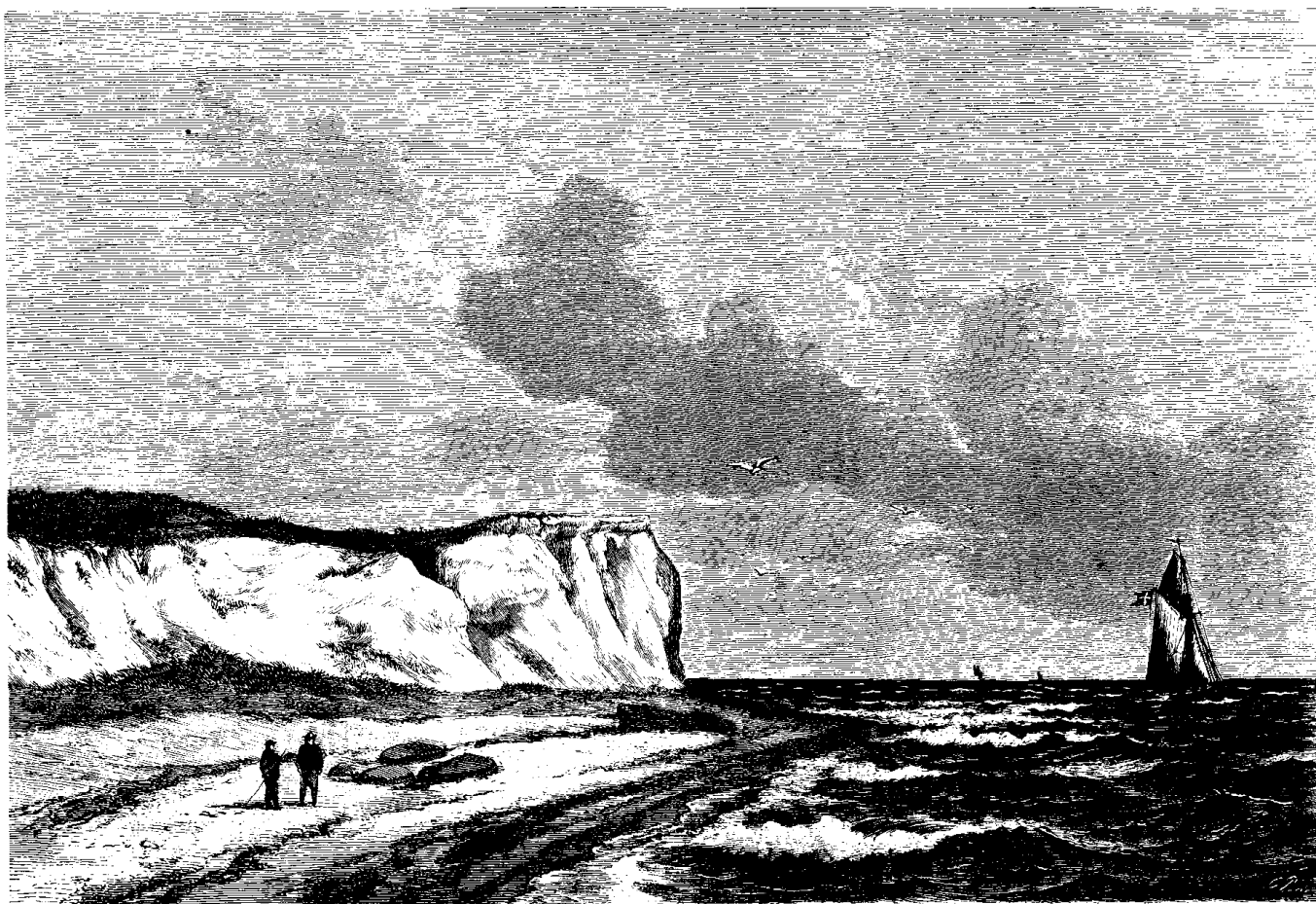


Ny havn ved Esbjerg Kleve – en dristig beslutning

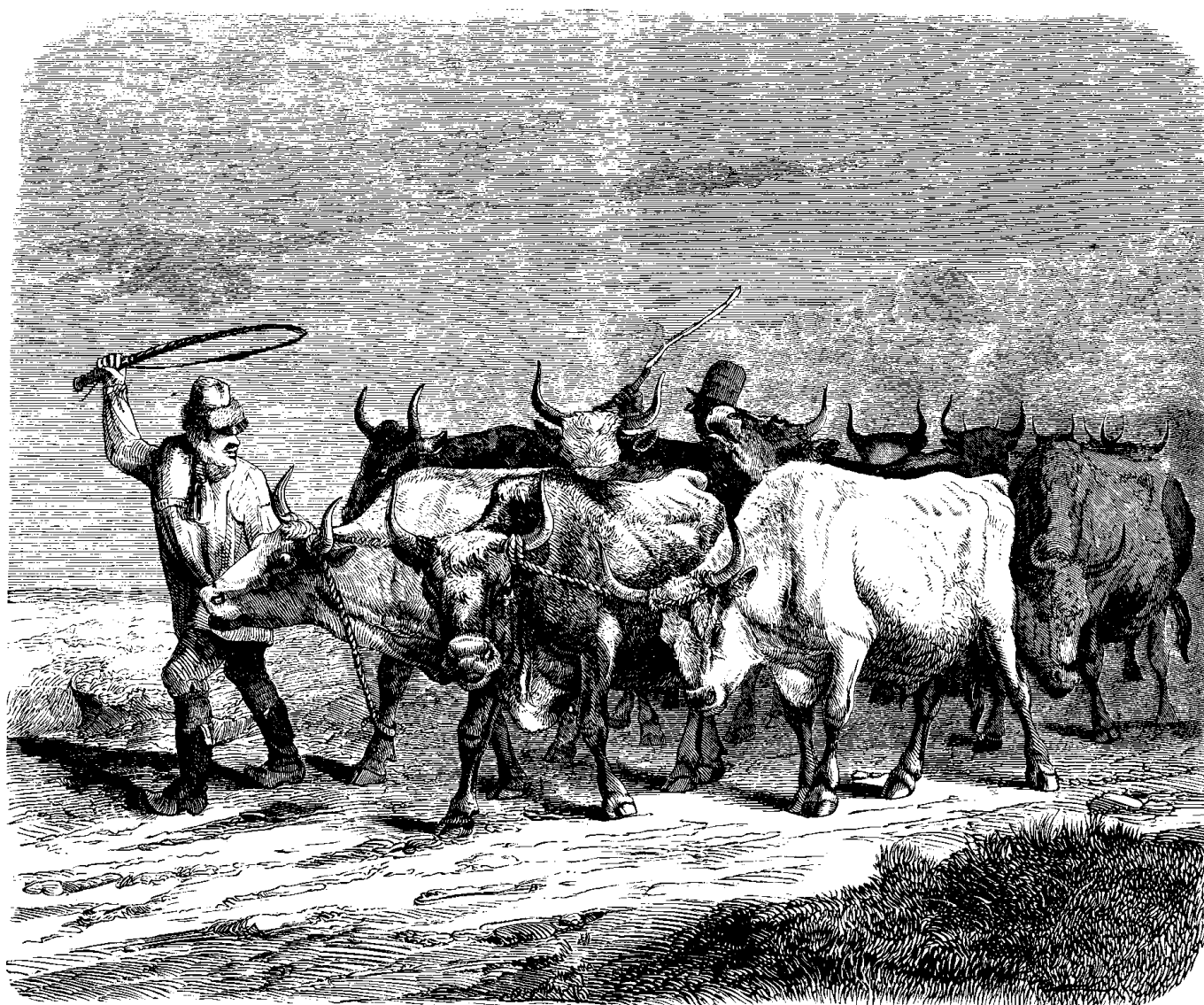
Af Vilhelm Brage Michelsen

Næste år, i 2018 er det 150 år siden, at kong Christian IX underskrev “Lov om anlæg af en Havn ved Esbjerg”. Jubilæet er en god anledning til at se på, hvad der gik forud for underskriften den 24. april 1868. Hvorfor var det så vigtigt med denne havn og hvor-

for netop her? En ny havn ved Jyllands vestkyst havde været under overvejelse i flere år. Allerede i 1851, ganske kort efter afslutningen af treårskrigen, undersøgte man mulighederne for en ny vestkysthavn til afløsning af udskibningshavnene i hertugdømmerne,



Den 90 fod høje Esbjerg Kleve og Fanø Dyb. Illustreret Tidende nr. 442, 15. marts 1868.



I århundreder er stude blevet drevet ned gennem Jylland for at blive solgt på markederne i det sydlige Slesvig og Holsten. I midten af 1800-tallet er tiden moden til en mere tidssvarende løsning på transportproblemet. Illustreret Tidende nr. 29, 15. april 1860.

og helt frem til beslutningen i 1868 var flere placeringsmuligheder i spil.

Lige til det sidste var der tvivl blandt teknikerne om, hvorvidt det overhovedet var muligt at besejle en ny havn i Vadehavet, men en viljefast indenrigsminister J.B.S.

Estrup fik loven gennemført, og anlægsarbejdet blev omgående sat i gang. Hvordan kom teknikerne frem til placeringen ved Esbjerg, og hvordan forløb beslutningsprocessen på Rigsdagen? Det belyses i denne artikel.

Landbrugseksporten

I midten af 1800-tallet er landbrugsprodukter kongerigets vigtigste eksportvare. Danmark er et landbrugsland, og af kongerigets halvanden million indbyggere bor og arbejder langt hovedparten på landet. Tiderne er gode for landbruget, der er overskud til at eksportere, og eksportmulighederne bliver endnu bedre, da briterne ophæver tolden på indførslen af kvæg i 1842, og reducerer kornetolden i 1847.

Igennem århundreder har jyske bønder solgt stude til de tyske markeder. I tusindtal er de hvert år blevet drevet ad de gamle drivveje til marskegnene i Slesvig og Holsten for at blive opfedet og solgt videre. Studene fra de store gårde i det vestlige og nordlige Jylland er en efterspurgt vare.¹ Efter englændernes ophævelse af tolden på kvæg kommer der i midten af 1800-tallet også gang i eksporten af stude til de britiske markeder. I 1850 er den danske studeeksport på godt 60.000 stk. årligt, heraf går knap halvdelen til Storbritannien. Også korneksporten er stigende. Kornet produceres især på de østjyske gårde og på øerne, mens udskibningen sker fra de østjyske fjordhavne og fra havne på øerne især København.²

Eksporten af stude til Storbritannien sker bl.a. via havnen i Husum, men efterhånden især fra statshavnen i Tønning ved Ejderens udløb. I 1861 udføres der 23.500 stk. levende stude over kajen i Tønning, hvor der på dette tidspunkt er fast dampskibsforbindelse til Hull og Lowestoft.³ Man behøver ikke som politiker eller landmand at være særlig fremsynet for at se, at det er tid til forandring. Og de mere tænksomme blandt kvæg-

avlerne er da også klar over, at der frem for den udmarvende drift af stude ned gennem Jylland er behov for en mere direkte eksport.⁴

De gamle havne

I vadehavsegnene har der fra gammel tid været muligheder for anløb af fladbundede skibe, og der har fra købstæderne eller disses ladepladser og udhavne bl.a. foregået udskibning af stude. De større eller mindre løb eller "dyb", som tidevandet strømede igennem, har udgjort adgangsvejene til Vesterhavet. Via Listerdyb syd for Rømø, Riberdyb (Knudedyb) syd for Fanø og Grådyb nord for Fanø har sejlskibe kunnet sejle ind til ladepladserne og i nogle tilfælde helt op til købstaden.

Ribe og dennes ladeplads Hviding Nakke mistede sin betydning i slutningen af 1600-tallet, hvorefter Hjerting overtog dens rolle som udskibningssted for stude, og udskibningen herfra fortsatte frem til midten af 1800-tallet.⁵ I årene 1848 til 1853 anløb 40 engelske dampskibe og fire sejlskibe Hjerting, hvorfra de hvert år gennemsnitligt fragtede 600 stude, 80 tønder smør og 163 tønder korn. Nogle driftige købmænd fik i 1852 med beskeden støtte fra Rigsdagen etableret en anløbsbro, som dog i flere vintre blev ødelagt af isen og i 1862 endelig opgivet og pillet ned. Vanddybden på stedet var efterhånden også for lille til de større og større skibe.⁶

Tønder var længe en vigtig havn for Slesvig, men allerede i 1500-tallet afskar digebyggeri byen fra havet, og især Højer overtog rollen som udskibningssted. I slutningen af 1850'erne var der således fast damp-



Havne og løb i det vanskeligt tilgængelige Vadehav. De gamle havne ved Ribe (Hviding Nakke) og Tønder (Højer) er ikke længere i funktion i midten af 1800-tallet. Hjerting har taget over, men snart må man se sig om efter mere holdbare muligheder. Esbjerg 1868-1943, s. 19.

skibsforbundelse fra Højer til Lowestoft i England. Langt den vigtigste udskibningshavn for stude i Slesvig var dog førnævnte Tønning.⁷

Havnene på Fanø ved Nordby og Sønderho var af stor betydning bl.a. som vinterhavne for de store sejlskibe, men de var uden betydning for udskibningen af stude.

Havn ved Strandby

Kysten fra Skagen til Blaavandshuk er en af de Søfarende saakaldet Jernkyst uden Havne og Tilflugtssteder. Kyststrækningen syd for Blaavandshuk er omgivet af udstrakte lavvandede Grunde, der i Ebbetiden forlades af Vandet og danner det storartede Skue af en indtil tre Mile bred af Dynedet brungråfarvet Slette.⁸

Så malende beskriver J. P. Trap i 1860 den vestjyske kyst i sin første samlede beskrivelse af kongeriget. Han antyder her med al tydelighed, hvor svær en opgave det er at etablere en helt ny havn. Men allerede kort efter afslutningen af Treårskrigen tages udfordringen op, og der sættes gang i overvejelser om nye løsninger: Kan udskibningen af stude ske nærmere på producenterne og uafhængigt af uroen i hertugdømmerne?

Regeringen i København har indset, at der bliver brug for en helt ny havn. Påvirket af stemningen i disse år nedsætter den en kommission, der får til opgave at *bestemme hvilket Sted på Vesterhavskysten der er bedst skikket til Hovedudgangspunkt for Handelssamkvem med de overfor liggende Kystlande ved Nordsøky- sten især med Dampskib.* Den opgave giver kommissionen i 1851 videre til den hollandske vandbygningsingeniør J. F. Beyerinck, der samme år afleverer sin rapport til kommissionen.⁹

I rapporten gennemgår Beyerinck de ovennævnte og enkelte andre bestående udskibningssteder og konkluderer, at de ikke uden store omkostninger vil kunne bringes i anvendelse som en egentlig havn. Han konkluderer, at man i beslutningen om stedet *vil være indskrænket til at vælge mellem Strandby, Husum og Tønningen.* Af disse tre muligheder anbefaler Beyerinck Strandby

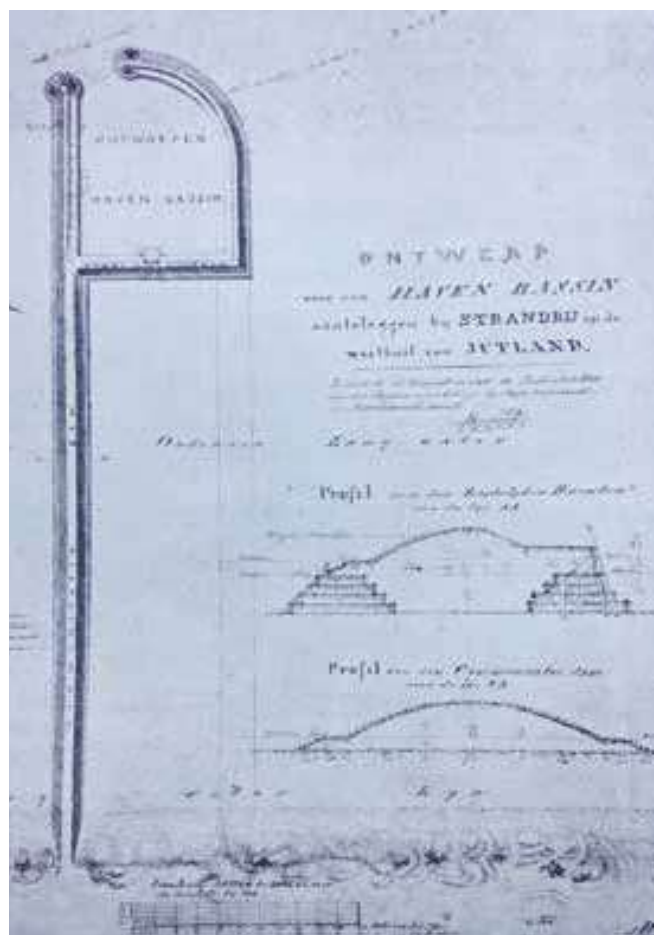
på grund af beliggenheden ud for Grådyb og i læ af Fanø. Det er bemærkelsesværdigt, at Beyerincks i sit fravalg af Tønning og Husum, ud over at beskrive de tekniske problemer, også henviser til *de politiske forviklinger, hvori den sydligste del af Hertugdømmet Slesvig og navnlig Husum nu befinder sig*. Han har forstået sin opgaves politiske implikationer.

Men tiden er ikke moden til beslutning. Bitterheden overfor det slesvig-holstenske oprør fortager sig i løbet af 1850'erne, og Beyerincks havneprojekt bliver lagt i skuffen. I 1853, blot et par år efter at Beyerinck har afleveret sin rapport, vælger den danske regering oven i købet at investere i nye anløbsbroer i Tønning, og i 1854 anlægges på privat basis en jernbane mellem Flensborg og Tønning med mulighed for at fragte studene fra Østkysten til Tønning og videre til det engelske marked.¹⁰ Banestrækningen bliver imidlertid ikke nogen succes, hvad kvægtransporten angår, for det er besværligt at få studene fra Nord- og Vestjylland til Flensborg, da den Østjyske Længdebane først færdiggøres et årti senere.

Tabet af hertugdømmerne

– nye ideer til havne

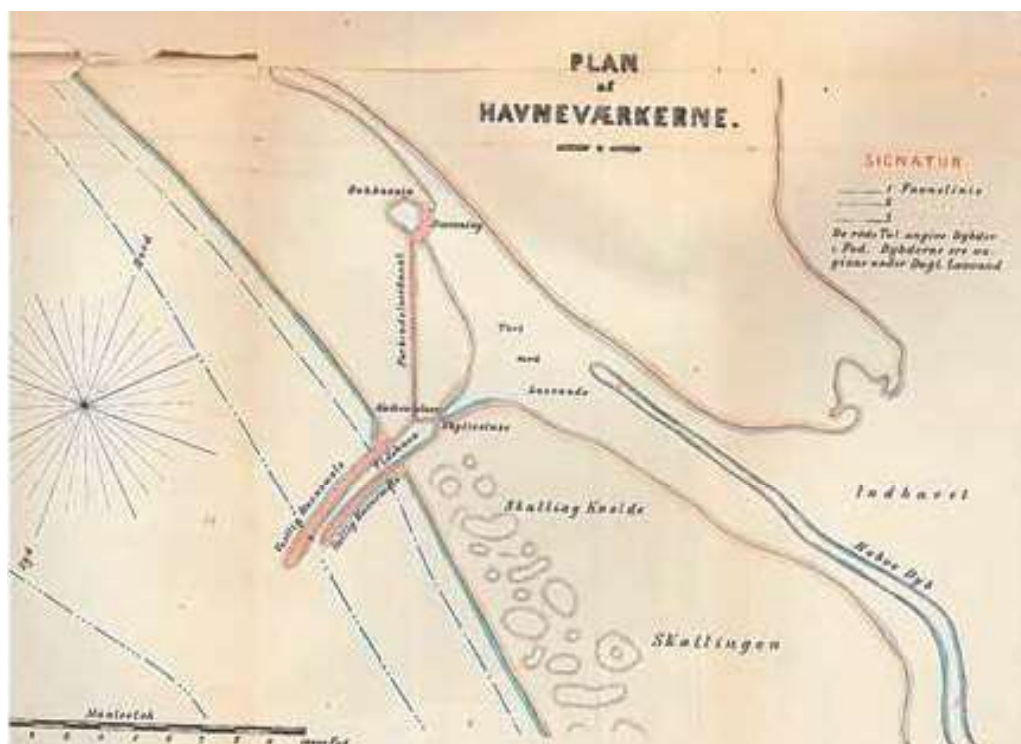
I et tiår fortsætter Tønning med at være den vigtigste udskibningshavn for studene, men i 1864 ændrer situationen sig. Efter fredsslutningen i Wien i efteråret 1864 står det helt klart, at hertugdømmerne er tabt, og tiden er for alvor moden til at overveje, hvordan man finder en ny udskibningsmulighed for de jyske stude. Indenrigsministeriets embedsmand, vandbygningsinspektør C. Carlsen bliver nu sat til at se på mulighederne for



Beyerincks projekt fra 1851 til en havn ved Strandby. Ud for Grådyb og delvis i læ af Fanø. Fra *Esbjerg 1868-1943*, s. 21.

en vestjysk havn, og han finder Beyerincks gamle projekt frem. Selvom han er noget skeptisk både over for konstruktionen og placeringen, så ender han med at anbefale Strandby. Der er ikke tid til nye og måske langvarige undersøgelser på grund af det politiske pres, der er for at få et lovforslag fremlagt. Han anslår prisen for anlæg af en havn ved Strandby til 550.000 Rigsdaler.¹¹

Carlsens skepsis deles af andre, for nu træder civilingeniør og tidligere digekon-



Bruuns skitse til en vestvendte havn på Skallingen fra foråret 1865: Fra det lille Dokbassin øverst etableres en Forbindelseskanal frem til en Kammerluse. Herfra fører en Tidehavn ud til Vesterhavet mellem to havnemoler. Tidehavnen holdes fri for tilslukning ved at Skyllestusen ind mod Hoboe Dyb åbnes ved højvande og udnytter forskydningen i tidspunktet for højvande. Bruuns rapport om en vestvendt havn, 1868.

duktør i Slesvig, C. Bruun frem på scenen. Bruun er som så mange andre statsembetsmænd blevet arbejdsløs ved tabet af Slesvig, og af egen drift og interesse går han i gang med at undersøge havnemuligheder. Han kortlægger vanddybderne i de forskellige dele af Grådyb og kommer frem til, at barren ud for Grådyb, den sandbanke, som dybet munder ud i, og hvor sedimenterne aflejres, højst har en dybde på otte fod ved lavvande, og at vanddybderne her ved tidligere pejlinger er konstateret at være faldende. Han konkluderer: *Denne Dybde er næppe tilstrækkelig til derpå at basere et nogenlunde brugbart Havneanlæg ... der vil være indskrænket til Sejlskibe af 6-7 Fods og Dampskibe af 8-9 Fods dybgående ... og derfor synes det tvivlsomt om endog Jyllands Kvægdødsførsel i Længden lader sig lede ud over en sådan Havn.*¹²

Men Bruun nøjes ikke med at problematisere havneprojektet ved Strandby. Han lægger også sit helt eget projekt frem, nemlig til en havn i Ho Bugt på østsiden af Skallingen, og med en *Gjennemstikning af Skallingen* til et moleanlæg på vestsiden af Skallingen ud mod Vesterhavet. Bruun går ikke ind i en nøjere beregning af prisen på sådant et anlæg, men har nogle sammenligninger med tilsvarende udenlandske projekter, der antyder, at prisen vil være nogle millioner Rigsdaler.¹³

Også et andet, fantasifuldt projekt dukker op i disse år. En engelsk entreprenør, Kingdon tilbyder at anlægge en havn ved at gennemgrave Holmsland Klit og bygge havnen inden for klitten i Ringkøbing Fjord. Kingdon tilbyder oven i købet at betale for anlægget mod at få overdraget det land,

som inddæmmes og tørlægges ved projektet.¹⁴ Kingdons ide om en sådan havn er ikke nærmere beskrevet ej heller de problemer, der vil være ved besejlingen ind over “jernkystens” revler.

Det bliver Beyerincks næsten 15 år gamle projekt til en havn ved Strandby, der bliver forelagt til politisk behandling.

Rigsdagen 1865: Havn ved Strandby¹⁵

*Eftersom vi have mistet Raadigheden over de gennem Hertugdømmet Slesvig gaaende Handelsveie, er det anset for at være af Vigtighed, at der aabnes den danske Handel en ny Vei, navnlig for Eksporten fra Jylland.*¹⁶ Sådan slår indenrigsminister Tillisch den nationale tone an, da han den 14. februar 1865, få måneder efter fredsslutningen i Wien fremlægger sit “Udkast til Lov om en Lokomotivbane fra Vamdrup til Strandby og anlæg af en Havn på sidste Sted”.¹⁷

Tillich’ lovforslag bygger altså på Carlsens hurtige bearbejdning af Beyerincks gamle skitse til en Strandbyhavn. Den forelægges Folketinget sammen med forslag til anlæg af en ny jernbane fra Vamdrup ved Kolding til Strandby. *Lokomotivbanen* er anslået at koste 1,4 mio. Rigsdaler og havnen 600.000 Rigsdaler.

Der udspænder sig nu en livlig debat i Folketinget, hvor to fløje markerer sig.

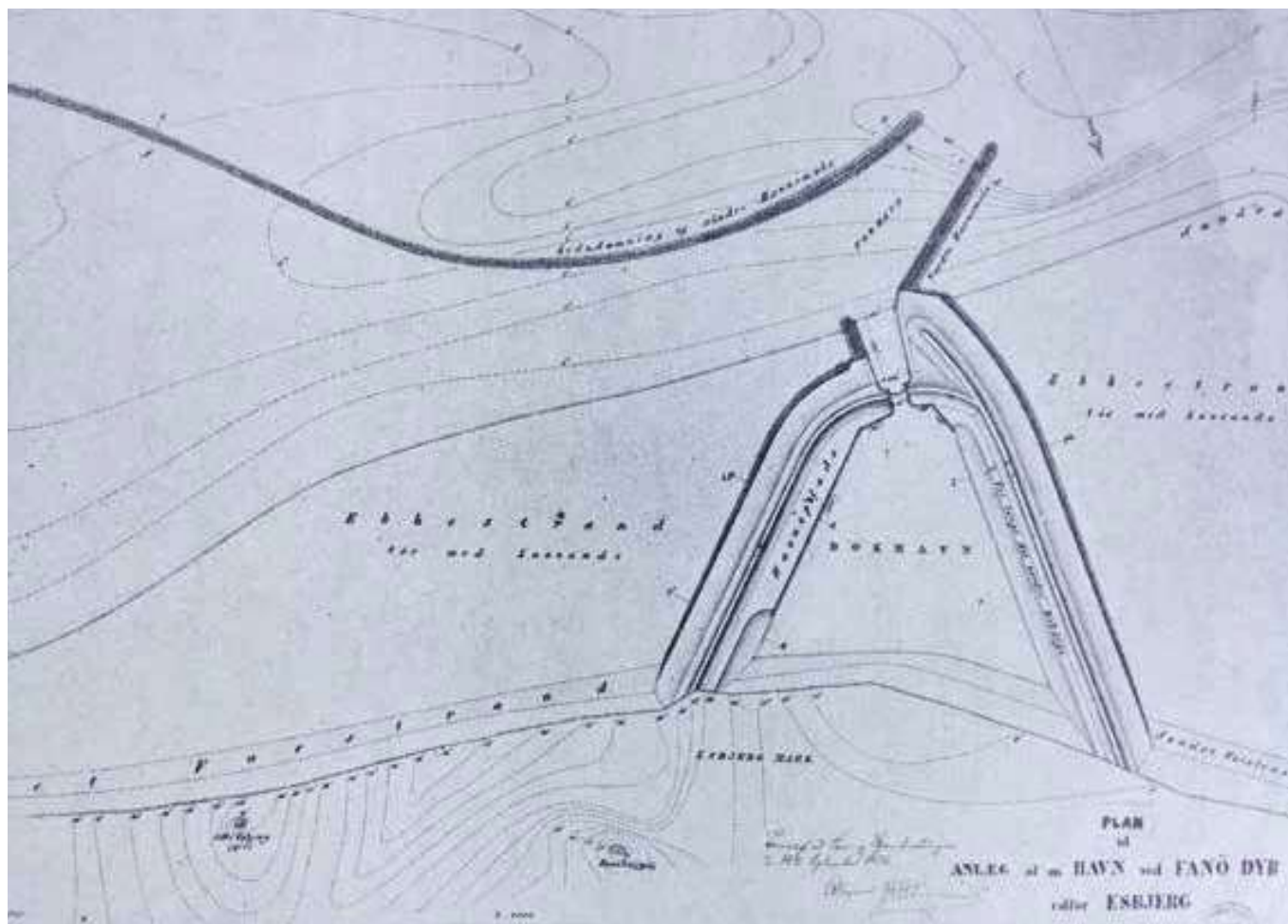
Den ene fløj er indstillet på at se tabet af hertugdømmerne i øjnene. Kühnel, præst valgt i Ribe finder, *at nu da den gamle Handelsvej gennem Slesvig er lukket for os eller i hvert fald blevet så kostbar, at den ikke kan benyttes ... må vi ud af den hele Maskepi med vor Nationalitets allerbitreste Fjende og træde ind i en direkte Handelsforbindelse med England, hvis Folk er*

venligt stemt mod vort Folk og i det mindste ikke hader os. C. V. Rimestad, redaktør fra København udtrykker det mere bramfrit: *når Benet er flaaet af en Mand, kan man ved kunstige Midler helbrede ham og forhindre at han dør.*

Den anden fløj, præget af de detroniserede nationalliberale, har ikke opgivet håbet om at vinde Slesvig tilbage. Kaptajn-løjtnant Tuxen, København mener ikke, at man skal gøre sig forhåbninger om, at det engelske Folk så gerne vil i kontakt med Danmark. *Den nuværende Grænse er hverken strategisk, historisk, politisk eller national. Jeg kan ikke forestille mig at den bliver staaende så længe denne Bane staaer.* Monrad, den detroniserede konseilspræsident, er også skeptisk og finder forslaget *mindre glædeligt, da det synes at antyde, at man betragter de staaende Forhold for mere endelige end mange her i Tinget.*

Længere henne i debatten kommer de lokale interesser i spil, og flere nye forslag kommer på bordet. Kühnel mener, at åen og kanalen ind til Ribe Havn let kan uddybes til 10-12 fod. Riis fra Varde taler varmt for Hjerting, og Rimestad, valgt i Ringkøbing, henviser til Kingdons tilbud om at bygge en havn i Ringkøbing Fjord *uden en Skillingsbekostning for Staten.* Endelig foreslår Tuxen en havn ved Vixø (Vigsø ved Hanstholm), som han mener også vil kunne fungere som flådestation. De fleste talere er opmærksomme på spørgsmålet om tilstrækkelige vanddybder, og både tilhængere og modstandere hæfter sig specielt ved problemet med vanddybderne over Grådyb Barre.

I udvalgsbehandlingen hjælper det ikke med enigheden. Det eneste, man kan samles om, er, at ved Strandby skal havnen i



Bruun og Carlsens projekt til en dokhavn ved Esbjerg med Lededæmningen ud mod Fanø Dyb. Lededæmningen skal sikre bedst mulig gennemstrømning for tidevandet og dermed en selvrensende effekt i dybet. Bruun og Carlsens rapport, Indenrigsministeriet 1866.

hvert fald ikke bygges, allerhøjest kan der blive tale om en mindre anløbsbro. Udvalget anbefaler i stedet regeringen at gå i forhandling med den engelske entreprenør Kingdon om en havn i Ringkøbing Fjord.

Sagen når ikke til andenbehandling, den går i stå. Rigsdagen får det næste par år travlt med forfatningsarbejdet oven på tabet af hertugdømmerne, og studene aser fortsat ad de gamle drivveje til Slesvig.

Havn ved Esbjerg Kleve

I kulissen arbejdes der dog videre. Carlsen er igen sat på opgaven, og allerede den 20. maj 1865 sætter han Bruun i arbejde. Bruun har åbenbart gjort opmærksom på sig selv gennem sine undersøgelser af dybdeforholdene og med det spektakulære forslag om en havn bag Skallingen. Han får til opgave, under Carlsens *Overledelse at foretage de i anledning af et paatænkt Havneanlæg ved Graa-*

*dybs Fastlandskyst fornødne Undersøgelser på Stedet, samt derefter at udføre Projectering og Udarbejdelsen af Planen til Anlæg af en Havn på det Sted indenfor nævnte Dybs Område, som der til maatte findes bedst skikket.*¹⁸

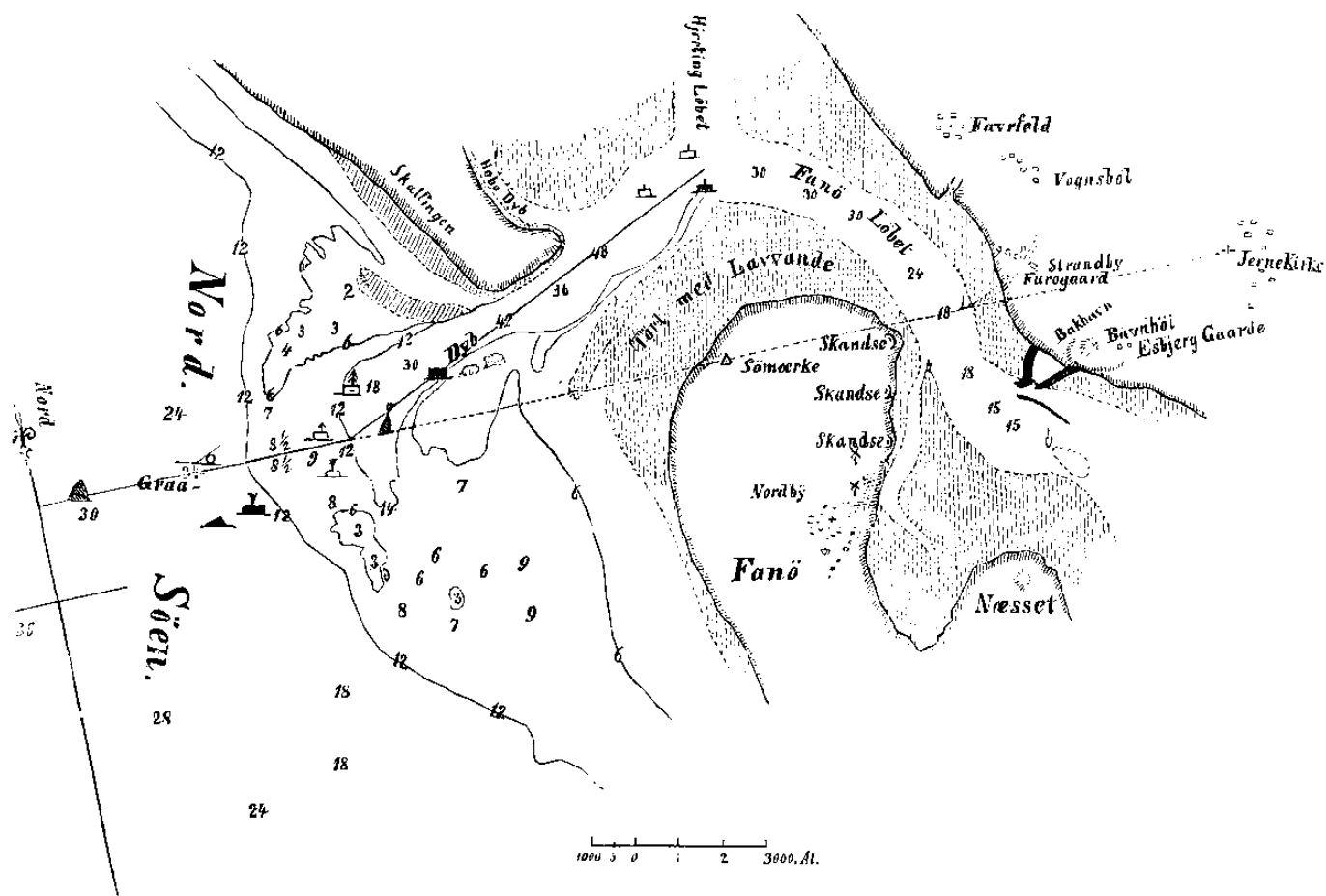
En bunden opgave for Bruun, der ellers, som vi har set, lige har tilkendegivet sin betænkelighed ved en havn indenfor Grådyb Barre. Det er bemærkelsesværdigt, med hvilken hastighed og omhu han kaster sig over opgaven, og allerede i november samme år afleverer han en gennemarbejdet rapport til Carlsen, som supplerer den med resume og anbefalinger, før den afleveres til ministeren. Interessant i Bruuns undersøgelse er, at han finder frem til, at udstrømningen gennem Grådyb efter højvande er en tredjedel større end indstrømningen gennem samme dyb før højvande. En del af det vand der strømmer ind gennem Knude dyb syd for Fanø før flod, strømmer altså ud gennem Grådyb efter flod. Det er interessant – også for Bruun selv – for det siger noget om en vis selvuddybende effekt i Fanø dyb (inden for Fanø) og i Grådyb. Uanset dette viser Bruuns undersøgelser også, at vanddybderne ved Grådyb Barre kun er 7½ fod ved lavvande og 12 ved højvande. Men denne gang problematiserer Bruun ikke dette. Det er han jo ikke bestilt til, og forholdet får lov til at hvile.

Den selvuddybende effekt i Fanø dyb er dog værd at fastholde, og Bruun dropper nu Beyerincks havn ved Strandby, fordi den med sin lange dæmning ud til havnebassinet forhindrer det nævnte frie løb i Fanø Dyb og den selvrensende effekt af dybet efter højvande. Tilmed er farvandet ud for Strandby-havnen så smalt, at den deraf føl-

gende stærke strøm kunne blive et problem for skibenes manøvrering.¹⁹

Det bliver nødvendigt at flytte havnen længere ind i farvandet, siger Bruun og han peger på en placering 1000 favne, knap 2 km syd for Strandby ved Esbjerg Kleve. Han foreslår havnen etableret som en dokhavn med konstant vandspejl for at undgå tilslikning, et fænomen som har plaget havnene i Husum og Tønning. Bruun foreslår også et betydeligt større havnebassin end i Beyerincks Strandby-havn, så man undgår udvidelser de første år. Han sammenfatter fordelene ved en Havn ved Esbjerg med, at der her er en dyb Red beskyttet mod Stormvinde ... en mindre stærk Strøm på grund af Dybets større Bredde ... og en naturlig beskyttet Beliggenhed, der medfører forholdsvis lave Anlægs- og Vedligeholdelsesomkostninger.²⁰

Det er bemærkelsesværdigt, at der ikke i Bruuns rapport og i Carlsens resume følges op på konstateringen i rapportens indledning af den begrænsede vanddybde over Grådyb Barre. Det er værd at dvæle ved dette et øjeblik, for hvad betyder det, at der, som Bruun konstaterer, kun er en vanddybde ved lavvande på 7½ fod (2,3 m) over barren, og ved højvande 12 fod (3,8 m). Hvor dybt stikker dampskibene, der skal besejle den nye havn? "Danmarks Handelsflåde 1871", det ældst tilgængelige skrift om emnet, angiver dybgangen for skibe, der er registreret i de enkelte havne i landet. Ud af den samlede danske handelsflåde i 1871 på ca. 2100 skibe er de 68 dampdrevne. Af disse 68 stikker ikke mindre end 58 mere end 6½ fod og vil ikke kunne gå ind over Grådyb Barre ved lavvande, når der til duvning mv. skal være mindst 1-2 fod under



Illustreret Tidendes reporter er opmærksom på problemerne med vanddybder. Sådan skriver han i en artikel den 15. marts 1868: Man skulle nu troe, at Regeringen forinden den forelagde en sådan Lov, havde skaffet sig Sikkerhed for, at Skibene kunne komme ind til Havnen, der jo ellers var til ingen nytte. Ikkedestomindre findes der kloge Folk i Thinget, som paastaae, at Graadybet stadigt tilsander mere og mere, og at Dybden i Farvandet aftager Aar for Aar. Illustreret Tidende nr. 442, 15. marts 1868.

kølen. 27 af disse 58 stikker mere end 11 fod, og vil ikke engang kunne gå ind over barren ved højvande. Bruun og Carlsen, berører overhovedet ikke denne problemstilling.²¹ Den bliver dog senere taget op i behandlingen på Rigsdagen.

Rigsdagen 1868²²

Rigsdagen har stadig travlt med forfatnings-

arbejdet i 1866, og først i 1867 bliver lovgivningsarbejdet vedrørende de vestjyske jernbaner og en ny havn taget op igen. Det er nu indenrigsminister og storgodsejer J.B.S. Estrup, den senere velkendte konseilspræsident, der forelægger et lovforslag for Folketinget. Det sker en af de første dage i 1868, og det bliver med udgangspunkt i Carlsen og Bruuns projekt for en havn ved

Esbjerg.²³ Havde Tillisch været lidt højt-ravende i sin forelæggelsestale tre år tidligere, så er Estrup noget mere jordnær i sin omtale af lovforslaget den 6. januar 1868: *Jeg maa anse det for meget ønskeligt, at man allerede nu tager en endelig Bestemmelse om Anlægget af en Havn ved Vestkysten, der forekommer mig at være en nødvendig Betingelse for at de projekterede vestjyske Jernbaner kunne få en Betydning som man ønsker de skulle opnaa.*²⁴

På et forudgående dagsordenspunkt har Folketinget behandlet lovforslag om en bane fra Vamdrup til Esbjerg og en bane fra Esbjerg til Struer, og Estrup nøjes altså i sin forelæggelse med at henvise til disse baneanlæg. Heller ikke i bemærkningerne til loven er der gjort noget videre ud af at motivere havneanlægget. Estrup og hans embedsmænd har vel forudsat, at formålet med havnen er alle bekendt.

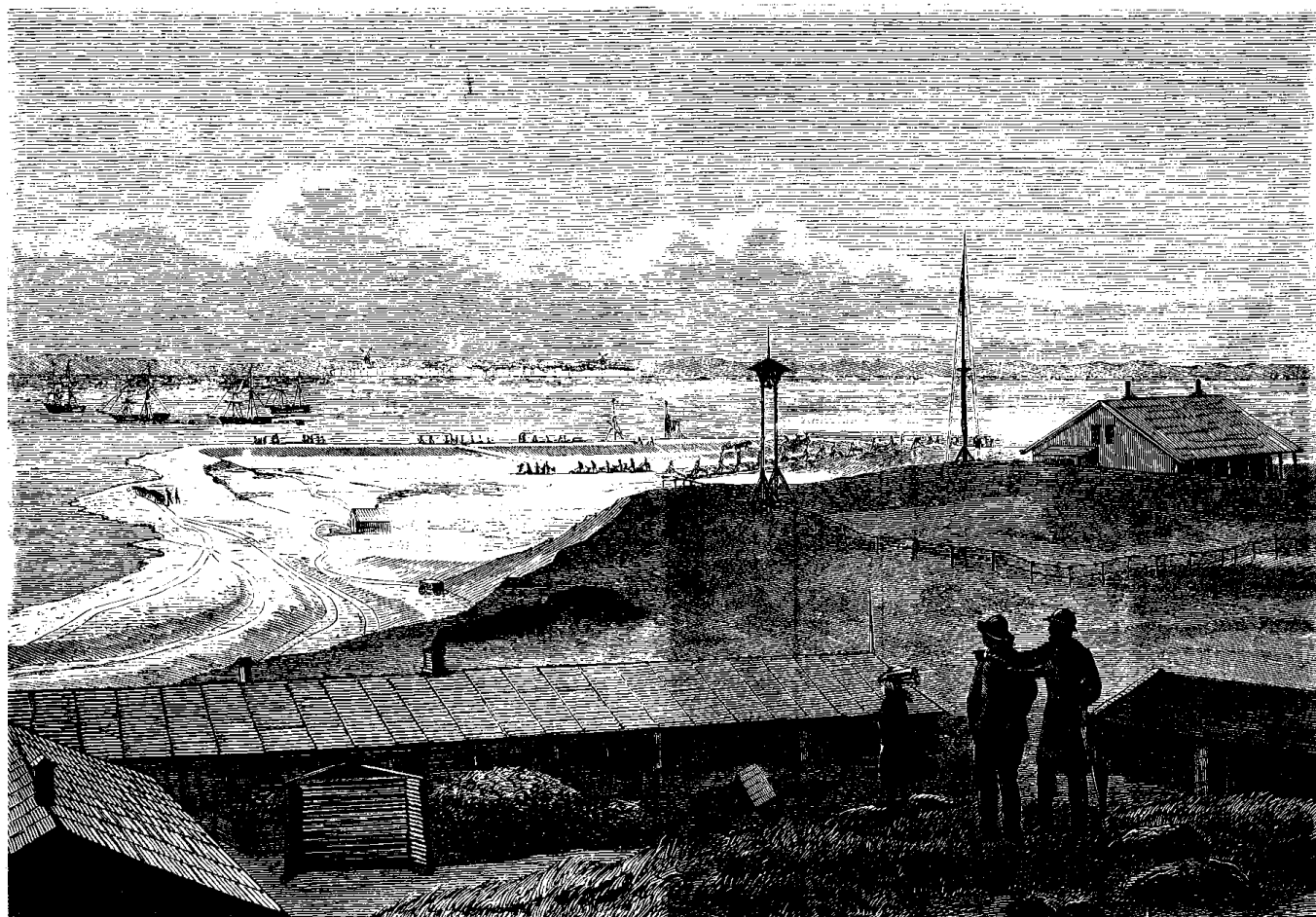
I de langstrakte debatter i folketingsalen genkender man argumenterne og fløjene fra diskussionen tre år tidligere, selv om den nationale retorik er blevet noget mere afdæmpet. Modstanderne gør sig fortsat stærkt gældende i debatten og betvivler nødvendigheden af en ny havn i det øde Vestjylland. Også økonomien i projektet anfægtes, og der efterlyses beregninger af indtægter og udgifter ved havnens drift. Igen og igen rejses spørgsmålet om, hvorvidt vanddybden ved Grådyb Barre er tilstrækkelig til de stadigt større dampskibe. Det er især modstanderne, der tager fat i emnet, men også tilhængere rejser problemet.

Bruuns havn ved Skallingen, havnen i Ringkøbing Fjord, og en havn ved Vigsø bringes på bane og drøftes såvel i Folketingssalen som i udvalgsarbejdet. Havnen



Havnens forkæmper, indenrigsminister og senere konseilspræsident J.B.S. Estrup. Fotograf ukendt.

ved Skallingen er nu beregnet til at koste 5-6 mio. Rigsdaler og bliver hurtigt udelukket. *Ringkøbingprojektet er dødt*, erklærer Estrup uden videre forklaring, og en havn ved Vigsø finder han *interessant som Orlogshavn, ikke som Konkurrent til Esbjerg*. Henvendt til modstandere, der fremstiller en havn ved Esbjerg som et utopisk dansk side-stykke til Hamborg Havn, siger Estrup: *Her er ikke tale om et nyt Hamborg, men en Havn til udskibning af jyske Eksportvarer, Kreaturer nu hvor Trafikken over sydligere Havne er besværliggjort*. Ingen, hverken Estrup eller andre, gør sig forestillinger om, at der er tale om andet end en omladningsstation for stude.



Anlægsarbejdet ved Esbjerg Kleve er i gang. Illustreret Tidende nr. 548, 27. marts 1870.

Denne Beliggenhed for Havnen er den, som med samtlige Forhold for Øje er den bedste, sammenfatter Estrup, og til kritikken af manglende økonomiske beregninger er svaret, at hvis sådanne Beregninger havde foreligget, så havde man nok også kritiseret dem. Vanddybderne kommenterer han slet ikke.

De tilhængere, der gør sig gældende, er først og fremmest storlandmænd, og så er det de lokalt valgte. De sidste har tydeligvis opgivet den indbyrdes strid om placeringen og går nu helhjertet ind for Esbjerg. De har indset, at uenighed svækker sagen og er vel

også bedre oplyste nu end i 1865, hvor de ikke havde Carlsens og Bruuns undersøgelser at holde sig til. En enkelt, der er tilhænger af havnen ved Esbjerg, forsøger i øvrigt at underbygge sin argumentation med, at Esbjerg Havn kan være af uvurderlig Nytte i Søkrig. Det afvises blankt af Estrup, der understreger, at der er tale om en havn til eksport af stude.

71 medlemmer stemmer for og 12 medlemmer imod ved tredjebehandlingen af lovforslaget. Modstanderne er københavnske og sjællandske købmænd, og så er det

embedsmænd i den offentlige administration, nogle af dem gamle kendinge fra den nationalliberale fløj. Også en enkelt østjysk landmand er blandt modstanderne.

I Landstinget er det også fra Østdanmark, modstanden viser sig. Redaktør Carl Ploug er imod at anvende 600.000 Rigsdaler på et *ubeboet øde punkt*, og Melchior, grosserer fra København taler for at satse på udskibning fra Slesvig: *Når vi selv rejser gennem Slesvig og vore Breve sendes gennem Slesvig, så kan vore Stude vel også*. Brygger Jacobsen og Orla Lehmann tilslutter sig nølende, men er betænkelige ved prisen for den nye havn. Flere godsejere markerer sig i landstingsdebatten som tilhængere af den nye havn. Også i Landstinget stiller de fleste talere spørgsmål ved, om vanddybderne er tilstrækkelige ved Grådyb Barre, uden at de får noget egentligt svar. Tværtimod er Estrup også i Landstinget ivrig i sit forsvar for Esbjerg Havn, og han afslutter debatten med at afvise alle betæneligheder og ved at understrege: *Ingen har kunnet påvise et brugbart Alternativ*. Lovforslaget vedtages i Landstinget med stemmerne 41 for og kun 3 imod.²⁵

Få dage senere den 24. april 1868 underskriver kong Christian IX loven. Arbejdet med at anlægge en havn ved Esbjerg kan gå i gang.

En dristig beslutning

Estrup spiller en helt afgørende rolle for, at lovforslaget vedtages såvel i Folketinget som i Landstinget, og det endda med et komfortabelt flertal. Han har taget Bruun og Carlsens rapport til sig, og nu skal den havn bare bygges. Så må det briste eller bære. De store jyske kvægproducenter har presset på,

fordi fortsat udskibning over Tønning er politisk umulig og i praksis helt uholdbart, mens udskibning via de østjyske havne til Storbritannien indebærer en alt for lang transportvej for levende stude.

Alligevel kan det undre, at Rigsdagen bevilger 600.000 Rigsdaler til en havn, hvor der slet ikke er opstillet beregninger af de forventede indtægter og udgifter. Og det kan også undre, at Rigsdagen ikke efterspørger, hvad det betyder, at indsejlingsmulighederne over Grådyb Barre er så usikre, for ikke at sige umulige. Beslutningen om Esbjerg Havn er en dristig beslutning, ja man kan hævde, at den bliver taget i blinde. Men som Estrup fremhæver, er der ikke andre muligheder. De gamle anløbssteder kan ikke håndtere de store mængder stude, og alternativerne ved Vesterhavet er for dyre, besejlingsmæssigt for risikable og anlægsmæssigt uhåndterlige.

I dag ved vi, at det var en rigtig beslutning, der blev truffet. Havnen bygges omend med voldsomme forsinkelser, og den bliver en ubetinget succes på langt flere områder, end man forestillede sig i 1868. Ved skæbnens og naturkræfternes medvirken øges vandybderne ved Grådyb Barre med årene på trods af, at de i årtierne forinden var blevet reduceret. Hvad dette skyldtes er en anden historie, og at havnen kom til at danne grundlag for en helt ny by, er også en helt anden historie.

Noter

1. Bjørn 1988, s. 47f.
2. Thomsen 1966, s. 96 og 132.
3. Trap Slesvig 1864, s. 229 og 273.
4. Bjørn 1988, s. 334ff.
5. Guldberg 2009, s. 14ff.

6. Alkærsig 1909, s. 3.
7. Guldberg 2009, s. 17.
8. Trap Danmark, alm. del. 1860, s. 12ff.
9. Beyerincks rapport, 1851, Rigsdagstidende 1864/65, A, s. 1911ff.
10. Trap Slesvig 1864, s. 273.
11. Carlsens vurdering, Rigsdagstidende 1864/65, A, sp. 1932f.
12. Bruun, Om Beskaffenheden af Graadyb, s. 9ff.
13. Bruun, Havn udenfor Graadyb, 1865, s. 37ff.
14. Kingdons projekt, Udvalgsbetænkningen, Folketinget, A, sp. 745-758.
15. Folketingets forhandlinger 1864/65, sp. 2534-2595.
16. Folketinget 1864/65, forelæggelsen, sp. 2288f.
17. Lovudkastet, Folketinget 1864/65, A, sp. 1897-1942.
18. Bruun og Carlsen 1866, s. 13.
19. Bruun og Carlsen 1866, s. 23.
20. Bruun og Carlsen 1866, s. 24ff.
21. Danmarks Handelsflåde 1871, s. 1-67.
22. Folketingets forhandlinger 1867/68, sp. 801-44, 2892-2946 og 3349-80.
23. Folketinget 1867/68, A, lovforslaget, sp. 1275-78.
24. Folketinget 1867/68, forelæggelsen, sp. 463ff.
25. Landstingets forhandlinger 1867/68, sp. 2206ff, 2428ff og 2677ff.

Litteratur

- Alkærsig, S.: *Esbjerg Havn og By, Et Blad af Esbjergs Historie, I Havnen*. Esbjerg 1909.
- Beyerinck, J.F.: *Rapport til Regeringskommissionen*, i Rigsdagstidende 1864/65 tillæg A, sp. 1911ff. København 1851.
- Bjørn, Claus m.fl.: *Det danske landbrugs historie 1810-1914*. Odense 1988.
- Bruhn, Verner: *Esbjergs Historie 2, 1850-1910*. Esbjerg 1994.
- Bruun, C.: *Om Anlæg af en dansk Nordsøhavn udenfor Graadybets Barre*. Odense 1865.
- Bruun, C.: *Om Beskaffenheden af Graadyb og dette Løbs Brugbarhed til ved samme at anlægge en Dansk Nordsøhavn*. Odense 1865.
- Bruun, C. og Carlsen C.: *Om Anlægget af en Havn ved Graadybets Fastlandskyst*. I Meddelelse om de med hensyn hertil i 1865 foretagne Undersøgelser og projekteringer. København 1866.
- Elberling, E. m.fl.: *Rigsdagens medlemmer gennem hundrede år 1848-1948*. København 1849.
- Esbjerg Byråd: *Esbjerg 1868-1943*. Esbjerg 1943.
- Guldberg, Mette: *Vadehavets havne og ladesteder*. I Sjaklen 2009, s. 8-20. Esbjerg 2010.
- Illustreret Tidende nr. 29, 15. april 1860. København 1860.

- Illustreret Tidende nr. 442, 15. marts 1868. København 1868.
- Illustreret Tidende nr. 548, 27. marts 1870. København 1870.
- Rigsdagstidende, Folketingets Forhandlinger 1864/65. København 1865.
- Rigsdagstidende 1864/65, Tillæg A (Lovudkast Strandby Havn og Jernbane). København 1865.
- Rigsdagstidende 1864/65, Tillæg A (Beyerincks Rapport om Strandby Havn 1851, sp. 1911ff. og Vandbygningsinspektør Carlsens vurdering af samme, sp. 1932ff). København 1865.
- Rigsdagstidende 1864/65, Tillæg A, (Udvalgsbetænkning). København 1865.
- Rigsdagstidende, Folketingets Forhandlinger 1867/68. København 1868.
- Rigsdagstidende 1867/68, Tillæg A (Lovudkast Esbjerg Havn). København 1868.
- Rigsdagstidende 1867/68, Tillæg B (Udvalgsbetænkning). København 1868.
- Rigsdagstidende 1867/68, Landstingets Forhandlinger. København 1868.
- Schneider, A.: *Danmarks Handelsflåde, årgang 1871*. København 1871.
- Thomsen, B.N.: *Dansk – Engelsk samhandel, et historisk rids 1661-1963*. Universitetsforlaget 1966.
- Trap, J.P.: *Statistisk-topografisk beskrivelse af Kongeriget Danmark, speciel del II, 2, Ribe Amt*. København 1858.
- Trap, J.P.: *Statistisk-topografisk beskrivelse af Kongeriget Danmark, alm. del, 1*. København 1860.
- Trap, J.P.: *Statistisk-topografisk beskrivelse af Hertugdømmet Slesvig*. København 1864.

Vilhelm Brage Michelsen, f. 1944, akademiingeniør og kulturhistoriker, cand. mag. Tidligere ansat ved bl.a. Århus Amt og Miljøministeriet, beskæftiget med natur- og miljøbeskyttelse samt ledelsesopgaver. Forfatter til artikler og rapporter om natur- og miljøbeskyttelse mv. Ministerudpeget medlem af Fredningsnævnet for østlige Midtjylland.