

Udvidelsen af Esbjerg havn 1905-1909

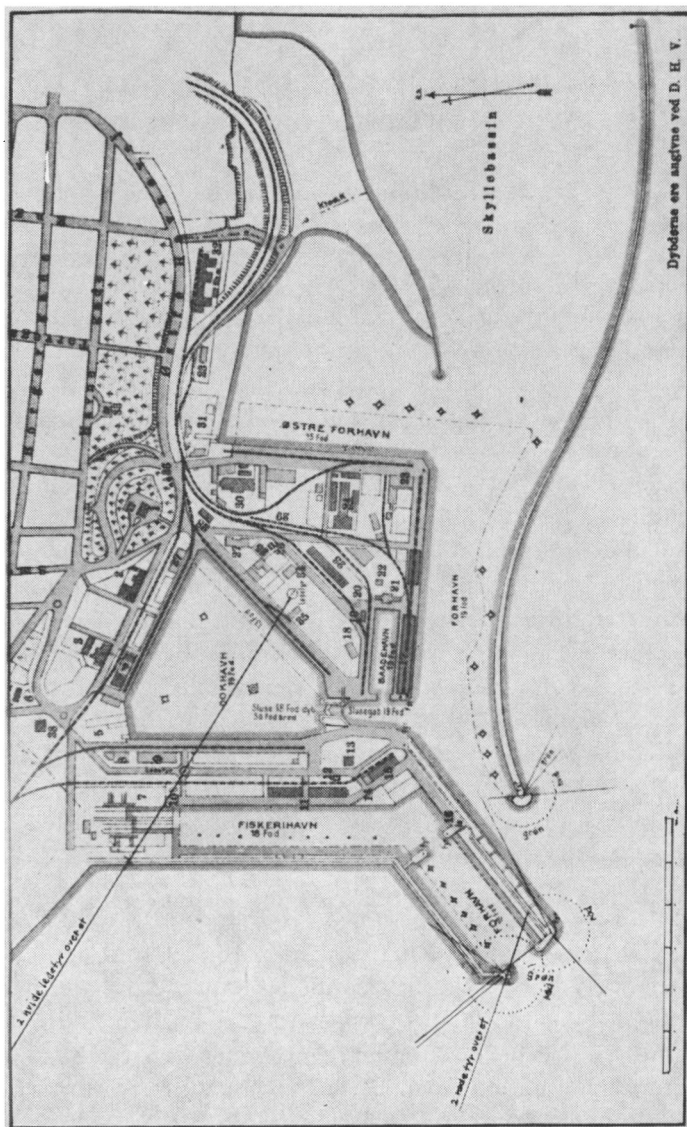
Af *Sigurd Rambusch*.

Den 30. april 1909 stadfæstede kong Frederik VIII »Lov om udvidelse af Esbjerg havn«, og dermed var der sat punktum for en kamp, der havde raset i Esbjerg i 4—5 år og i Rigsdagen i mere end to år. Kampen blev fulgt af alle borgere i Esbjerg, mens mange mennesker og snart sagt alle organisationer og foreninger tog del i den. Der dannedes nye fronter og interessante nye alliancer: I byen stod grundejerne og socialdemokraterne sammen for at få en »østhavn«, mens »vesthavnen« blev ført frem af mindre grupper som rederne og fiskerne. I Rigsdagen måtte regeringspartiet Venstre gennemgå adskillige brydninger og splittelser, før det accepterede den vesthavn, som først de radikale og kort efter de konservative (Højre) havde støttet. Socialdemokraterne gik som deres partifæller i Esbjerg byråd konsekvent ind for en østhavn.

Loven bevilgede 7,3 mill. kr. til en vestlig udvidelse, som gav havnen stort set det udseende, den har i dag.

∴

Esbjerg havde i 1905 omkring 15.000 indbyggere, der boede i en trekant, hvoraf jernbanen dannede den ene side og Dokhavnen den anden. I midten af 1890'erne var byens økonomi blevet rystet af en voldsom grundspekulation, men fra århundredskiftet indtrådte en konsolidering, og snart begyndte et kraftigt op-sving for alle erhverv.



Esbjerg havn 1904.

Som udviklingsby havde Esbjerg store udgifter til kommunale værker, skoler, gader o. s. v., men indtægterne var små, for byen havde ingen gamle formuer og ingen store veletablerede forretninger. Derfor var kommunens formue lille: 3 mill. kr., gælden til gengæld stor: Også 3 mill. kr.

Esbjerg var blevet købstad 1. januar 1899, og flertallet i byrådet (12 af 19 medlemmer) var socialdemokrater. Borgmester Knud Holch var kongelig udnævnt; personlig var han nærmest højremand, men han fulgte loyalt sit byråds flertal.

Anlægget af Esbjerg havn havde fra starten i 1868 til udgangen af 1904 kostet staten 5,6 mill. kr., hvoraf fiskerihavnen tegnede sig for 1,3 mill. kr. Vedligeholdelsen havde kunnet dækkes af havnens løbende indtægter (bro- og havnepenge). I finansåret 1904—05 beløb disse sig til 344.000 kr., mens udgifterne (inclusive lønninger) androg 301.000 kr. Dertil kom, at Esbjerg toldsted hvert år indkasserede 300—400.000 kr. til statskassen. Havnen havde været en god investering for staten, og der var grund til at tro, at staten ville imødekomme lokale ønsker om udvidelse, som den havde gjort tidligere.

Havnen bestod af Trafikhavnen (Dokhavn, Søndre Forhavnskaj, Østre Forhavnskaj) i alt 1,5 km kajplads med 5—6 m dybde og Fiskerihavnen med 700 m bolværk ved Vestre Dokkaj. Til beskyttelse af forhavnen fandtes Lededæmningen med Søndre Mole og den fra Dokhavnen udløbende Nordre Mole.



Det var Esbjergs 300 fiskere, der først og højest rejste kravet om en udvidelse af havnen. De påviste, at deres både havde dårlig plads i bassinet, og at fiskene døde i hyttefadene på grund af det stillestående og

urene vand. Redere og handelsfirmaer klagede over, at damperne måtte vente på højvande, før de kunne gå ind i den alt for lavvandede havn; de fandt, at der var for lidt kajplads og for lidt bagplads. Betegnende for tilstanden er en skrivelse fra »Eriksen & Christensen« til Vandbygningsdirektoratet. Det hed heri, at indsejlingens og havnens dybde var så ringe, at de tungtlastede fragtbåde ikke kunne bruge Esbjerg som førstehavn, men først måtte lettes for en del af lasten i Århus eller København. Tit måtte skibene lægtes på Barren, og det var naturligvis både dyrt og besværligt. Man citerede et brev fra et stort fransk kornfirma: »Vi . . . kunne fremtidig virkelig ikke mere gøre forretning med Dem, når vi hver gang skulle udsætte os for den risiko at måtte godtgøre 1000—3000 kr.«

Endnu en fejl ved havnen var, at strømmen løb på tværs af indsejlingen, og derfor skete det tit, at skibene blev slået ind mod molerne; den herved forårsagede skade på skibe og moler blev som regel betalt halvt af havnevæsenet, som dermed anerkendte, at skylden ikke udelukkende var skibsførernes.

Landbrugets andelsselskaber var de største brugere af Esbjerg havn. Eksporten til England foregik med DFDS' ret små skibe, som let kunne manøvrere i den smalle havn, så meget mere, som kaptajnerne på disse rutebåde kendte havnen gennem mange år. Importen af korn, foderstoffer, kunstgødning og kul var ret ny, men af voksende betydning. Den foregik med store skibe fra forskellige rederier, der, som nævnt, ofte klagede over Esbjerg havn. Landbruget var interesseret i en udvidelse af havnen og kunne regne med imødekommenhed hos venstregeringen, men man ønskede ikke at udtale sig om øst eller vest.

Alle var enige om, at havnen burde udvides, men i hvilken retning? Det første projekt udarbejdedes af

havneingeniør *Viggo Westergaard* omkring 1902 og gik ud på, at den eksisterende forhavn skulle udvides mod øst, og at fiskerihavnen skulle udvides videre mod vest. Dette blev grundtanken i de forskellige øst-projekter i de følgende år.

Havneingeniør *Westergaard* afviste eksperimenter, han ville bygge på den eksisterende, brugbare havn. Han vidste, hvad han talte om, for han havde været i Esbjerg siden 1882 og kendte havnen som ingen anden. *Westergaard* var en effektiv, samvittighedsfuld embedsmand, der nød stor anseelse i byen, således var han medlem af byrådet 1899—1905 (Højre).



Havneingeniør V. Westergaard.

I 1903 udarbejdede to af havnerådets medlemmer skitser til havneudvidelser mod vest. Den ene var skibsfører, senere fabrikant *P. Brinch*, den anden konsul *Ditlev Lauritzen*, skaberen af *Lauritzens mæglerforretning*, *Lauritzens kulforretning*, »*Eriksen & Christensen*«, »*Valsemøllen*«, »*Esbjerg Tovværksfabrik*«, en smøreksporthforretning, et par rederier, to banker og andre virksomheder. *Lauritzen* var af et usædvanligt format, vidtskuende og dristig. Han var i nogle år medlem af havnerådet og, som højremand, af byrådet, men her viste sig hans begrænsning: En vis tørhed og en utålmodighed over for langsommere partnere gjorde ham mindre egnet til langvarige forhandlinger af politisk natur.

Brinch og Lauritzen mente, at man skulle bygge stort i forventning om stor trafik i fremtiden. Mod vest var der let adgang til havet, store ubebyggede arealer i baglandet og frisk vand til fiskerflåden. De foreslog trafikhavnen lagt vest for Dokhavnen, og den nye fiskerihavn flyttet ud vest for den nye trafikhavn.



Konsul Ditlev Lauritzen.

Projektet fik straks tilslutning fra fiskerne. De fleste skibsredere og de store im- og eksportører støttede Brinch og Lauritzen, men der var også stærke kræfter, der gik ind for havneingeniørens forsigtigere forslag. Im- og eksportørerne af stykgods ønskede, at havnen fortsat skulle ligge nær jernbanestation og varehuse i byen. En begavet talsmand for disse interesser var konsul *Hen-*

rik Pagh, der var kolonialgrosserer, ejede et lille rederi og drev »Esbjerg Salt- og Cindersfabrikker«. Pagh besad flere tillidshverv inden for forretningslivet og var en god forhandler. Han var medlem af havnerådet og byrådet i over 20 år (Højre).

Havnearbejderne var imod at lægge havnen så langt mod vest, fordi de frygtede, at det urolige vand ville gøre deres arbejde vanskeligere og farligere. Esbjergs grundejere var hurtige til at tage parti. Husene i byen var forsikrede for 18 mill. kr., men hovedparten, der repræsenterede 15 mill. kr., lå i hjørnet mellem havnen og jernbanen. Hvis centrum blev forskudt 1—2 km mod vest, forudså grundejerne, at ejendoms- og grund-

priserne i den gamle bydel ville falde katastrofalt. Derfor støttede de østprojektet.

Samme stilling indtog — omend ud fra andre forudsætninger — socialdemokraterne. Som byrådsflertal havde de hovedansvaret for byens finanser. De vidste, at en udvidelse mod vest ville betyde nye, vældige udgifter til gader, kloakker, lys, vand o. s. v., og de frygtede, at en ny spekulationsbølge skulle hæрге byen.

Socialdemokraternes leder var redaktøren af »Vestjyllands Socialdemokrat« J. P. Sundbo. Han var uddannet på Askov Højskole og havde en tid været lærer. 1898 kom han til Esbjerg, hvor han hurtigt gjorde sig gældende som organisator og talsmand for byens store arbejderklasse. Sundbo havde en skarp tunge og en hvas pen, når han kæmpede for småfolks ret, men hans heftige temperament skaffede ham mange uvenskaber. Særlig skarpt stod han over for Ditlev Lauritzen, byens største kapitalist. Sundbo ønskede en politisk karriere og havde et par gange stillet sig til folketingsvalg i Esbjerg-kredsen, men var blevet slået af kredsens mangeårige repræsentant, venstremanden Emil Bluhme. Fra 1918 til sin død i 1928 repræsenterede Sundbo Esbjerg-kredsen i Folketinget.

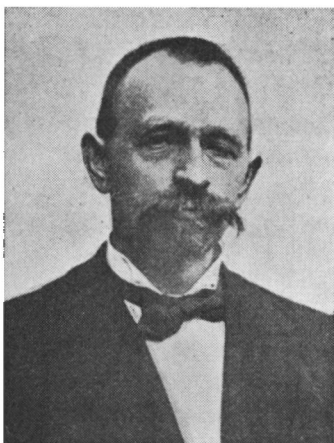


Konsul H. Pagh.

∴

Efter to års lokal debat blev spørgsmålet om udvidelse af Esbjerg havn forelagt Rigsdagen. I 1906

havde Esbjerg den lykke, at havneingeniør Westergaard blev udnævnt til vandbygningsdirektør; han beklædte nu topstillingen inden for vandbygningsvæsenet og var ministerens nærmeste rådgiver på området. Sammen med ministeriets embedsmænd gik han straks i gang med at udarbejde forslag til lov om udvidelse af



Redaktør J. P. Sundbo.

Esbjerg havn, og 18. januar 1907 kunne trafikminister Svend Høgsbro forelægge Folketinget følgende forslag:

Der bevilgedes i alt 5,5 mill. kr., deraf 1,5 mill. til en fiskerihavn, der skulle bygges i tilslutning til den eksisterende. Søndre Forhavnskaaj skulle forlænges 800 m mod øst, og Lededæmningen flyttes udad, så der fremkom større svajepads. Desuden foresloges en sandpumper til

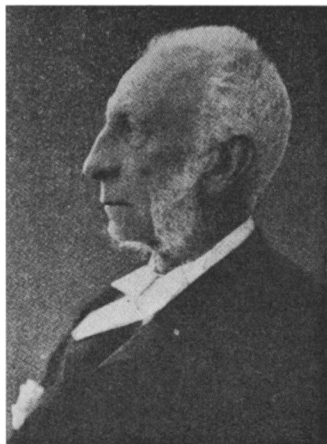
350.000 kr. I bemærkningerne til dette forslag optrådte også de forslag til vesthavne, som Brinch, Lauritzen og havnerådsmedlem, arbejdsmand Stockholm havde skitseret, men de var ikke udarbejdet i detaljer eller forsynet med kort.

Da udvidelsen ville koste lige så meget, som anlæget havde kostet gennem 40 år, fandt ministeren det rimeligt, at Esbjerg bidrog med ca. 10 pct., $\frac{1}{2}$ mill. kr. at erlægge i 15 årlige rater. Til gengæld skulle kommunen have lov til at opkræve grundværdistigningskyld. Det var et par usædvanlige bestemmelser, men det var også et usædvanlig stort beløb, staten investere-

rede, og Esbjerg ville i det lange løb få stor fordel deraf.

Venstre (Venstrereformpartiet og de moderate) havde med 66 af 113 mandater et solidt flertal i Folketinget, og man kunne vente, at et regeringsforslag, udarbejdet af landets mest sagkyndige ingeniør, ville få en let gang gennem tinget, men det skulle gå anderledes.

Den første der tog ordet ved 1. behandlingen 25. februar var Esbjergkredsens repræsentant, kommandør *Emil Bluhme*, en mand på 74 år, hvidhåret, men spændstig og interesseret som en ung folketingsmand. Han havde stadig megen livskraft i sig og nåede da også den høje alder af 93 år. Han havde stor betyd-



Kommandør Emil Bluhme.

ning for havnen og for kredsen i det hele taget, så det er naturligt at præsentere ham nøjere.

Emil Bluhme var født 1833 som søn af den konservative statsminister C. A. Bluhme. Han blev søofficer, førte en kanonbåd i 1848 (kun 15 år gammel) og gik senere i fransk tjeneste. Han deltog i opmålingen af Grønlands kyst og skrev en bog om Grønland. 1869 steg søofficeren i land og blev godsejer, idet han havde giftet sig til et par store godser. I begyndelsen af 1880'erne var han folketingsmand for Randerskredsen, valgt af Højre, men af denne ægte konservative baggrund udviklede Bluhme sig til at være liberal. Han var stærkt interesseret i fæstevæsenets afskaffelse,

udstykkede husmandsbrug af sine egne godser, og hans tro på de brede massers evne til at styre landet førte ham ind i Venstre. Den gamle officer blev efterhånden pacifist og medlem af hovedbestyrelsen for »Dansk Fredsforening«. I forfatningsspørgsmål og militærpolitik var han radikal, men det var dog som Venstremand, at han repræsenterede Esbjerg-kredsen i Folketinget 1887—1909.

Bluhme var ikke i tvivl om, at Esbjerg havn burde udvides mod vest. Han ville bort fra »mudderet i øst« og »for hele landets skyld« bygge en stor havn på den gode kyst mod vest, hvor der var plads til store dampere og frisk vand til fiskene. Skulle der bygges mod øst, ville havnen vanskeligt kunne benyttes, mens udvidelsen stod på. Bluhme fandt endelig, at det var urimeligt af staten at opkræve $\frac{1}{2}$ mill. kr. af det fattige Esbjerg, men dette synspunkt fandt ingen genklang i tinget.

For socialdemokraterne talte redaktør *Jacob Christensen*, Silkeborg, der for få år siden havde fået sin uddannelse hos Sundbo i Esbjerg. I tillid til vandbygningsdirektørens autoritet gik han uden vaklen ind for regeringens forslag.

Den gamle garvede politicus *Lars Dinesen*, Højres tidligere partisekretær, foretrak nærmest en vesthavn, men anbefalede, at man undersøgte sagen grundigt i et udvalg. Hans partifælle, ingeniør *Hammerich* fra København, gik ind for østhavnen, mens den radikale ordfører, overretssagfører *Alfred Christensen*, København, støttede Bluhmes kamp for en stor havn mod vest.

Minister Høgsbro fastslog, at han var villig til at bøje sig, hvis et folketingsflertal ønskede en vesthavn, men han stolede på Westergaard og understregede, at han var nødt til at se på pengene (de forskellige for-

slag til vesthavne kostede 1—2 mill. kr. mere end regeringens forslag).

Sagen gik i udvalg. Ministeren og udvalget besøgte Esbjerg, men det blev de ikke klogere af, for som Jacob Christensen sagde: »Udvalgets medlemmer var lige ved at blive revne midt over, mens de gik dernede ved havnen . . . talte man med en mand fra den ene side, som var stemt for den østlige udvidelse, så kunne man være ganske rolig for, at der i samme øjeblik var en mand fra den anden side, som forklarede, at det var aldeles umuligt at gå mod øst, man måtte gå mod vest«. Det samme gjaldt de deputationer og skrivelser, der udgik fra Esbjerg i de næste måneder. Et par eksempler skal anføres.

I december 1907 sendte »Esbjerg Grundejerforening«s bestyrelse en deputation til København. Man fik foretræde for folketingsudvalget, og konsul Pagh argumenterede for at bygge en østhavn. To dage senere modtog udvalget en skrivelse fra konsul C. Breinholt, som »på mange grundejeres vegne« udtalte, at »en meget stor del af grundejerne er absolut imod en udvidelse mod øst«. Også lodserne havde svært ved at enes. Deres formand skrev til folketingsudvalget, at lodserne ønskede en østhavn, men et par dage efter blev hans ord imødegået af lodserne.

I udvalget kunne man heller ikke enes, så man nøjedes med 11. april at indstille, at der bevilgedes 400.000 kr. dels til en ny sandpumper, dels til en nøjere undersøgelse af mulighederne for både østhavn og vesthavn. Forslaget gik glat gennem Folketing og Landsting og blev lov 4. maj 1907.

∴

22. oktober 1907 trådte trafikminister Høgsbro for anden gang frem for Folketinget med et forslag til ud-

videlse af Esbjerg havn. Bevillingen var nu steget til 6,3 mill. kr., og projektet gik ud på at bygge en ny forhavnskaj omtrent hvor »Vestkraft« ligger i dag, en helt ny kaj ovenpå Lededæmningen, der skulle flyttes udad, og en forbindelsesbro langt mod øst(!) Fiskerihavnen skulle være som i forslaget fra foråret, dog lidt dyrere. I bemærkningerne til lovforslaget optrådte to alternative forslag: Et i øst og et (dyrere) i vest.

Ved 1. behandling 23. november viste det sig, at vesthavnen havde vundet tilhængere: Ingeniør Hammerich og entreprenør *Niels Andersen*, begge fremtrædende højremænd, sluttede op bag Bluhme og Alfred Christensen. Udvalgsbetænkningen, som kom 19. februar 1908, anbefalede énstemmigt, at Fiskerihavnen blev lagt langt mod vest (omtrent hvor den nu ligger). Med hensyn til Trafikhavnen gik et flertal (Bluhme, enkelte venstremænd, radikale og Højre) ind for, at den burde ligge mellem den eksisterende havn og den kommende fiskerihavn, mens et mindretal (Venstre og socialdemokrater) ville gå mod øst og anlægge en havn efter forslaget fra foråret. Ministerens ejendommelige forslag fandt ikke én tilhænger.

Bluhme nævnte under 2. behandling 27. februar, at en vesthavn ønskedes af alle rederier undtagen DFDS: »Selvfølgelig! Jo mere forkvaklede forholdene i Esbjerg bliver, des mere er dette selskab sikker på ingen konkurrenter at få«. Han afviste de skibsførere, der havde udtalt sig for en østhavn: De var enten ansat hos DFDS og havde fået ordre til at udtale sig for en østhavn eller tie stille, eller også var de førere af små skibe, der havde plads nok i den gamle havn.

Ved afstemningen skete der det overraskende, at udvalgsmindretallet fik et flertal af tingets medlemmer med sig: 55 contra 27! Bluhme startede en kraftig offensiv, antydede bl. a., at DFDS ville forhindre an-

lægget af en god vesthavn (d. v. s. importhavn) for ikke at skabe konkurrence for selskabets egen import over Århus. Men alt var forgæves. Ved 3. behandling 5. marts konstateredes det ved navneopråb, at 51 (Venstre og socialdemokrater) foretrak den østlige løsning, mens kun 36 (Bluhme, radikale og Højre) gik ind for en vesthavn. Alle var enige om at anlægge en fiskerihavn langt mod vest.

Forslaget gik til Landstinget, der for en gangs skyld levede op til sin rolle som »det overvejende ting«. Landstinget ville nemlig kun bygge den fiskerihavn, som der var enighed om, og opfordrede ministeren til at forelægge endnu et projekt om trafikhavnen. Folketinget gik med til dette forslag, og loven blev stadfæstet 19. juni 1908.

♦♦

To gange havde Rigsdagen udsat løsningen af problemerne. Men med loven af 19. juni var der dog blevet bevilget næsten 4 mill. kr. til en ny fiskerihavn på det sted, hvor fiskerne ønskede den, og der syntes at være et folketingsflertal for at lægge trafikhavnen mod øst. Det er derfor vanskeligt at forstå, at Esbjerg byråd væltede hele spillet. Loven ville kun træde i kraft, såfremt byen inden tre måneder fra vedtagelsen gav tilsagn om at refundere staten 350.000 kr. 14. september svarede byrådet med et afslag: Man havde ikke råd!

Danmark stod i de dage i en politisk krise. 8. september havde fhv. justitsminister Alberti meldt sig til politiet for bedragerier til et beløb på 8 mill. kr., der senere viste sig at være 16 mill., og den største skandale i vort folkestyres historie blev nu rullet op. I denne situation var der ikke mange, der bemærkede Esbjergs svar. Regeringen J. C. Christensen trådte til-

bage, men Venstre var stærkt nok til at bevare regeringsmagten, denne gang med Neergaard som chef. For Esbjerg var der spændende ting i vente, for den nye trafikminister, *J. Jensen-Sønderup*, var en af de få venstremænd, der hele tiden havde støttet tanken om en vesthavn.

Allerede om sommeren havde ministeriet anmodet vandbygningsdirektør Westergaard om at træde i forbindelse med tre andre eksperter: Tidligere vandbygningsdirektør *C. Otterstrøm*, Københavns havnebygmester *H. C. V. Møller* og professor *C. P. Teller* fra Den polytekniske Lærestanstalt, for at udarbejde et nyt forslag til en vesthavn med bevarelse af Nordre Mole (et ønske fra DFDS) og en bedre indsejling end i de hidtidige projekter.

I september 1908 afgav de fire vismænd deres betænkning. De foreslog at flytte fiskerihavnen endnu længere mod vest, at anlægge trafikhavnen mellem denne og den gamle havn og at placere begge så langt ude i vandet, at der kunne laves en god indsejling på havnens yderside.

Trafikministeren gjorde dette forslag til sit og forelagde det i Folketinget 17. november. Anlægget måtte koste 7,3 mill. kr., og Esbjerg fik pligt til at indbetale godt 10 pct., 750.000 kr., til statskassen i 15 årlige rater — »for at man ikke i Esbjerg byråd, når vi her efter mange og lange forhandlinger er enedes om noget, skal sige: Det skal der slet ingen ting gøres ved, thi vi vil ikke udrede beløbet«. Ministeren skulle nok vise det Esbjerg byråd, hvem der havde lovgivningsmagten i landet!

Forslaget gik let gennem Folketinget, kun socialdemokraterne og et par venstremænd (bl. a. *Søren Brorsen* fra Ribe-kredsen) var imod. Jacob Christensen søgte at vende stemningen ved 2. behandling 10.

februar 1909, da han lagde ansvaret for hele den voldsomme agitation over på Ditlev Lauritzen. Han fremviste et andragende af 28. januar, hvori en række Esbjerg-firmaer anbefalede en vesthavn, og han håned Lauritzen for ikke at træde frem selv, men dække sig bag ikke mindre end fire firmaer («Eriksen & Christensen«, »Valsemøllen«, »Thorvald Møller« og »H. Bruhn«). Han antydede også, at en direktør Bech var blevet skræmt af Lauritzen til at støtte vesthavnen.

Men det hjalp alt sammen intet. Bluhme triumferede og opnåede endnu en gevinst for sin valgkreds, da han fik betalingerne strakt til 20 rater. Tinget fik ministeren med til at tage nogle penge fra fiskerihavnen til uddybning af forhavnen, og med disse ændringer oversendtes forslaget til Landstinget.

I Landstinget tog man sig god tid til at overveje alle problemerne. Et mindretal ønskede en østhavn, dets leder var højremanden *C. L. Pagh* — en onkel til Pagh i Esbjerg — men flertallet, anført af højremanden *Niels B. Breinholt* — fætter til Breinholt i Esbjerg — gennemførte forslaget, som det var modtaget fra Folketinget.

..

Udvidelsen af Esbjerg havn kunne på grund af krig og dyrtid først afsluttes i 1922. Den blev en umådelig fordel for byen, men i første omgang var den dyr: Kommuneskatterne fik en ekstra tand opad, og den hårdest beskattede var Ditlev Lauritzen. Dette var utvivlsomt medvirkende til, at Lauritzen i 1914 — til stor skade for Esbjerg — flyttede sit rederi til København. Det er dog kun en del af forklaringen: Lauritzen var flyttet alligevel, for han måtte have mere luft under vingerne, end Esbjerg kunne give ham — selv med en stor vesthavn.

Sigurd Rambusch

Henvisninger: Hovedkilden er »Rigsdagstidende« med tillæg 1907—09. I »Esbjerg byhistoriske arkiv« findes en særlig mappe med materiale om havneudvidelsen (lokal debat). Skrivelse fra »E. & C.«, citeret side . . . er gengivet i pjecen »Ved mødet i Esbjerg 8. marts 1906«. (Esbjerg 1906). Deputationer og skrivelser fra Esbjerg til folketingsudvalg og landstingsudvalg findes i »Folketingets bibliotek og arkiv«.