,032,932	78,052	176,500
86	3	21,597	26,244	43	4,340,787	308,988	5,211,100	55,882	165,394
87	198	17,459	16,791	104	6,394,344	307,270	7,040,133	37,542	532,473
88	181	25,159	17,248	15,508	14,231,039	514,656	30,790,248	231,972	535,572

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aar	Heste	Horn-kvæg og Kalve	Faar og Lam	Svin	Smør Pd.	Æg Snese	Flæsk Pd.	Kød Pd.	Fisk Pd.
1889	189	32,426	35,427	21,333	11,985,100	336,348	40,702,279	639,996	887,932
90	114	30,142	30,104	1,434	13,206,900	296,736	38,743,731	21,338	1,991,429
91	166	9,717	21,596	125	14,720,592	346,680	49,526,876	138,154	1,634,189
92	116	4,371	304	925	10,372,262	276,768	54,006,940	656,138	2,224,056
93	97	29,074	1,701	3,650	19,163,252	269,846	60,549,555	6,806,336	2,793,916
94	84	62	8,032		18,171,164	295,920	64,691,689	3,219,415	2,461,141
95	133	3,969	7,999	684	26,913,778	617,420	87,900,602	2,249,717	1,681,697
96	135	30,516	4,205		20,601,468	1,110,556	106,410,230	1,381,682	3,132,406
97	183	33,682	5,721		24,471,322	1,935,984	90,991,662	4,897,828	3,058,038
98	143	11,468	2,586		34,608,612	2,527,594	89,447,926	6,858,994	2,662,454
99	121	15,436	2,169		38,847,946	3,789,588	109,283,148	8,892,815	4,779,250
1900	37	16,454	1,858		43,001,320	4,645,780	101,555,591	11,239,624	3,899,179
01	675	15,613			47,759,374	6,293,816	99,318,304	6,664,222	4,030,021
02	1088	7,259			52,451,897	7,024,684	115,847,675	11,458,450	4,875,105
03	2990	9,178			58,026,884	8,357,597	130,848,318	6,742,816	3,047,335
04	2082	13,767			56,302,755	8,416,273	153,028,970	5,858,741	2,443,597

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vareindførslen til Esbjerg.

Aar	Kul Pd.	Korn- og Foderstoffer Pd.	Kunstgødning Pd.	Tømmer og Træ Kbf.
		1876		
1875	7,161,600	38,656		291,036
		1877		
78	8,505,600	17,292	812,718	172,861
		1878		
81	17,329,500	134,007	171,000	162,880
		1883		
84	18,356,400	4,632	1,352,525	164,183
		1888		
87	24,199,800	304,151	2,420,376	227,812
		1892		
90	25,930,500	921,200	8,018,758	344,114
93	55,755,000	1,066,204	12,409,259	601,671
96	95,243,100	23,205,292	14,068,393	1,070,815
99	140,851,600	43,841,167	20,695,452	430,819
1902	117,160,600	64,331,317	22,294,276	96,818
04	135,943,700	93,422,438	19,138,584	183,041

Hjemmehørende Skibe.

Aar	Antal	Tons
1875	17	127
80	30	182
85	44	1,121
90	59	1,755
94	68	2,674
95	77	5,085
1900	103	12,635
04	140	21,380

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udenlandsk Skibsfart.

a. Indgaaende Skibe.

	Storbrittanien og Irland			*Ialt*		
Aar	Antal	Tons Bestuvning	Tons Drægtighed	Antal	Tons Bestuvning	Tons Drægtighed
1874	55	5,793	6,481	161	10,587	11,339
79	86	5,340	26,536	152	7,080	28,753
84	115	7,990	53,832	187	10,236	56,582
89	305	22,754	120,010	411	26,626	124,036
94	264	31,347	109,620	558	48,429	131,463
99	423	57,404	202,959	748	92,601	253,541
1904	438	61,405	23„,75„	720	112,518	314,584

b. Udgaaende Skibe.

	Storbrittanien og Irland			*Ialt*		
Aar	Antal	Tons Bestuvning	Tons Drægtighed	Antal	Tons Bestuvning	Tons Drægtighed
1874	67	422	7,596	159	527	1,155
79	86	20,000	27,108	155	20,171	29,116
84	124	36,694	55,187	194	36,761	57,557
89	305	71,656	119,676	406	71,975	123,402
94	281	55,609	112,983	462	58,151	131,054
99	436	95,814	209,132	739	113,229	257,442
1904	447	135,534	253,305	717	156,146	311,310

Toldintrader, brutto.

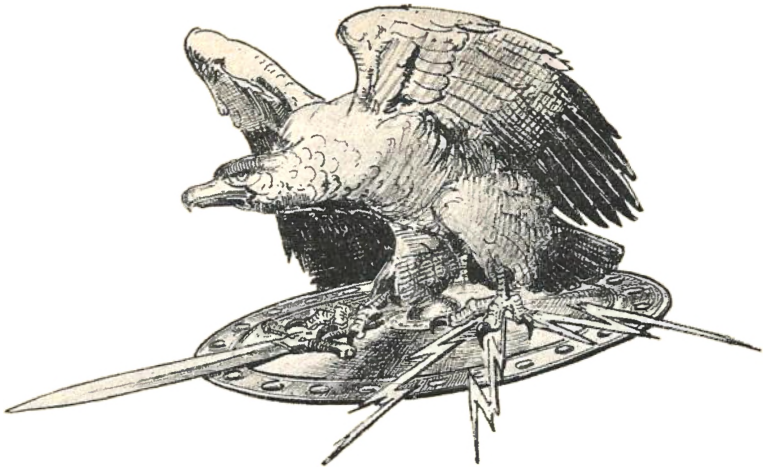
Aar	Kr.	Øre	Godtgørelser Kr.	Øre
1874	102,208	60	9	35
79	60,316	95	186	64
84	74,479	55	535	64
89	123,830	81	5,134	48
94	200,022	91	10,715	27
99	344,624	92	40,240	63
1904	403,306	72	59,206	95

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Havneintrader, netto.

Aar	Øre	Øre
1874—75	7,507	06
77—78	26,823	70
80—81	40,628	79
83—84	41,735	21
86—87	43,866	41
89—90	112,200	80
92—93	109,547	24
95—96	161,830	30
98—99	206,275	91
1901—02	262,712	38
04—05	344,723	80

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



VII. KONSULATSVÆSENET.

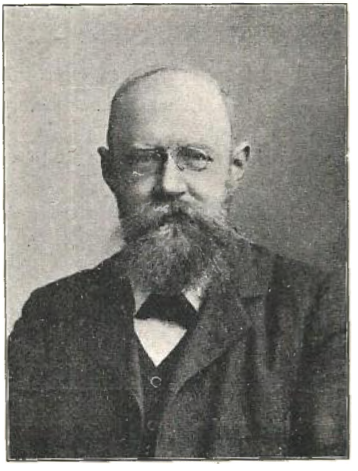
Denne Redegørelse for Havnens, Trafikens og Handelens Udvikling kan passende afsluttes med et Par Ord om, hvorledes de Lande er repræsenteret i Esbjerg, som er i Handelsforbindelse med Danmark gennem Esbjerg Havn, noget, som er af stor Betydning for Handelens Trivsel og Sikkerhed.

Inden Esbjerg Havn blev til, var Konsulernes vigtigste Hverv paa denne Egn at varetage de udenlandske Interesser i *Strandingstilfælde* ved at assistere Førerne; undtagelsesvis var der ogsaa Notarialforretninger etc. Der fandtes da 1) en tysk Konsul for Ribe Amt, bosat paa Fanø (Bork) med Konsularagent i Varde og Ribe, senere ogsaa i Esbjerg; 2) en svensk-norsk Vicekonsul paa Fanø (Bork), i Hjerting (Windfeld) og Varde (Haunstrup); 3) en hollandsk Vicekonsul i Varde (Haunstrup). Efterhaanden som Esbjerg voksede til, føltes imidlertid i de forskellige Lande Trang til konsulær Repræsentation i den ny By med den stedse voksende Trafik. Begyndelsen blev gjort af Sverrig-Norge, idet disse Lande 25. Oktober 1882 oprettede et Vicekonsulat, hvis Leder blev den unge Købmand *Debell* fra Varde, bosat her siden 1876. Da han nogen Tid efter opgav sin Forretning og flyttede til København, udnævntes Bestyreren af Det forenede Dampskibs-Selskabs Ekspedition, *C. Breinholt,* 25. Januar 1885 til svensk-norsk Vicekonsul.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Købmand, Konsul P. Debell.

Han er Søn af foran nævnte Poul Breinholt, født paa Boddum Bisgaard i Thy 1863. Efter at have taget Præliminæreksamen 1879 var han et Par Aar udenlands for at uddanne sig i Sprog. Efter Hjemkomsten blev han ansat paa det forenede Dampskibsselskabs Kontor i København, og fra 1. Juli 1883 var han Bestyrer af samme Selskabs Ekspedition i Esbjerg[1], hvilken Stilling han fratraadte 1. Oktober 1902. Siden har han haft en Assurance-forretning. — Han har arvet sin Faders Interesse for Byens og Egnens Udvikling, og hvor han kan tjene den, har han ofte vist Evne og Vilje til Støtte og Hjælp. — I 1890 var han med til at stifte Gjesing Plantage, købte 1904 sammen med sine Søskende 226 Tdr. Land Hede i Guldager, som efterhaanden tilplantes. Han er Formand i Esbjerg-Fanø Banks Bankraad siden 1898, i Handelsforeningen siden 1902. 1905 blev han Ridder af den svenske Vasaorden.



Konsul C. Breinholt.

C. Breinholt var i mange Aar den eneste Konsul i Byen, hvorfor han ogsaa varetog saa godt som alle fremmede Landes Interesser, undtagen Tysklands. Dette Land havde noget før Borks Død 1891 faaet Købmand B. T. Nielsen som Konsularagent i Esbjerg, og han varetog Forretningerne, indtil der, 20. August 1893, oprettedes et tysk Konsulat for Ribe Amt med Sæde i Esbjerg og C. Breinholt som Konsul.

[1] C. Breinholts Forgænger i denne Stilling var *H. C. N. Schmidt,* fra 1878—83, tidligere Købmand i Varde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Et Par Aar efter ønskede Frankrig sig repræsenteret, og Grosserer D. Lauritzen overtog da dette Konsulat 1895. *Englands* Vicekonsulat oprettedes 12. August 1896 (Bankdirektør for „Esbjerg-Fanø Bank“ Jørgen Nielsen). *Hollands* Vicekonsulat oprettedes 13. Maj 1901 (Dampskibsrheder V. Greibe). *Portugals* Vicekonsulat oprettedes 18. August 1894 (Grosserer H. Pagh). *Ruslands* Vicekonsulat oprettedes 13. Juli 1906 (Grosserer Chr. Olsen). *Belgiens* Konsulat oprettedes 6. Oktober 1906 (Dampskibsrheder Chr. Andresen. *Norges* Vicekonsulat oprettedes 6. April 1906 (Grosserer Th. Møller).

Den voksende By saavel som den store Fremgang i Ribe Amts Befolkningsantal og Erhverv, men dog navnlig Havnens tiltagende Betydning, har i de senere Aar ændret Konsulernes Virksomhed, saa at den nu hovedsagelig angaar Handels- og Skibsfartsanliggender og for en meget væsentlig Del Repræsentation, da Havnen nu ofte besøges af fremmede Krigsskibe, særlig fra de Lande, der har Fiskeriinspektion i Vesterhavet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

EFTERSKRIFT.

Hermed er første Bind af Esbjergs Historie afsluttet. Andet Bind, som er vidt fremskreden, kommer altsaa til at omhandle Byen og dens Forhold, og da Stoffet hertil er saa mangeartet og vanskeligt at faa samlet, vilde det være af stor Betydning, om Byens Borgere og andre, som sidder inde med *Oplysninger, Billeder* og andet, som kan tænkes at være af Interesse, vilde sende saadanne Ting enten til Boghandler Dalsgaard Olsen, Konsul Breinholt eller til undertegnede Forfatter.

Søren Alkærsig,
Højskoleforstander, Kerteminde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

TRYKFEJL OG RETTELSER.

Side	9,	17.	Linie	fra neden: 1863,	skal være	1865.
—	12,	4.	—	— udenfor,	- —	indenfor.
—	13,	14.	—	— den Gang,	- —	dennegang.
—	24,	17.	—	— Arkiv,	- —	Aktiv.
—	26,			sydligste af Esbjerggaarde,	- —	nordligste.
—	26,	1.	Linie	fra neden: blevne,	- —	bleven.
—	29,	14.	—	fra oven: som,	- —	oven.
—	29,	16.	—	— 8 Fod,	- —	18 Fod.
—	30,	13.	—	fra neden: „og“ udgaar.		
—	38,	8.	—	fra oven: 25,000 Pd.,	- —	35,000 Pd.
—	51,	20.	—	— „han“	- —	Carlé.
—	70,	8.	—	— Dokhavnen,	- —	Dokarbejdet.
—	77,	5.	—	fra neden: 5,542,000,	- —	5,542,800.
—	77,	6.	—	— 13,000,	- —	13,100.
—	78,	9.	—	fra oven: 14,000,	- —	14,600.
—	82,			I Overskriften: VI,	- —	IV.
—	90,	1.	Linie	fra neden: 5,477,000,	- —	5,400,000.
—	103,	1.	—	fra oven: 15. April,	- —	15. April 1893.
—	108,	17.	—	fra neden: Prisnedsættelse,	- —	Fragtnedsættelse.
—	110,	18.	—	— har sin Grund	- —	for en Del har sin Grund.
—	113,	11.	—	fra oven: 1906,	- —	1905.
—	121,	9.	—	— Selskabet,	- —	Slagteriet.
—	128,	4.	—	fra neden: 1875,	- —	1876.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK