

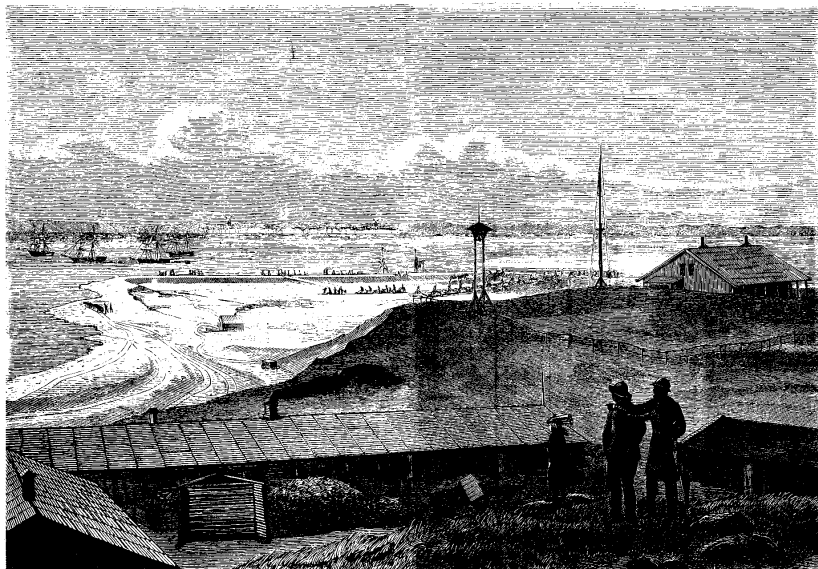
# Esbjerg Havn og by – de første år

Af Vilhelm Brage Michelsen

Esbjerg fejrer i år sit 150 års jubilæum. Jubilæet markerer, at Rigsdagen den 21. april 1868 vedtog *Lov om Anlæg af en Havn ved Esbjerg*, og at kong Christian IX underskrev loven den 24. april. Esbjerg Havn var tænkt som en omladningsstation for levende stude, der skulle udskibes til først og fremmest England. At der skulle opstå en egentlig by på dette sted, havde ingen forestillet sig. Hvorfor og hvordan det skete, fortælles der om i denne artikel, der især beskæftiger sig med havnen og byen i de allerførste år.

*Anlægsarbejdet på havnen kom kun langsomt i gang. Her har Illustreret Tidendes grafiker forevigt anlægsarbejdet i efteråret 1869.*

*Illustreret Tidende nr. 548.*



## Havnebyggeriet

*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.<sup>1</sup>*

Sådan skriver H. Reimers, den 20. april 1869 til sin overordnede i indenrigsministeriet. Reimers var statens tilsynsførende ved anlægsarbejdet på den nye havn, og der var gået et år, siden anlægsloven blev vedtaget. Projektet havde vist sig langt vanskeligere at

realisere end først antaget, og det stod hurtigt klart, at det færdiggørelsestidspunkt, udgangen af 1870, som anlægsloven opererede med, slet ikke kunne overholdes. Projektet var det første af sin art i Danmark, og ikke mindst bundforholdene voldte problemer.

Da arbejdet for alvor kom i gang hen over sommeren 1869, stod det snart klart, at den farverige schweiziske entreprenør, Louis Carlé, der havde vundet licitationen, slet ikke magtede den komplicerede opgave. Reimers klagede gentagne gange over Carlés styring af arbejdet og forsøgte at få ham taget af opgaven. Først i december 1872 opgav Carlé mere eller mindre af egen drift arbejdet, og der blev indgået aftaler med nye entreprenører.<sup>2</sup> Med skiftende entreprenører måtte man herefter helt frem til 1878, før havnen, med hele otte års forsinkelse, kunne afleveres til bygherren. Alleerede i 1873 anløb enkelte dampskibe dog havnen, og i hvert fald fra 1875 var der en jævn besejling, selv om havnen ikke var helt færdig.

Carlé havde oprindeligt vundet licitationen med et bud på 535.000 rigsdaler – 1.070.000 kr. Til al held for statskassen, havde indenrigsministeriet ved licitationen sikret sig, at Carlé skulle stille med en kautionist, hvilken rolle den unge direktør for Privatbanken, C.F. Tietgen, havde påtaget sig. Tietgen havde et par år forinden anlægslovens vedtagelse opkøbt en række mindre rederier og stiftet Det Forenede Dampskibs Selskab, DFDS. Desuden var han engageret i jernbanedrift og havde altså stærke interesser i at fremme anlægget af havnen i Esbjerg. Der blev i rigelig udstrækning brug for kautionen og mere til. Esbjergs første

historiker, Søren Alkærsig, har regnet sig frem til, at Tietgen i alt har måttet punge ud med 350.000 i datidens kroner eller en tredjedel af det beløb, som Carlé havde budt på opgaven. Tietgen tog sig senere godt betalt for sit "indskud", for DFDS fik i realiteten monopol på eksporten af landbrugsvarer fra Esbjerg Havn.

Det skal nævnes, at samtidig med Rigsdagens vedtagelse af anlægsloven for havnen blev der også vedtaget en anlægslov for en jernbane fra Lunderskov til Esbjerg og videre herfra til Varde og Holstebro. Denne bane og den første primitive banegård kunne planmæssigt tages i brug i 1874 og 1875, så da havnen reelt blev taget i brug i 1875, var der skabt effektive trafikforbindelser til og fra Esbjerg.

### **Mere end blot stude**

I 1875, tre år før havnen blev officielt overdraget til bygherren, optog DFDS fast rute-fart på England med hjuldampere Ribershus, og i de følgende år opkøbte selskabet flere konkurrenters skibe for at manifestere sit monopol.<sup>3</sup> Dette første år ankom knap 10.000 stykker hornkvæg med togene til Esbjerg, hvor de blev gennet ombord på skibene. I 1880 var tallet næsten fordoblet og i 1890 tredoblet til 30.000. Men meget større blev trafikken af levende kvæg over havnen heller ikke. Svigtende efterspørgsel og skiftende udenlandske importrestriktioner betød, at eksporten af levende kvæg reduceredes kraftigt i slutningen af århundredet.

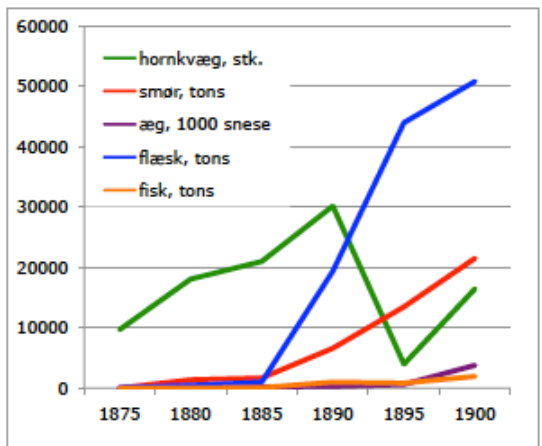
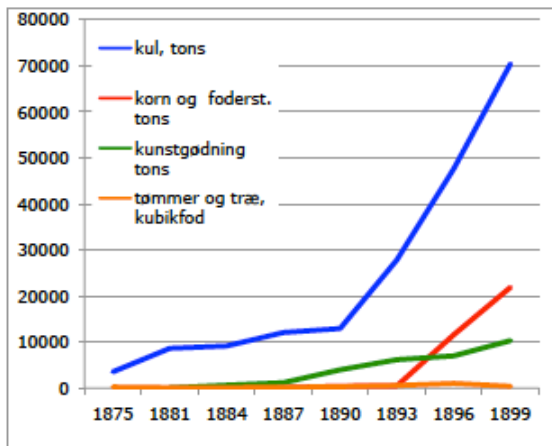
Landmændene indså, at de måtte lægge produktionen om og satse på forarbejdede produkter, kvalitetsprodukter for at sikre sig en plads på de store udenlandske marke-

der. Det var, hvad markederne efterspurgte, og for at kunne imødekomme denne efterspørgsel måtte bønderne slå sig sammen og etablere enheder, der kunne producere disse kvalitetsprodukter og især forsyne det britiske marked. Det skete som bekendt i form af nye andelsforetagener, andelsmejerier, andelssvineslagterier osv., som fra 1880erne skød op overalt. Det fik stor betydning for Esbjerg Havn, og DFDS' skibe fik nok at sejle med. Flæsk, smør og æg og efterhånden også fisk blev læsset om bord, og godsmængderne ud af havnen flerdobledes fra 20.000 tons i 1879 til 113.000 tons i 1899.<sup>4</sup>

### Importhavn

At Esbjerg Havn også skulle blive en vigtig importhavn, lå slet ikke i kortene. Tværti-

mod havde havnen i de første år et dårligt ry blandt fremmede skibsførere, for vanddybderne og besejlingsforholdene var usikre og afmærkningerne mangelfulde. Men ikke mindst takket være driftige lokale initiativtagere, som troede på mulighederne, kom der også snart gang i importen over havnen. Den første og i begyndelsen den mest betydningsfulde af disse fremsynede mænd var den ganske unge Ditlev Lauritzen, der var søn af en trælasthandler i Ribe. Den unge Lauritzen havde set behovet for træ til det omfattende byggeri i den nye by og begyndte i 1883 at importere tømmer i sin fars navn. Snart efter registrerede han også de vestjyske andelsmejeriers og andelslagteriers behov for kul til produktionen og iværksatte en kulimport over Esbjerg Havn. Lauritzen skaffede selv ordrerne i



Udviklingen i import (til venstre) og eksport (til højre) over Esbjerg Havn frem til 1900. Efter en langsom start udviklede havnen sig også til en vigtig importhavn, mens eksporten over havnen ændrede karakter. Allerede i 1889 var Esbjerg blevet Danmarks tredjestørste havn målt i godsmængder med en samlet godsomsætning på 99.000 tons, kun overgået af København og Aarhus.

Grafik: Forfatteren efter Alkærsig 1909, s. 132ff og Hahn-Petersen 1998, s. 65.

hus ved at rejse rundt på hesteryg til landsdelens andelsforetagener, og på disse rejser blev han efterhånden også opmærksom på landmændenes stigende behov for kunstgødning og foderstoffer, så snart iværksatte han også import af disse varer.<sup>5</sup>

Fremmede rederes uvilje mod at sejle på Esbjerg fik i 1888 Lauritzen til at anskaffe sig sit eget dampskib, *Uganda*, til kulimporten. Senere dannede han sit eget dampskibsselskab, *Vesterhavet*, og flere skibe kom til, for den driftige mand fik nok at sejle med på Esbjerg. De 10.000 tons gods, der i 1880erne årligt gik ind over kajen i Esbjerg, var i 1899 blevet til 93.000 tons eller næsten en tidobling,<sup>6</sup> og Lauritzen tog sig i disse år af det meste. Senere skulle han som bekendt blive en af landets helt store skibsredere. Også andelsbevægelsen etablerede med årene importselskaber på Esbjerg Havn.

### Fiskerihavn

Esbjerg fik med årene også betydning som fiskerihavn, hvilket heller ikke havde ligget i kortene. På det tidspunkt, hvor havnen blev anlagt, foregik fiskeriet på Vesterhavet fra kysten i små, åbne både. Men Esbjerg optog langsomt konkurrencen med Vestkystens fiskepladser, i takt med at fiskeriet overgik til større søgående dæksbåde, der mest hensigtsmæssigt havde basis i en egentlig havn.

Ved at lande fangsten i Esbjerg opnåede fiskerne også den fordel, at den videre transport af fangsterne kunne foregå hurtigt og effektivt med tog og skib. I starten var Esbjergs nærmeste konkurrent på fiskeriet Hjerting, hvor der i 1885 var 18 fiskefartøjer mod 13 i Esbjerg. Men lang-

somt indså fiskerne i Hjerting og videre op langs Vestkysten fordelene ved at flytte til Esbjerg.<sup>7</sup>

Det, der for alvor satte gang i fiskeriet fra Esbjerg, blev anvendelsen af snurrevoddet. Snurrevodsfiskeriet foregår ved, at et poseformet garn roes rundt i en stor bue, så vodarmene dækker et stort areal, hvorefter det trækkes ind til den forankrede kutter. Teknikken demonstreredes ud for Esbjerg i 1887 af kattegatfiskere, og i løbet af få år var alle Esbjergs kuttere indrettet til snurrevodsfiskeri efter rødspætter, en langt mere værdifuld fisk end den sædvanlige torsk. Det betød altså en væsentlig værdiforøgelse af fangsterne, og det gav nye eksportmuligheder. Hvor der i 1880erne eksporteredes omkring 75 tons fisk årligt fra Esbjerg Havn, så steg dette tal i 1890 til knap 1.000 tons og i 1900 til ca. 2.300 tons.<sup>8</sup>

### Havneudvidelser

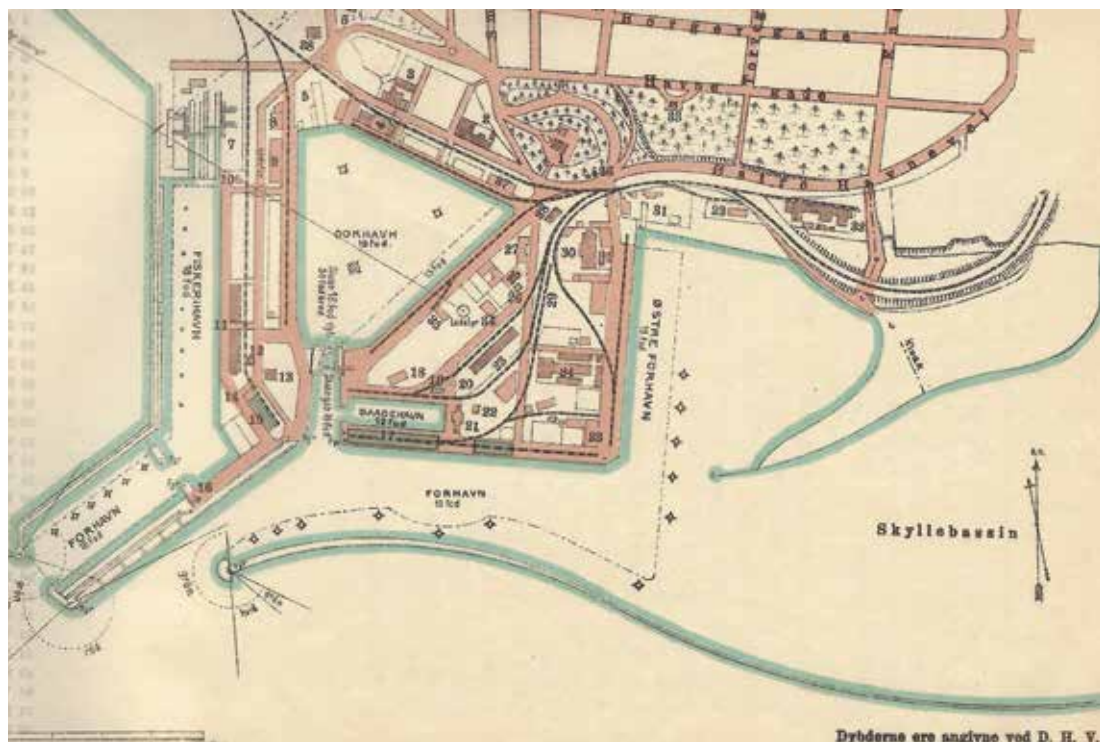
Trafikken på havnen voksede voldsomt. I 1879 anløb 152 skibe havnen med en samlet lastevne på 29.000 NRT<sup>9</sup>. I 1889 blev havnen anløbet af 411 skibe på 140.000 NRT og i 1899 748 skibe på 253.000 NRT. Altså en femdobling af antallet af anløb, og næsten en tidobling af skibenes lastevne på blot 20 år.<sup>10</sup>

Kort efter havnens ibrugtagen konstaterede man mangler ved havnen. Der var for lidt anløbsplads, for få bagarealer og for ringe vanddybde i dokhavnen. Senere igen blev der også brug for kajplads uden for slusen. Selv om det til tider gik trægt med Rigsdagens bevillinger, så kom pengene, og manglerne blev afhjulpet. I løbet af 1880erne etableredes en havnekaj uden for

slusen: *Søndre Forhavnskaj* ("Englandska-  
jen"), og snart efter *Østre Forhavnskaj*. Efter  
pres fra fiskerne blev der i midten af  
1880erne også anlagt en egentlig fiskeri-  
havn inden for Søndre Forhavnskaj med  
indsejling fra slusegabet.<sup>11</sup> Nu behøvede de  
17 fiskebåde ikke længere fylde op på  
kajerne i dokhavnen. Men fiskeriet tog til i  
omfang, og i 1896 talte flåden 30 kuttere,  
som slet ikke kunne være i den lille  
fiskerihavn. I 1898 igangsattes da også  
arbejdet med anlæg af en ny fiskerihavn

vest for dokhavnen. Den nye fiskerihavn  
med forhavn og tilhørende jernbanespor  
blev indviet i 1901. Fiskerflåden var nu  
øget til 53 kuttere.<sup>12</sup>

Allerede i 1889 havde Esbjerg Havn  
udviklet sig til Danmarks tredjestørste målt  
på godsmængder. Godsomsætningen på  
99.000 tons var kun overgået af Aarhus og  
København.<sup>13</sup>



*Esbjerg Havn omkring 1900. Den oprindelige havn, Dokhavnen, er udbygget, og der er etableret kaj anlæg uden for slusen. Den første fiskerihavn er blevet til bådehavn, og en ny fiskerihavn er anlagt på vestsiden af dokhavnen. Gengivet efter Alkærsig 1909, s. 144.*

### Tilflyttere fra nær og fjern

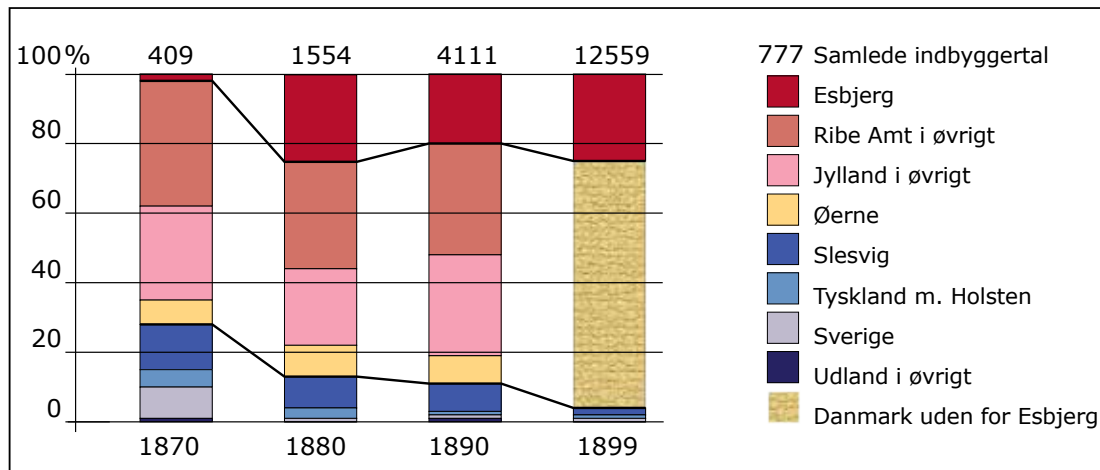
Havnebyggeriet og de efterhånden mange virksomheder med tilknytning til havnen betød nye arbejdspladser, og folk strømmede til Esbjerg. De 30 indbyggere i *Esbjerggårdene* i 1868 var i 1870 blevet til 409 i godt 30 huse. Fra 1870 og frem til midten af 1880'erne var der en jævn tilstrømning af nye esbjergensere, ca. 100 om året. Herefter gik det endnu hurtigere. Fra midten af firserne og frem til midten af halvfemserne voksede byen med omkring 500 nye indbyggere om året, så der i 1885 var lige ved 2.000 indbyggere i Esbjerg og midt i halvfemserne godt 9.000. Ved århundredskiftet rundede byen 13.000 indbyggere og var provinsens syvendestørste – på nippet til at overhale Vejle.<sup>14</sup>

De nye indbyggere kom fra hele landet, og også fra nabolandene. I 1870 var kun syv af

byens indbyggere født i Esbjerg. Knap en tredjedel var født i udlandet, 55 af dem i Slesvig, som jo et par år før netop var blevet udland. Også mange svenskere søgte de første år lykken i Esbjerg. Rundt regnet en tredjedel af de nye indbyggere var født i nærområdet, Ribe Amt, og den sidste tredjedel var født i det øvrige Danmark, de fleste i Jylland.

Udlændinge blev ved med at søge til byen de følgende år. I absolutte tal flere og flere helt frem til 1890, men relativt set faldt andelen af udenlandsk fødte.

I 1880 var rundt regnet en fjerdedel af indbyggerne født i byen. Det år og også i 1890 var der fortsat ca. en tredjedel af indbyggerne, som var født i Ribe Amt uden for Esbjerg og lige så mange fra det øvrige Danmark, mens det i 1899 ikke har været praktisk muligt at opgøre den nærmere fordeling på landsdele.<sup>15</sup>



De fleste af Esbjergs nye indbyggere kom i de første årtier fra det nære opland i Ribe Amt, men der var næsten lige så mange fra det øvrige Jylland. Også mange udlændinge, især slesvigere og i de første år også svenskere, søgte til byen. Grafik: Forfatteren.

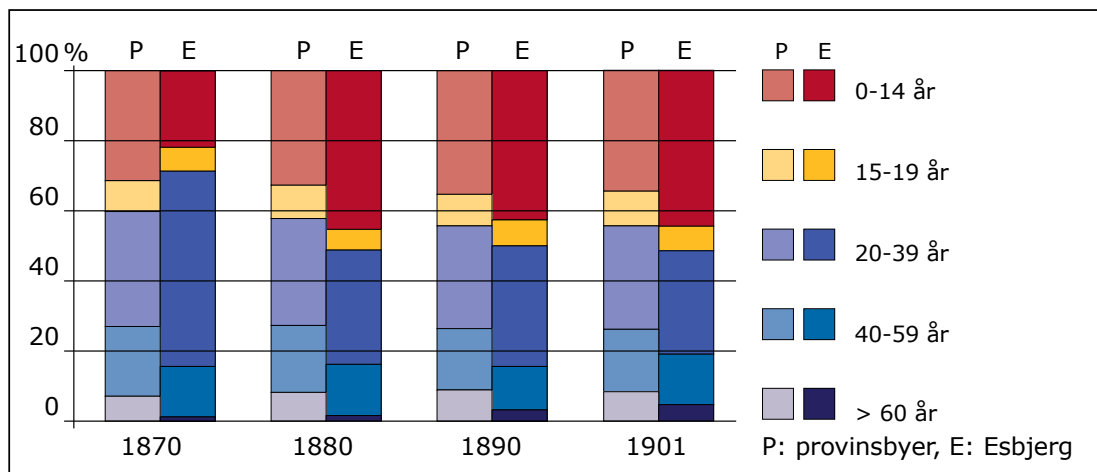
## En ung by

Det var unge mennesker, der søgte til Esbjerg, da havnearbejdet gik i gang. I figuren er alderssammensætningen i Esbjerg (E) sammenlignet med alderssammensætningen i landets øvrige provinsbyer (P). Mere end halvdelen af indbyggerne i Esbjerg var i 1870 mellem 20 og 39 år mod 33% i landets øvrige provinsbyer. Der var næsten ingen ældre, og mange af de unge mennesker i byen havde endnu ikke fået sig etableret og fået børn. Kun godt 20% var børn under 15 år mod godt 30% i den gennemsnitlige provinsby.

Men børnene kom. Allerede i 1880 var næsten halvdelen af byens 1.554 indbyggere børn, og det holdt sig sådan resten af århundredet: omkring 45% af indbyggerne i byen de første årtier var under 15 mod ca. 33% i de andre provinsbyer. Nogle af de unge

mennesker kom med kone og børn, mens andre hurtigt fandt sammen og fik børn.

Århundredet ud var der relativt set få midaldrende og ældre i Esbjerg. I de øvrige provinsbyer lå andelen af 60-årige og derover nogenlunde konstant på omkring 8%, mens den i Esbjerg kun langsomt steg fra 1% i 1870 til 4% i 1901.<sup>16</sup>



*Esbjerg (søjlerne til højre) vedblev at være en ung by sammenlignet med landets øvrige provinsbyer (søjlerne til venstre). Der var forholdsvis mange i den arbejdsdygtige alder og rigtig mange børn. I de fleste år var næsten halvdelen af byens indbyggere børn under 15 år.*

*Grafik: Forfatteren.*

## Arbejdere og fiskere

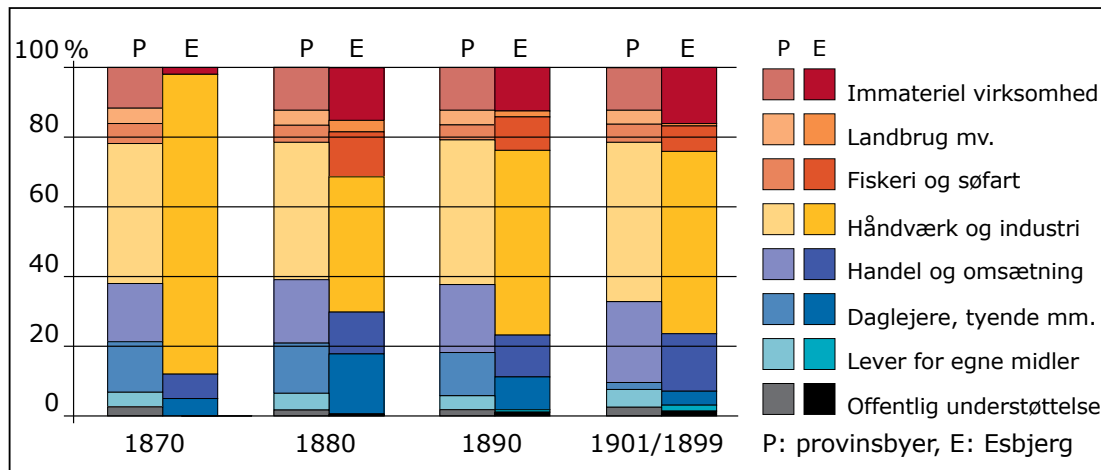
I 1870 var knap 90% af de beskæftigede i den unge by ansat inden for håndværk og industri. Langt de fleste ved havneanlægget som stenhuggere, smede, tømrere og arbejdsmænd, andre ved byggeriet i byen. Inden for alle andre erhverv var beskæftigelsen tilsvarende lav sammenlignet med de øvrige provinsbyer. Der var endnu ikke opstået et handelsliv af betydning, og man klarede sig også uden tjenestefolk.

Allerede i 1880 så det noget anderledes ud. Der var stille ved havnebyggeriet, inden de nye anlægsarbejder gik i gang, og mange af dem, der havde arbejdet ved havnen, fik vel arbejde ved byggeriet i byen. I 1880 figurerede de første fiskere og søfolk i statistikken sammen med ansatte ved "Immateriel Virksomhed", altså funktionærer mv. Det sidste afspejler, at jernbanen var taget i brug

i 1874, og at toldvæsen og havnemyndigheder kom til ved havnens ibrugtagning fra midten af 1870'erne.

I de sidste årtier før 1900 steg andelen af beskæftigede ved håndværk og industri igen i takt med, at havneudvidelserne gik i gang, og byggeriet i byen tog til. Disse erhverv tegnede sig sammen med fiskeri og søfart for 60% af beskæftigelsen mod 45-50% i provinsbyerne.

Beskæftigelsen ved handel og omsætning var stadigvæk lille, for handelsliv var der ikke så meget af gennem alle disse år. Esbjergs opland var ikke stort, og de handlende havde det svært i konkurrencen med de gamle købstæder Ribe og Varde.<sup>17</sup>



*Esbjerg var en by af arbejdere, håndværkere og fiskere, men også med en lille overvægt af funktionærer ("immateriel virksomhed"), altså af ansatte ved statsbanen, toldvæsenet og havneadministrationen.*

*Grafik: Forfatteren.*



*Esbjergs første huse i det, der senere blev til Smedegade, fotograferet i 1870. Forrest til højre familien Møllers bolig og sammenbygget med den smedje, som Frants Møller lod bygge sidst på sommeren i 1868. I dag ligger Føtex på stedet.  
EBAs mediearkiv 52738-084-533.*



### Livet i byen

*Nej, se bare hvor den gamle Esbjergko dog er høflig, i dens Tøjrslag vil jeg vælge mig en Byggeplads*

... udbød smeden Frants Møller, da en ko rejste sig i tøjret, netop som han og en bekendt en forårsdag i 1868 traskede rundt i den øde lyng tæt på det sted, hvor Esbjerg Havn skulle bygges. Replikken er gengivet af Søren Alkærsig i hans bog om byen fra 1914.<sup>18</sup>

Møller havde i nogle år arbejdet på jernbaneanlæggene i Østjylland. Her havde han fået nys om diskussionerne på Rigsdagen om, at der skulle anlægges en helt ny havn ude ved Vestkysten. Der var snart ikke mere at lave for ham ved jernbaneanlæggene, og den driftige mand var på udkig efter nye muligheder for arbejde. Ad elendige landeveje var han aget fra Vejle og helt herud for

at bese det øde sted og finde et stykke jord, hvor han kunne bygge sig en smedje. Møller erhvervede sig straks en halv tønde land til en pris af 100 rigsdaler. Det var ikke mere, end hvad en arbejder tjente på to-tre måneder, da anlægget af havnen gik i gang året efter.<sup>19</sup> Allerede den 4. april 1868 skrev han under på skødet – tre uger før anlægsloven trådte i kraft, og inden sommeren var ovre, havde han bygget sin smedje og snart efter en bolig til familien.<sup>20</sup>

Frants Møller lokkede senere på sommeren sin ven, ølbrygger Olsen til Esbjerg. I september kom Olsen tilbage fra turen til familien i hjemmet ved Vejle:

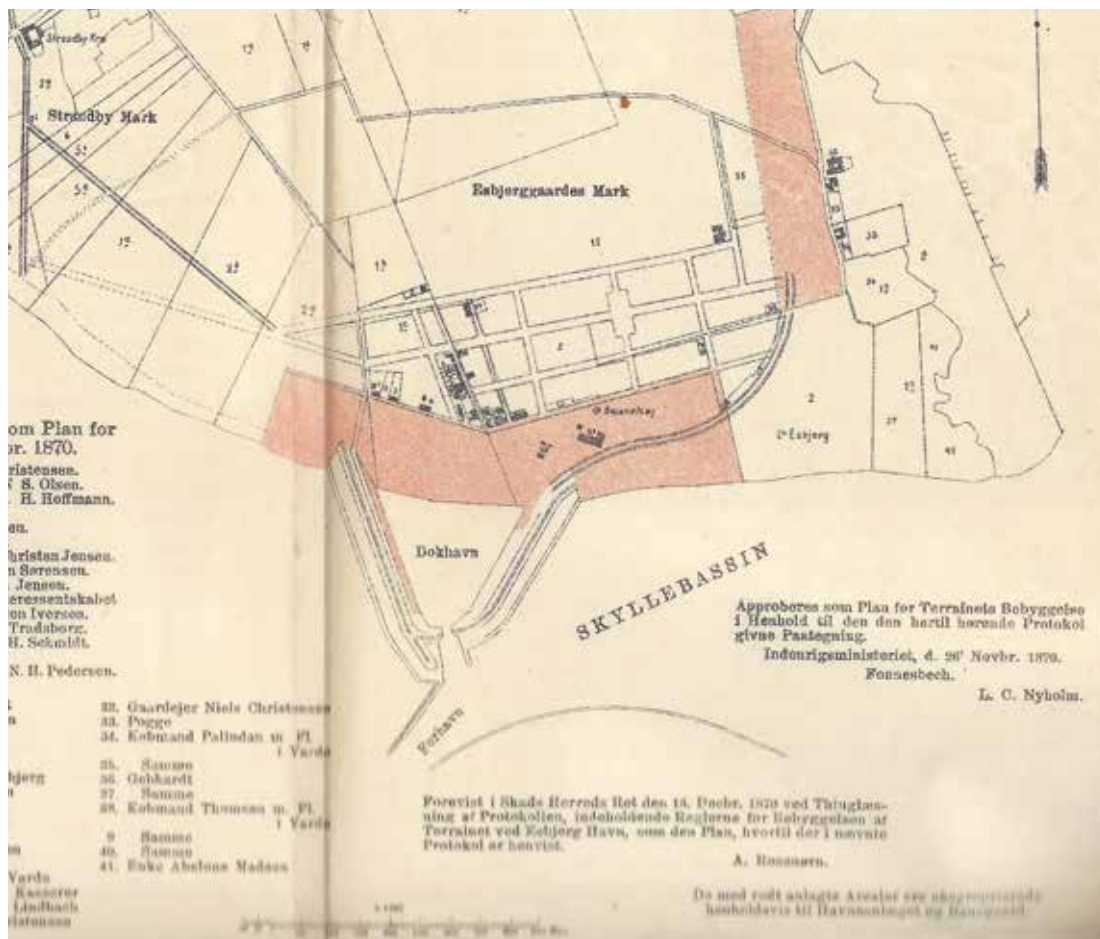
*Ja, nu har jeg købt et Stykke Jord i Esbjerg, men om vi vil flytte derud, ved jeg ikke endnu, for der er frygtelig øde. Der er Strandby Kro og nogle Gaarde og Huse. Det er det hele. Og så er der nogle hvide Pæle, der er slaaet ned i Sandet for at*

betegne, hvor Havnen skal være, ellers er det bare Hede.

Sådan fortalte enkefru Olsen ved byens 25 års jubilæum til Esbjerg Avis. Hun fortalte også, at familien snart efter trods alt

besluttede sig for at prøve lykken i Esbjerg. De byggede tæt på Frants Møller i foråret 1869, og fru Olsen fortæller videre:

*Havnarbejdet var da påbegyndt og fra nu af voxede Husene som op af Jorden hele Sommeren*



Landinspektør Wilkens Gadeplan fra 1870. Den tog udgangspunkt i de to gader, der allerede tegnede sig. Gaden langs havneskellet, Havnegade og gaden, hvor smed Møller og andre havde bygget, Smedegade. Gadeplanen dannede grundlag for byggeriet i de følgende år og for senere byplaner. Strandby Kro anes øverst til venstre. Det røde areal i højre side af billedet var eksproprieret til banegård. Gengivet efter Alkærsig 1914, s. 16.

*En af jordhytterne, som blev bygget ind i skråningerne af højen "Lille Esbjerg".*

*EBA's mediearkiv 74274-070.*



*igennem. Den brune Lyng og hele Hedepræget forsvandt lidt efter lidt, og Hugormene, som man i den første Tid kunde møde på Trappestenene om Morgen, fandt efterhaanden Stedet for civiliseret og fortrak.<sup>21</sup>*

Olsen døde allerede i 1876, og fru Olsen levede i de følgende år af at sælge jord fra. Olsens hus, i dag byens ældste står der endnu – i Havnegade 63.

Møller og Olsen var de første, der byggede sig en bolig i Esbjerg; men da havnebyggeriet endelig kom i gang i foråret 1869, strømmede folk til. Mange boede den før-

ste tid på Strandby Kro, et par km fra havneanlægget, inden de fandt sig et værelse eller fik bygget et hus. Allerede året efter, i 1870, var der bygget 30 huse placeret lidt på må og få. Snart indså grundejerne da også, at det var nødvendigt at få styr på byggeriet. De samledes i efteråret 1870 på Strandby Kro, hvor Landinspektør Wilkens *Gadeplan* blev vedtaget.

### **Jordhytterne**

I 1869 kom den 6-årige Anne Marie til Esbjerg. Familien havde siddet stablet op

mellem alle deres møbler på den to dage lange rejse. Esbjerg var øde, der var kun et par huse i Smedegade og et andet par i Havnegade, fortalte den ældre fru Anne Marie Wiese til Hans Erlandsen mange år efter.<sup>22</sup>

Anne Maries far var stenhugger, og han og en anden holstensk stenhugger havde hørt om *dette hersens Amerika, der skulle til at begynde på Jyllands Vestkyst*, og de blev nogle af havneanlæggets første arbejdere. De to familier var de første dage indlogeret på Strandby Kro, men snart gik de i gang med at opføre en simpel bolig ved den lille høj Lille Esbjerg. En Jordhytte, var der nærmest tale om, med et tag, der bagtil gik direkte over i bakken. Mange andre småt bemidlede arbejdere lejede snart efter jord og byggede omkring Lille Esbjerg.

Om forholdene i hytterne fortæller en anden tidligere beboer, fru Holm, der sammen med sin mand var "huleboer" i 17 år:

*I førstningen var der kun et Rum, ingen Skorsten og intet Gulv, og man gik og æltede i Sandet, og det raslede ned fra Tørvevæggene. Siden blev der lagt Stenbro med små Sten og Tørvevæggene blev beklædt med Lærred og gamle Aviser eller andet Papir og så var der nogenlunde hyggeligt.*<sup>23</sup>

Anne Marie måtte hver dag gå de små to km til den nærmeste skole i Boldesager. I vinteren 1871-72 var hun et af 55 skolesøgende børn i byen; men kun 38 af i alt 55 børn gik den lange vej. Resten benyttede små private "skoler" i Esbjerg. Fx i dagligstuen hos skomagerens madam Beck og på kolde dage i mandens lune værksted. Først i 1877 byggedes byens første skole til de nu 137 børn. Fire klasseværelser var der og tre lærere.<sup>24</sup>

På Wilkens Gadeplan på side 16 er jordhytterne ikke vist. Man havde vel også reg-

net med, at de kun blev stående kort tid, men faktisk var de fleste hytter beboet til langt op i 1880'erne.

### Byens første læge

I 1876, hvor der boede godt 1000 mennesker i byen, kom den første læge til, den unge dr. Bruun. I sit lille skrift fra 1893 om Esbjerg, *Fra Pionertiden*, har han skrevet om livet i byen de første år:

*Føret herude var næsten ufremkommeligt, derfor hørte lange Støvler uden på Benklæderne til Nationaldragten. Vi vadede alle rundt i saadanne i mere end det halve af Aaret. Belysning på Gaderne fandtes ikke og oplyste Butiksvinduer kendtes ikke, derfor gik man og rodede med små Haandlygter.*

Bruun skriver også om de elendige boligforhold i byens første år, hvor han selv som mange andre i starten måtte leje et par usle værelser i et byens små huse, indtil han byggede sig en flot villa i Havnegade.<sup>25</sup>

Et andet "kronvidne" fra disse år, den københavnske journalist, A. Falkman, opholdt sig i 1879 et par dage i byen, og beskrev den bagefter som *virkelig usigelig prosaisk at se på, fortvivlet kedsommelig, et Topmål af Barhed og Nøgenhed ... det meste gør Indtryk af at være ufærdigt, intet af hygge og velvære. Stedet vil ingensinde kunne blive den store og ved Skibenes Alfarvej nære Nordsøhavn, som Jylland så højligt trænger til.*<sup>26</sup>

Byen har sikkert været *kedsommelig og nøgen* i 1879. Med de ca. 150 skibe, der anløb havnen det år,<sup>27</sup> kan Falkman sagtens have ramt et par dage, hvor der slet ikke var trafik på havnen. Men, som vi allerede har set, voksede trafikken på havnen voldsomt efter 1879, og Falkmans spådomme om udviklin-



*I 1875 opgav Kroejer Morten Spangsborg at drive Strandby Kro. Den var utidssvarende og lå for afsides. Den fremsynede gæstgiver byggede i stedet Hotel Spangsborg på hjørnet af Havnegade og Stormgade – praktisk i forhold til by og havn. Her blev jævnligt holdt borgermøde, hvor de problemer, som sognerådet i Jerne ikke ville tage sig af, blev drøftet.*

*EBA's mediearkiv 76162-084.*

gen blev snart gjort til skamme. Hvad *Barheden* og *Nøgenheden* angik, skulle der dog gå nogle årtier.

### **Jerne sogneråd**

Esbjerg var de første 25 år en del af Jerne sognekommune, og sognerådet havde ikke den store forståelse for den nye bys behov. Skatteudskrivningen skete på hartkorn og formue, og kun få af Esbjergs nye beboere havde bare en af delene. Der var begrænsede midler til fattighjælp, skolevæsen og veje – ja, længe var

det Jerne Sogneråds opfattelse, at Esbjerg var noget midlertidigt – noget der nok “gik over”.

Tvunget af omstændighederne måtte sognerådet dog som nævnt i 1877 bekoste en skole til byen; men vejene anså sognerådet fortsat for at være et privat anliggende. De var ubefæstede og ofte opkørte eller pløredede og med åbne grøfter, og det var noget af dette, Falkman oplevede på sin gennemrejse i 1879. Dette år var Kongensgade godt nok blevet amtsvej, og amtsrådet stod for vedligeholdelsen, men vedligeholdelse var



*Om Kongensgade fortæller Madsen, at den stadig i 1895 var en grusbelagt landevej, hvor den stride vestenvind hvirvlede støvskyer op, og hvor man om efteråret måtte lægge planker for at komme fra den ene side af gaden til den anden. Situationen var ikke anderledes i byens andre gader, fortæller han. Her Kongensgade ca. 1895. EBAs mediearkiv 57401-002.*

der ikke meget af, og byens “hovedgade” henlå stadig med åbne grøfter, som blev til rendesten i 1885. Kongensgade blev først asfalteret og kloakeret i 1897. Byens øvrige gader overgik kun langsomt til at være offentlige og henlå i mange år som ubefæstede veje med åbne grøfter.<sup>28</sup>

### **Kaos i Kongensgade**

En april dag i 1895 kom en ung snedker-svend, A. P. Madsen, til Esbjerg. Han var arbejdsløs, men havde fra en kammerat fået

et tip om mulighederne på stedet. Madsen stod af toget på banegården i Jernbanegade, nu Exnersgade:

*Den gamle Træbanegård ved Exnersgade var skrækkelig, men ved hvert Tog stod der altid flere Mestre for at tilbyde Arbejde til enhver Snedker-, Tømrer-, eller Murersvend. Byen var nærmest en Landsby med meget spredt Bebyggelse. Husene lå og råbte til hinanden med store Pladser imellem.*

Madsen blev også tilbudt et arbejde, stiftede familie og fik senere sin egen forretning. At byen på det tidspunkt, i slutningen

af halvfemserne, ikke var helt så kedelig, som Falkman oplevede det i 1879, fremgår dog også af Madsens fortælling:

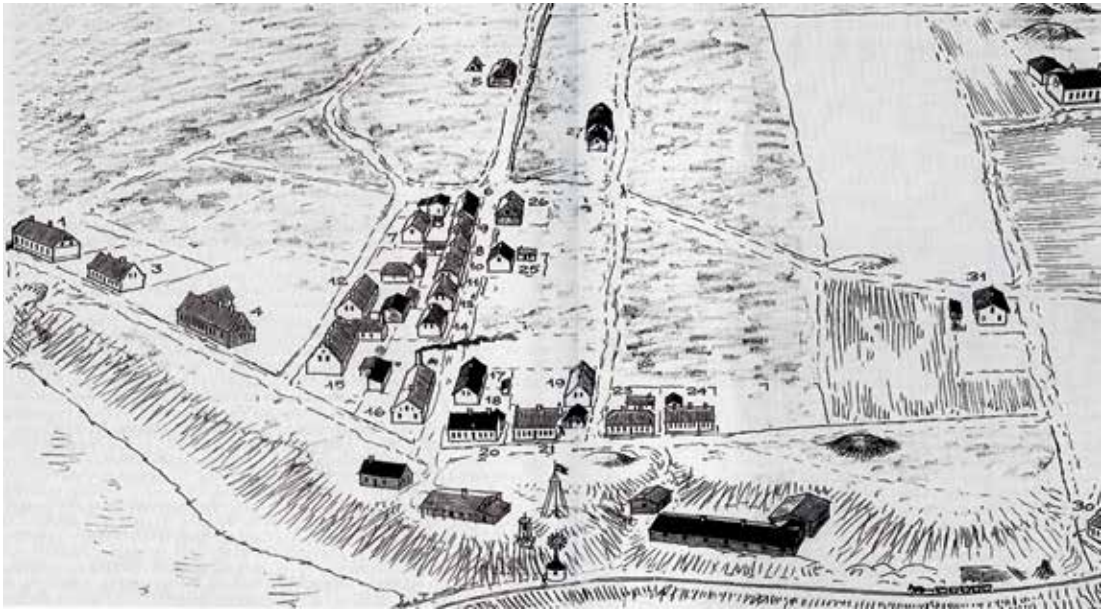
*... overalt høres fremmede Tungemål, og der er Liv og Lyst i Beværtningerne Døgnet rundt men samtidig blev der arbejdet og Værdier blev skabt, sindig og rolig skred Udviklingen frem.<sup>29</sup>*

Madsens fortælling er karakteristisk for alle beretninger fra Esbjerg i halvfemserne: En by under opbygning, rodet og usammenhængende med dårlige veje; men også en by kendt viden om som et sted med muligheder for arbejde og for en ny tilvæ-

relse. Og uanset de usle ydre rammer tyder alle beretninger også på, at indbyggerne ligesom Madsen var loyale og holdt ud.

### Afslutning

Blot tre årtier tog det for Esbjerg at vokse fra to gårde med 30 beboere til en by med 13.000 indbyggere, Danmarks syvendestørste. En udviklingshast, som næppe er set andre steder i landet. Udviklingen skyldtes havnen, for den ændrede på disse tre årtier fuldstændig karakter, fra en anløbsplads til udskibning af stude, til en eksporthavn for



*Esbjerg i 1870 ifølge Peter Dragsbo. Bebyggelsen set mod nord med Frants Møllers hus som nr. 16. I samme række er ti andre huse kommet til. Brygger Olsens hus er nr. 4, i dag Havnegade 63. Nederst i billedet den hestetrukne jernbane. Damplokomotiverne kom først i 1874 og dermed banegården, som kom til at ligge på den bare mark uden for billedets højre kant. Den lange bygning med det mørke tag er "Tutten", havnearbejdernes tilholdssted. Jordhytterne på Lille Esbjerg oven for Tutten har Dragsbo ikke vist.*

*Gengivet efter Dragsbo 1991, s. 202f.*

færdige landbrugsprodukter, en importhavn for råstoffer til landbruget og byerne samt en betydelig fiskerihavn. Og en lang, lang række virksomheder fulgte i kølvandet på de mange nye aktiviteter på havnen.

Havnen og skibstrafikken var ovenikøbet tilsmilet af heldet. Dybdeforholdene i Grådyb og over Grådyb Barre, som havde bekymret eksperterne, da havnen blev anlagt, ændrede sig i disse år ved naturens hjælp. Dybet blev smallere på grund af tiltagende sandflugt fra Skallingen og Fanø, og det udstrømmende tidevand gravede den nu smallere rende og barren dybere. I 1895 var dybden over barren mere end 5 m ved højvande mod 3 m, da havnen blev anlagt, og ved århundredskiftet fik man tilmed teknikken til, ved sandpumpning, at holde en dybde over Grådyb Barre på 7 m.<sup>30</sup>

I 1894 frigjorde Esbjerg sig endelig fra Jerne og blev en selvstændig kommune. Kun fem år senere, den 1. januar 1999 fik byen købstadsrettigheder, og mulighederne for skatteudskrivning blev bedre. I 1903 blev indkomstskatten indført i Danmark, og for Esbjerg betød det, at der for alvor kunne tages fat på de forbedringer i infrastruktur og byudstyr, som snart gjorde Esbjerg til en "rigtig" by. En by, der blev ved med at vokse, og som efter endnu tre årtier blev Danmarks femtestørste by.

Lad os til sidst vende tilbage til doktor Bruun, der sammenfattede tilværelsen i byen i de første årtier således i sit lille skrift:

*Kampen for Tilværelsen var haard for dem der ville søge at slaa Rod paa Pladsen. Der var kun et fælles Baand, der bandt os sammen, det var Interessen for Esbjerg og dens Fremtid. Vi fattede efterhaanden Kjærlighed til Stedet – en Art fader-*

*lig Kjærlighed; vi vare ikke voxede op i Byen, men Byen ved os.<sup>31</sup>*

## Noter

- 1 Alkærsig 1909, s. 48.
- 2 ibid. s. 56ff.
- 3 ibid. s. 91ff.
- 4 Rambusch 1968, s. 200.
- 5 Alkærsig 1914, s. 112.
- 6 Rambusch 1968, s. 200ff.
- 7 Bredmose Simonsen 2001, s. 25.
- 8 Alkærsig 1909, s. 132.
- 9 NRT, nettoregisterton, et mål for skibets lastevne. 1 NRT er ca. 2,8 m<sup>3</sup>.
- 10 Rambusch 1968, s. 199.
- 11 ibid. s. 61.
- 12 ibid. s. 206.
- 13 Hahn-Petersen 1998, s. 65.
- 14 Aagesen 1943, s. 325.
- 15 Folketællingerne 1870, 1880 og 1890 samt EBAs borgerdatabase 1899. Egne beregninger.
- 16 Provinsbyerne (købstæderne i provinsen): 1870, 1880 og 1901: Stat. Tabelværk V. Rk., A. Bd. 5, 1905, 1890: Stat. Tabelværk 4Rk. A Bd. 8b, 1893. Esbjerg: 1870, 1880 og 1890: Folketællingerne. 1901 Esbjerg Kommune, By- og Erhvervsøk. Oversigter 1944, hft. 3.
- 17 Provinsbyerne: Statistisk Tabelværk V. Rk., Lt. A nr. 5, 1905. Esbjerg: Egne beregning fra folketællingerne 1870, 1880 og 1890 og EBAs borgerdatabase 1899.
- 18 Alkærsig 1914, s. 1f.
- 19 Alkærsig 1909, s. 56.
- 20 Alkærsig 1914, s. 1f.
- 21 Esbjerg Avis 27. juni 1893, s. 1.
- 22 Historier II 1928, s. 7ff.
- 23 Alkærsig 1914, s. 11.
- 24 Alkærsig 1914, s. 49ff.
- 25 Bruun 1893, s. 41f.
- 26 Falkman 1879, s. 6.
- 27 Alkærsig 1909, s. 135.
- 28 Alkærsig 1914, s. 73ff.
- 29 EBAs erindringsdatabase, interview med P. Therkelsen, 1952.
- 30 Bredmose Simonsen 2001, s. 47f.
- 31 Bruun 1893, s. 47.



## Litteratur

- Aagesen, Aa.: *Esbjergs erhvervsgeografiske betydning*, i *Esbjerg 1868-1943*, s. 322-343, Esbjerg 1943.
- Alkærsg, S.: *Esbjerg Havn og By, I Havnen*, Esbjerg 1909.  
- inkl. statistik fra Esbjerg Toldkammer og Lorch Madsens arkiv.
- Alkærsg, S.: *Esbjerg Havn og By, II Byen*, Esbjerg 1914.
- Bredmose Simonsen, J.: *Fiskerne og Byen: fiskeriet fra Esbjerg indtil 1940*, Esbjerg 1997.
- Bruhn, V.: *Esbjergs Historie 2, 1850-1910, En by bliver til*, Esbjerg 1994.
- Bruun, O.: *Fra pionertiden i Esbjerg*, Esbjerg 1893.
- Dragsbo, P.: *Esbjerg 2 år gammel – et forsøg på en rekonstruktion*, i *Fra Ribe Amt* 1991, bd. 25, nr. 2, s. 200-215.
- Esbjerg Avis 27. juni 1893, *Fru Olsens fortæller*.
- Esbjerg Byhistoriske Arkiv (EBA): *Borgerdatabase*.
- Esbjerg Byhistoriske Arkiv (EBA): *By- og Erhvervsøkonomiske oversigter*.
- Esbjerg Byhistoriske Arkiv (EBA): *Erindringsdatabase*.
- Esbjerg Byhistoriske Arkiv (EBA): *Mediearkiv*.
- Falkman, A.: *Fra Danmarks Far West*, København 1879.
- Hahn-Petersen, M.: *Den nye havn mod vest*, i *Sjæk'len* 1998, s. 40-75.
- Illustreret Tidende nr. 548, 27. marts 1870.
- Jørgensen, A. (red.): *Mennesker og begivenheder i Esbjergs historie*, 1948.
- Lokalhistorisk Udvalg, *Historie og Historier I og II*, Esbjerg 1927 og 1928.
- Lorck Madsens Arkiv: *Statistik vedr. fiskeriet*, i *Alkærsgs Esbjerg Havn og By, I Havnen*, Esbjerg 1909.
- Rambusch, S.: *Esbjerg Havn 1868-1968, Danmarks port mod vest*, Esbjerg 1968.
- Statistisk Bureau: *Folketællinger 1870, 1880, 1890 (specialkørsler, Esbjerg)* og 1901.
- Statistisk Bureau: *Statistisk Tabelværk V. Rk., A. Bd. 5*, København 1905.
- Statistisk Bureau: *Statistisk Tabelværk 4Rk., A. Bd. 8b*, København 1893.

*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 adskillige artikler og rapporter om natur- og miljøbeskyttelse.*