

Hvem modarbejdede loven om anlæg af Esbjerg havn?

Af Sigurd Rambusch.

Efter den frygtelige amputation, som tabet af hertugdømmerne i 1864 betød for det danske samfund, gik alle gode kræfter i gang med at udbedre skaden og skabe nyt i stedet for det, som tabtes.

Det er som et led i dette genrejsningsarbejde, at anlæggelsen af Esbjerg havn må ses. Danmarks udenrigshandel var i århundreder i stor udstrækning blevet domineret af Hamborg, hvad der naturligvis havde berøvet vort land mange værdier. Allerede før midten af det 19. århundrede eksisterede i Danmark ønsket om — og i stigende grad evnen til — at frigøre handelen fra Hamborgs indflydelse; kravet vandt stærkere gehør efter 3-årskrigen, men først efter 1864 blev det nødvendigt at søge andre veje for handelen — det gjaldt især eksporten af jyske landbrugsprodukter. De to hidtidige danske eksporthavne: Tønning og Huisum var nu på tyske hænder, og toldgrænsen ved Kongeåen fordyrede varerne. Også af psykiske grunde var det nu vigtigere end nogensinde, at vi frigjorde os for den tyske indflydelse på handelen.

I årene efter 1864 vrimer det med forslag til jyske eksporthavne. (Eksporten fra Øerne tog Kø-

benhavn sig af, og i det hele taget var vor hovedstad ved at overtage en stigende del af Hamborgs handel). De fleste steder nåede planerne ikke længere end til møder af interesserede, der snart måtte give op overfor de enorme tekniske og økonomiske vanskeligheder. Undtagelser var dog de dampskibslinjer, der oprettedes fra Aarhus og Randers.¹⁾ I Hjerting (7 km nordvest for det nuværende Esbjerg) havde der fra 1852 ligget en udskibningsbro, men reparationerne på den var større, end de fattige vestjyder kunne bære, og 1862 lod de den forfalde.²⁾

Langt de fleste projekter drejede sig om havne på Jyllands vestkyst. Men landsdelen var fattig og svagt udviklet, og der kunne naturligvis ikke ventes større hjælp fra Østjylland eller Øerne. Derfor var de dømt til at løbe ud i det vestjyske sand, som havnene skulle have bredt sig på.

Situationen krævede et regeringsinitiativ, og et sådant blev da også udvist. Det kom i to tempi: i foråret 1865 og i foråret 1868, og sidste gang førte det til resultat. I begge omgange blev debatten lang og til tider skarp; vi forstår, at der skjuler sig stærke økonomiske interesser bag de mange ord om »landets tarv« contra »landsdelens interesser«, »hensynet til statsfinanserne« o.s.v. Esbjerg havns »forhistorie« er før skildret,³⁾ men der er en side af rigsdagsdebatten om lovforslaget, som kun er overfladisk behandlet. Det gælder modstanden mod loven, i grunden den interessanteste side. Alkjær sig taler nok om Københavns, de nationalliberales og købstædernes modstand, og mener, at det er frygten for, at »de store og de små bønder« her skal få en vigtig lov gennemført uden om dem, som driver dem, og Ree nævner »modstanden . . . fra

købstædernes repræsentanter og især Københavns repræsentanter«, men ingen af de to forfattere nævner nøjagtigt, hvilke modstandere, der er tale om, og hvilke motiver de kunne have. Det skal forsøges her.

14. februar 1865 forelagde indenrigsminister Tillisch i folketinget »Udkast til lov angående anlæg og drift af en jernbane igennem det sydlige Jylland fra Vamdrup Station på den østjyske jernbane til Strandby på Jyllands vestkyst, samt angående anlæg af en havn på sidstnævnte punkt.« Havnen skulle koste 600.000 rdl. Motiverne, der medfulgte loven, udtalte først: »Med hertugdømmet Slesvig har Danmark mistet rådigheden over de for den danske handel så vigtige veje igennem dette hertugdømme. Regeringen har derfor straks måttet tage det spørgsmål under overvejelse, om der ikke måtte kunne åbnes nye veje for den danske handel«; og derefter blev der gjort opmærksom på forslagets fordele: Landet ville få den mest direkte forbindelse med sin hovedkunde, England, varerne ville ankomme i bedre stand, især kreaturerne, fordi de ikke skulle vandre så langt, og måske endda kunne blive kørt. Endelig burde man ikke overse, at en havn+jernbane ville fremhjælpe det i mange henseender tilbageblevne Vestjylland.⁴⁾

Under forelæggelsen og senere udtalte Tillisch, at han også tænkte på at bygge jernbane fra Holstebro til sydbanen, og i løbet af forhandlingerne udtalte han, at han mente, at de to jernbaner skulle mødes i Strandby. (Vamdrup og Holstebro var de to endepunkter i det jyske jernbanenet, som skulle bestå [det var endnu under bygning]

af linjen fra Slesvig via Vamdrup til Aalborg og en nordlig linje fra denne østjyske længdebane til Holstebro). Efter Tillisch' forslag ville de jyske jernbaner få en hensigtsmæssig struktur ved forbindelsen af de to frie ender, og den planlagte havn ville få forbindelsen bagud i orden.⁵⁾

For en nutidig betragter synes det uforståeligt, at der i samtiden kunne være modstand mod denne stort tænkte plan. Det var der imidlertid, og den var endda sejt og kraftig. Den ytrede sig kun i Rigsdagen; tidens presse tog ikke særlig notits af sagen, bortset naturligvis fra den vestjyske. Vi vil nu følge lovforslagets gang gennem rigsdagen 1865 og 1868 og herunder særlig hefte os ved den modstand, det mødte. Hvem talte imod forslaget? Hvilke argumenter havde de? Til sidst skal der forsøges givet en forklaring på, hvorfor disse mænd var modstandere af en havn på den jyske vestkyst.

Under forhandlingen om Tillisch' lovforslag er det tydeligt, at folketingsmændenes viden om betingelserne for at anlægge en vestkysthavn var meget lille.⁶⁾ Ministeren havde i motiverne indrømmet, at undersøgelserne ikke var helt afsluttede.⁷⁾ Netop derfor træder folketingsmændenes forhåndsindstilling tydeligt frem, de enkelte facts vendes og drejes og finder anvendelse både for og imod forslaget.

3 af de 5 folketingsmænd fra Ribe amt havde ordet. Naturligvis anbefalede de, men de ønskede ændringer, der var meget karakteristiske: Folketingsmanden fra Ribe ønskede kanalen ved Ribe uddybet og jernbanen anlagt, så den passerede Ribe. Repræsentanten for Strandby gik stærkt ind for regeringens forslag. Og Vardekredsens folketingsmand ønskede, at de to jernbaner skulle for-

enes i Varde, hvorfra der skulle gå en sidelinje til havnen. Folketingsmanden for Ringkøbing ønskede, at de undersøgelser, som et engelsk ingeniørfirma foretog angående en kanal i Ringkøbing Fjord, skulle afsluttes, inden der blev truffet bestemmelse om havn og jernbane. Alt sammen skoleeksempler på de lokale kræfters stærke ønske om at få havn og jernbane til at gavne netop deres kreds.

Modstanden mod forslaget anførtes af den københavnske storkøbmand *Alfred Hage*, der var valgt i Mariager som nationalliberal. Han mente, at det aldrig kunne blive til stor handel, men lidt person- og postbefordring til England kunne der måske blive tale om. Han fandt vandstanden på Graadyb Barre alt for lav og forkastede forslaget uden tøven og temmelig overlegent.

Biskop D. G. Monrad, tidligere indenrigsminister, var betænkelig ved, at loven brød med det princip, som han havde anlagt med sin store jernbanelov af 10-3-1861: privatdrift. Denne jernbane skulle nemlig både anlægges og drives af staten.

Ree, københavnsk grosserer, valgt i Randers, rådede til ikke at glemme den østjyske jernbane, som endnu ikke var fuldført. Iøvrigt udtalte han sig på samme måde som Hage. Efter 1. behandling blev der nedsat et 7-mands udvalg til at behandle sagen. 3 af medlemmerne var fra Ribe og Ringkøbing amter, Monrad var også medlem. Dets betænkning kom 10. april.⁸) Et flertal på 5 (2 af de lokale repræsentanter var ikke med heri) foreslog, at man skulle afvente undersøgelserne over Ringkøbing Fjord, inden videre foretoges. De lokale repræsentanter + Monrad gik dog med til at foreslå afskibningsforholdene ved Strandby forbedrede ved en dæmning eller en mole til 80.000 rdl. Mon-

rad fik hele udvalget med til at anbefale, at jernbanen blev anlagt og drevet af private.

Dermed var sagen syltet. Der kom intet ud af de engelske undersøgelser, regeringen foretog sig intet, og det private initiativ magtede ikke at rejse sagen.

Men 3 år senere, 6 januar 1868, drog indenrigsminister Estrup »syltetøjet« frem med sit forslag til lov om anlæg af en havn ved Esbjerg. Samtidig fremsatte han forslag om to jernbaner i Jylland: 1) fra Nørre Sundby til Frederikshavn, 2) fra Skanderborg til Silkeborg.

Det lå nu fast, hvor havnen skulle ligge, for i motiverne forkastedes alle andre muligheder end Esbjerg. Derfor forstummede de allertydeligste lokale krav, og det er ligeledes kendeligt, at rigsdagsmændenes viden om sagforholdene er betydeligt større. Men stadig kunne modstanderne rejse spørgsmålet: Skal der i det hele taget bygges havn? Kan den ikke indskrænkes? Eller i hvert fald udsættes? Og stadig var forhåndssympatierne afgørende. De politikere, som ønskede at give Vestjylland en havn, ville se bort fra risikoen, mens forhåndsmodstanderne sagtens kunne finde argumenter for deres stilling.

Der skulle efter forslaget stadig kun anvendes 600.000 rdl., deraf i finansåret 1868—69 200.000 rdl. Senest 1. januar 1871 skulle Esbjerg Havn være færdig. Estrup fastholdt i motiverne og i sin forelæggelsestale ønsket om både en jernbane fra Holstebro til Esbjerg og en sydjysk tværbane, og han fremsatte det håb, at bevilling måtte blive givet, så den sydlige bane og havnen kunne stå færdige samtidig.⁹⁾

Under debatten forsvarede Estrup sit forslag med dygtighed og stor iver. Tålmodigt gentog han i de langstrakte forhandlinger de samme argumenter for sit forslag: Skulle eksporten fortsat gå over tyske havne og derved fordyres, når der var mulighed for at anlægge en vestkysthavn? En havn ville kunne ophjælpe det fattige Vestjylland, når den sattes i forbindelse med et jernbanesystem, der naturligvis afsluttede det eksisterende.

1. behandling fandt sted 14. januar. *Alfred Hage*, der nu repræsenterede Roskilde, blev igen forslagets stærkeste modstander. Han fandt vandstanden for lav; projektet var for dyrt, og det hele var for usikkert, men man kunne jo forbedre udskibningsforholdene ved Strandby. Søofficeren *Schønheyder*, valgt i København, var også imod. Det var hos ham, Hage hentede sin viden om besejlingsforholdene.

Den kloge grundtvigske bonde, *N. J. Termanen*, som var repræsentant for Strandbykredsen, talte bedst af alle de lokale repræsentanter om den betydning, denne havn ville have ikke blot for landsdelen, men for hele landet ved at åbne »os en ny handelsvej og en lettere samfærdsel og forbindelse med de vestlige lande, navnlig England med dets verdensmarked.«¹⁰⁾

Et 9-mands udvalg erklærede i sin betænkning af 15. februar, at det med et flertal på 7 (de 2 undtagne var Hage og Tuxen) tiltrådte regeringens forslag og forkastede de forskellige modforslag, som modstanderne havde fremsat.¹¹⁾

Da 2. behandling fandt sted 7. marts, var der sket det, at udvalget, der behandlede regeringens forslag om udvidelse af det jyske jernbanenet, i sin betænkning havde foreslået at medoptage for-

slag om jernbane Holstebro—Esbjerg og Esbjerg—Vamdrup (eller et sted nær Vamdrup.¹²) Det kunne statskassen naturligvis ikke bære, mente modstanderne, men det blev alligevel sådan.

Hage og *Tuxen* (søofficer, valgt i København) mente, at blev jernbanen ikke færdig før havnen, ville havnen ingen betydning få. Derfor ønskede de havnebyggeriet udsat. Selv med billige tilførselsveje ville eksporten over en vestkysthavn ikke blive stor, mente de. *Termansen* fremkom med et nyt synspunkt: Danmark havde længe været ked af den tyske påvirkning, men denne kunne kun fjernes ved en omlægning af vore handelsveje, idet »der fra et folk, hvortil man står i handelsforbindelse . . . også kommer indflydelser med hensyn til det åndelige liv.«¹³)

Mens forslaget eenstemmigt var gået over fra 1. til 2. behandling, var der en del modstand mod dets overgang til 3. behandling, nemlig 13 stemmer imod (71 for).

Ved 3. behandling 14. marts faldt forresten sagens eneste morsomme replik. *Hage* havde udtalt, at om studene kom nogle timer før eller senere til deres bestemmelsessted, kunne jo egentlig være ligegyldigt. Han ville derfor foreslå en smalsporet jernbane med heste som trækraft langs Vestkysten(!). Gårdejer *Søren Kjær*, Viborg amts 4. kreds, svarede da, at det ville være glædeligt, om *Hage* ville forslå studebaner, »thi jeg er fuldkommen overbevist om, at forskellen i tid mellem at køre med heste og stude ikke er nær så stor som mellem lokomotivbaner og hestebaner, og i alt fald kunne studene jo undertiden stå af og hjælpe deres kammerater.«¹⁴) Folketinget vedtog forslaget med 71 stemmer mod 12 — delvis andre end de 13.

Landstinget behandlede sagen 1. gang 21. marts og 2. gang 2. april.¹⁵⁾

Carl Ploug, redaktøren af »Fædrelandet« en af de nationalliberales høvdinge, viste sig at være landstingets Hage. Han ville ialt kun anvende 120.000 rdl. på en udskibningsbro, der inderst skulle være af sten, yderst kun af pæle. Han fik *J. C. Jacobsen*, »bryggeren«, med sig tillige med enkelte andre, men ved afstemningen faldt hans forslag dog med 44 stemmer mod 11.

Ved 3. behandling 21. april meldte tillige den københavnske grosserer *Moritz G. Melchior* sig som modstander af regeringens forslag. Det var for dyrt, idet tilsejlingsforholdene var for vanskelige og ikke tillod storhandel.¹⁶⁾ Det må være Ploug, Jacobsen og Melchior, der udgjorde de 3 nej-stemmer, mens 41 stemte for. Hermed var forslaget vedtaget, og 24. april stadfæstedes »Lov om anlæg af en havn ved Esbjerg.«

Desværre kender vi ikke ved alle afstemningerne navnene på regeringsforslagets modstandere, men vi kender ialt 28 af modstanderne, og det er tilstrækkeligt til en statistisk betragtning af dem og deres forudsætninger. For oversigtens skyld er de stillet op i et skema, som ses omstående.

Tolkning af skemaet:

1) Kan der ses noget politisk formål med at stemme imod?

Af de 28 modstandere er 12 konservative (deraf 1 med nationalliberale tendenser), 12 nationalliberale (deraf 2 med konservative tendenser) og 4 venstremænd. De nationalliberale var nærmest centrumspartiet, men de arbejdede sig mere og mere over mod de konservative, indtil de to grup-

Navn	Parti	Profession	Valgekreds	Bopæl
Alfred Hage	N	1865. 1. behandling 14. marts: grosserer	Mariager	København
J. C. Tuxen	H	søfficer	Københavns 9.	København
Julius Ree	N	grosserer	Randers	København
Schønheyder		1868. 1. behandling 14. januar og 2. beh. 7. marts:		
Hage	H	søfficer	Københavns 8.	København
Tuxen				
Dam		Overgang fra 2. til 3. behandling:		
A. Hage	V	officer, postembedsm.	Åkirkeby	Åkirkeby
Ree				
C. C. Hall	N	jur. embedsmand	Frederiksberg	Frederiksberg
C. C. Krabbe	V	journalist, sagfører	Kalundborg-Samsø	København
C. V. Rimestad	H	overretsassessor	Københavns 1.	København
A. Steen	N	professor	Københavns 6.	København
C. C. Brix	N	skolebestyrer	Københavns 2.	København
C. E. Fenger	N (H)	professor, læge	Københavns 4.	København
Hother Hage	N	jur. embedsmand	Nakskov	Stege
Peter Hansen	H	gårdejer	Lyngby	Lyngby
W. Sponneck	H	tolddirektør, greve	Ålborg	København
C. St. A. Bille	N	redaktør	Københavns 5.	København

3. behandling 14. marts:

Tuxen
A. Hage

Afstemning:

Ree, Sponneck,
Steen, Tuxen,
Bille, Fenger,
A. Hage, H. Hage,
P. Hansen, Hall
L. M. Müllen
C. Schroll

V	officer	Ringsted	København
V	gårdejer	Vordingborg	Løgstør

Landstingets 1. beh. 21. marts og 2. beh. 2. april:

Ploug	N	redaktør	1. kreds	København
J. C. Jacobsen	H	brygger	kongevalgt	København

Afstemning om Plougs forslag om bro:

Ploug, Jacobsen	H	gårdejer	kongevalgt	Tåsinge
J. R. Jacobsen	H	jur. embedsmand	3. kreds	Præstø
Fritz Tobiesen	H	grosserer	1. kreds	København
M. G. Melchior	N (H)	dir. f. gradmålingen	kongevalgt	København
C. C. G. Andræ	H	statsrevisor	kongevalgt	København
J. C. H. Fischer	H	officer, farver	4. kreds	Neksø
O. E. Sonne	H	greve, godsejer	kongevalgt	Juellinge (Lolland)
Frijs-Juellinge	N (H)	professor	1. kreds	København
J. N. Madvig	H	chef f. stat. bureau	1. kreds	København
C. N. David				

I alt 28

Signaturer: H: konservativ eller højre. Bogstavet i () angiver det parti, politikeren udvikler sig hen imod eller har standpunkter fælles med. N: nationalliberal. V: venstre. — Landstingets 1. kreds omfattede København, 2. kreds og 3. kreds Sjælland og 4. kreds Bornholm.

per omkring 1880 forenedes i det moderne højre. Oppositionen må altså siges at være overvejende konservativ. Men da regeringerne selv var konservative, og de forelæggende ministre var det i endnu højere grad, kan modstanden næppe have politiske formål.

2) Er der i modstandernes profession noget, der kan lede os på sporet?

De 28 falder i følgende grupper: 13 embedsmænd, 5 erhvervsdrivende, 3 officerer, 3 gårdejere, 2 redaktører, 1 sagfører og 1 godsejer. Det er en forholdsmæssig meget stor repræsentation af embedsmænd, erhvervsdrivende og officerer.

3) Kan der af valgkredsens beliggenhed ses en forklaring?

Af de 17 folketingsmænd, der modarbejdede forslagene, var de 9 valgt i eller nær ved København, 5 var valgt på øerne og kun 3 i Jylland (Mariager, Randers, Ålborg).

Af de 11 landstingsmænd var de 5 kongevalgte, så de har ingen interesse i denne forbindelse. 4 var valgt i 1. kreds (København), 1 på Sydsjælland og 1 på Bornholm. 3 af de kongevalgte havde tidligere repræsenteret København, 1 Lolland-Falster og 1 Vendsyssel. Modstanden kom altså i overvejende grad fra København, i anden række fra øerne.

4) Endnu tydeligere ses denne geografisk betingede modstand, når rigsdagsmændenes bopæl undersøges:

21 boede i København, 6 på øerne og kun 1 i Jylland! Så skulle enhver tvivl om modstandens herkomst være umulig.

Konklusion:

Modstanden mod lovforslaget om Esbjerg Havn

har 3 motiver. Først og fremmest Københavns naturlige uvilje mod alle, som kunne betyde en konkurrence i hovedstadens bestræbelser for at tilrive sig den nordiske del af Hamborgs handel.

I anden række kom modstanden fra øerne og enkelte nationalliberale købstæder i Østjylland. De kunne naturligvis ikke være interesserede i at anvende statens penge til et tvivlsomt eksperiment på den jyske vestkyst, der ifølge deres mening højst kunne gavne denne landsdel.

Endelig kan en dogmatisk-liberalistisk uvilje mod at lade staten optræde som initiativtager i det økonomiske liv have gjort sig gældende. Af de tre motiver kom kun dette åbent til orde under debatten.

Henvisninger: 1) Vagn Dybdahl: Hans Broge og det jyd-
ske landbrug. Jydske samlinger 5 rk., VII. bd., 1. hefte.
2) S. Alkjærsig: Esbjergs historie, Esbjerg 1909—14, p. 5-7.
3) Alkjærsig anførte værk p. 1-24. Esbjerg 1868—1943,
1943, Knud Rees afsnit om loven, der skabte Esbjerg, p.
11-14. 4) Forslaget: Rigsdagstidende 1864—65 Tillæg A sp.
1897—1902. Motiverne: Rigsdagstidende 1864—65 Tillæg A
sp. 1899—1942. 5) Forelæggelsen: Folketingets forhand-
linger (FF) 1865 sp. 2288—89. 6) 1. behandling: FF 1865
sp. 2534—95. 7) Rigsdagstidende 1864—65 Tillæg A sp.
1899. 8) Rigsdagstidende 1864—65 Tillæg B sp. 745—58.
9) Forelæggelsen: FF 1868 sp. 463—66. Forslaget og moti-
verne: FF 1868 sp. 1275—78. 10) 1. behandling: FF 1868
sp. 801—44. 11) Rigsdagstidende 1868 Tillæg B sp. 263—70.
12) Jernbaneloven: FF 1868 sp. 2877 (§ 1 litra c og d). 13) 2.
behandling: FF 1868 sp. 2892—2946. 14) 3. behandling: FF
1868 sp. 3349—80. Kjærs replik sp. 3368—69. 15) Lands-
tingets 1. behandling: Landstingets forhandlinger (LF) sp.
2206—15. Landstingets 2. behandling: samme sp. 2428—72.
16) 3. behandling: LF 1868 sp. 2677—82.