

# Byer og byerhverv i Ribe Amt 1864-1914

*Af Claus Friisberg*

Fra omkring midten af århundredet oplevede den danske landmand gyldne tider. Den danske korneksport steg meget stærkt, vel nok især fordi England, der var hovedaftageren af det danske korn, havde en så voldsom befolkningstilvækst, at det måtte opgive at være selvforsynende. Derfor blev den større eksportmængde også afsat til mere lønnende priser. I takt med at landmændenes indtjening steg, blomstrede de indtil da ret uanseelige provinsbyer op. Bønderne afsatte deres korn til provinsbyernes købmænd, der solgte det videre til udlandet: først og fremmest til England og Tyskland. Den forøgede fortjeneste, der var på korn i 1850-erne, kom altså ikke alene landmændene, men også provinsbyernes købmænd til gode. Når bønderne kom til byen, kunne de nu aflevere en lang seddel med de mange ting, de skulle have med tilbage til gården. Den stærke stigning i kornproduktionen øgede altså også købmændenes indtjening på den måde, at deres salg af andre varer blev større.

Omkring 1870 boede endnu 75% af befolkningen på landet, så afsætningsmulighederne her havde stor betydning for, om der kunne skabes en levedygtig industri. Med den stigende efterspørgsel fra landet skabtes den forudsætning, man hidtil havde manglet i Danmark for industri, nemlig et hjemmemarked.

Den anden vigtige tendens i tidsrummet 1850 til 70 er den voksende udbygning af transportnettet. Allerede før treårskrigen 1848-50 begyndte man at bygge jernbaner, men det virkelige gennembrud kom dog først fra o. 1860. I løbet af de næste tyve år blev så godt som alle de vigtige byer forbundet med hinanden via jernbaner. Udbygningen af transportnettet havde selvsagt umådelig betydning for industrialiseringen og

handelen, der ville have haft ulige vanskeligere ved at udvikle sig, hvis der ikke var blevet skabt gode muligheder for at flytte mennesker og varer.

Tidsrummets tredje vigtige begivenhed var, at Danmark i højere grad gjorde sig uafhængigt af Tyskland, herunder også Holsten, der indtil 1864 havde været en del af det danske monarki. Indtil o. 1850 var en stor del af udførslen fra Jylland af stude og korn gået over Hamborg, der altså næsten havde opnået position som jysk hovedstad og finanscentrum; denne forbindelse løsnedes efter Treårskrigen og hørte helt op efter det danske nederlag til Østrig og Preussen i 1864. Ved dette nederlag mistede det danske monarki 1/3 af sit areal og 2/5 af sin befolkning. Det var naturligvis en national katastrofe, men indeholdt dog den positive ting, at Danmark i økonomisk henseende i højere grad blev nødt til at stå på egne ben. F.eks. måtte det selv helt tage hånd i hanke med sin udførsel af landbrugsprodukter. Det sidste fik jo en speciel betydning for den vestjyske region, hvad jeg skal vende tilbage til. Om det også var en fordel for den hidtil svage danske industri, at Holsten med *sin* dominerende industri efter sin indlemmelse i Tyskland var sat uden for det danske monarkis toldfællesskab, er der uenighed om blandt danske økonomiske historikere. Den almindelige opfattelse er den, at den danske industri fik bedre udfoldelsesmuligheder efter udskillelsen af Holsten. Over for dette synspunkt har professor i økonomisk historie, Sv. Aage Hansen, indvendt, at den holstenske industris overlegenhed over for den danske har været overdrevet. De nye nationale forhold gjorde det dog lettere for to industrier, nemlig tobaksindustrien og cikorieindustrien<sup>1</sup>.

#### BYUDVIKLING I RIBE AMT

##### *1. Den faktiske befolkningsudvikling ca. 1850-1920.*

For hundrede år siden var Ribe Amt det, man i dag ville kalde et udkantsområde, dvs. en region, der haltede bagefter i den almindelige økonomiske udvikling og derfor havde et er-

hvervsliv, der var mindre udviklet, og en befolkning, der var fattigere end de øvrige regioners.<sup>3</sup> Udkantspræget viste sig f.eks. i amtets befolkningstal. Omkring 1850 boede der så få mennesker i Ribe Amt, at kun ét amt, nemlig Ringkøbing, lå endnu dårligere. Befolkningstallet lå på o. 50.000 og af dem boede 9,3% i byerne. O. 1900 var befolkningstallet vokset til ca. 95.000, dvs. at der i løbet af 50 år næsten var sket en stigning i folketallet på 100%. Fra 1901 til 1925 voksede tallet yderligere til 135.000. I 1901 udgjorde købstædernes del af befolkningen 23,9% og i 1925 25,9. Bybefolkningen er altså blevet meget kraftigt forøget, hvilket jeg skal illustrere med nogle tal. I 1840 havde Ribe en befolkning på 2475, i 1901 på 4243 og i 1925 på 5461. I Varde var opgangen endnu kraftigere. I 1840 ligger byens indbyggertal på 1421, i 1901 på 4611 og i 1925 på 5817. Byen har altså overfløjet Ribe, der endnu i 1840 havde ca. 1000 indbyggere flere end Varde. Den største vækst sker imidlertid i den nye by Esbjerg. Efter sin grundlæggelse i 1868 vokser byens indbyggertal de første tolv år forholdsvis beskedent. I 1880 ligger dens befolkningstal på 1529, men derefter bliver væksten næsten eksplosiv: i 1890 er der 4111 indbyggere, i 1895 9280 og i 1896 12.352, derefter indtræder en stilstandsperiode: i 1901 er de 12.000 kun vokset til 13.000. Efter 1901 går det dog atter rask fremad, således at byen i 1925 har 24.131 indbyggere. I realiteten bor en større del af befolkningen i bymæssig bebyggelse end angivet ovenfor. Stationsbyer som Bramming, Holsted, Ølgod og Grindsted oplever også en vældig fremgang.

Trods byernes stærke opgang udgør bybefolkningen i Ribe Amt dog stadig en mindre andel af amtets befolkning, end den samlede bybefolkning i Danmark udgør af hele landets befolkning. Det hænger antagelig sammen med, at det tyndt befolkede Ribe Amt i højere grad end den øvrige del af landet har haft mulighed for at udvide sit landbrugsareal. I alt fald falder det i øjnene, at væksten er særlig stor i de tyndest befolkede hedeegne og i de store byer. Dertil kommer, at man

selvsagt heller ikke ud fra en gennemsnitsbetragtning skal regne med, at bybefolkningsandelen i Ribe Amt skal svare til landsgennemsnittet. Det skyldes den omstændighed, at København o. 1914 rummede en så stor befolkning (ca. 500.000), at egnene uden for Sjælland måtte ligge en hel del under gennemsnittet.

Den befolknings- og byudvikling, jeg har skitseret i det foregående, er det ydre udtryk for, at Ribe Amt fra 1850-1914 har oplevet en kraftigere erhvervsudvikling end det øvrige land. Fra at være et udkantsområde inden for det danske rige er det økonomisk og erhvervsmæssigt blevet en mere ligestillet region.

## *2. Forudsætningerne for urbaniseringen.*

Ved siden af befolkningstilvæksten var transportnettets udbygning en vigtig forudsætning for byernes vækst. Den forbedring af vejnettet, der fandt sted o. 1850, betød meget, men bygningen af jernbaner medførte en hel omvæltning. Med tabet af Sønderjylland i 1864 kom der skub i planerne om at anlægge en udførselshavn på den jyske vestkyst, der kunne klare den stigende eksport til England. Derfor besluttede regeringen at bygge en jernbane fra Vamdrup til Strandby ved Esbjerg, hvor udførselshavnen efter de første planer skulle ligge. I første omgang - i 1865 - kunne rigsdagen kun gå ind for banen, men i 1868 lykkedes det indenrigsministeren, J. B. S. Estrup, også at få tilslutning til havneanlægget. 1874 var banen Lunderskov-Esbjerg-Varde færdig, i 1875 var banen blevet forlænget fra Varde til Ringkøbing og Holstebro. Dette år blev ringen altså sluttet mellem den vestjyske og den østjyske længdebane, som var blevet anlagt i 1860-erne. Samme år kunne jernbanen fra Bramming til Ribe åbnes. Foreløbig var nogle af hovedbyerne inden for den vestjyske region blevet forbundet med hinanden via hovedbaner (stambaner), samtidig med at der var blevet etableret en let og hurtig forbindelse til den østlige og nordlige del af riget. Derimod var området endnu ikke

blevet forsynet med sidebaner (fødebaner). I 1877 tog man banen fra Silkeborg til Herning i brug, i 1881 blev denne bane videreført til Skjern. Derefter var der nogle års pause, men i 1903 kunne Varde-Nørre Nebel banen åbnes, og til sidst - 1914-19 - blev der også ført banelinjer til Grindsted - f.eks. fra Varde.<sup>5</sup> Det samlede resultat af den vældige udbygning af jernbanenettet blev, at Vestjylland i en helt anden grad end tidligere blev tilknyttet omverdenen, samtidig med at de enkelte egne i Vestjylland også blev nærmere sammenknyttet.

I årene fra 1868 færdiggjordes Esbjerg havn, der blev bygget som en dokhavn. Anlægget var færdigt i 1878, men allerede fra 1874 blev havnen taget i brug.<sup>6</sup> Betydningen af den stærke forbedring af transportnettet - og hertil henregner jeg anlægget af Esbjerg havn - var den, at handelen fik en meget kraftig stimulans. Esbjerg blev en stor udførsels- og efterhånden også indførselshavn og skabte muligheder for import- og eksportfirmaers opkomst. Uden den større arbejdsdeling mellem land og by, som jernbanenettet gjorde mulig, ville der ikke være kommet skub i de vestjyske byers handel, håndværk og industri. Takket være de forbedrede transportmuligheder, til hvilke en forbedring af vejnettet i parentes også hørte, blev det lønsomt for landmændene at koncentrere sig om det egentlige landbrug. Som følge heraf måtte og kunne byerne udvide deres aktiviteter.

I det foregående har jeg været inde på *nogle* af de faktorer, der havde betydning for de vestjyske byers vækst: regering og folketingets placering af en havn ved Esbjerg, udbygningen af transportnettet inden for regionen og mellem regionen og de øvrige landsdele og den større rigdom blandt landmændene.

Lige så lidt som den øvrige del af landet var Ribe Amt forsynet med grundlæggende råstoffer som kul og malm. Med de stærkt forbedrede transportmuligheder over Nordsøen blev dette handicap dog stadig lettere at overvinde, idet fragtpriiserne fra o. 1870 og til 1900 faldt til  $\frac{1}{4}$  af det niveau, de tidligere havde ligget på. Især efter at Esbjerg havn fra ca. 1878

var kommet op at stå, og jernbanenettet til de omliggende landsdele var blevet etableret, havde byerne i Ribe Amt let ved at erhverve de manglende råstoffer til rimelig pris. Helt uden råstoffer var man dog heller ikke - f.eks. fandtes der ler, som kunne danne basis for en teglværksproduktion og for en produktion af lervarer (lerpotter). Desuden skaffede landbruget nærings- og nydelsesmiddelindustrien råstoffer. Den industri, som rent faktisk udviklede sig i Ribe Amt, var da også præget af disse hjemlige råstoffer.

Det fattige Ribe Amt fik tilført kapital udefra i tidsrummet 1864-1914. Det skete i forbindelse med anlægget af og udbygningen af den statslige havn og i forbindelse med oprettelsen af de mange jernbanelinjer. Da regeringen efter 1864 forelagde sit forslag om en havn ved Esbjerg, var én af motiveringerne da også, at de statslige investeringer ville være en hjælp for det tilbagestående Vestjylland. Fra havnen var færdig og hele resten af perioden var der næsten til stadighed havneudvidelsesarbejder i gang - først og fremmest i årene 1894-99 og 1909-22, og i disse tidsrum var der en særdeles kraftig kapitaltilførsel til landsdelen.<sup>7</sup> Det var naturligvis ikke alle de penge, der blev investeret i havn og jernbaneanlæg, der forblev i landsdelen. De entreprenørfirmaer, som udførte de store opgaver, havde for det meste deres hovedkvarter uden for Vestjylland, og deres fortjeneste gik derfor andre steder hen. Men langt den største del af de investerede beløb kom dog Ribe Amt til gode: en del udbetaltes som løn, andet brugtes til at betale vestjyske teglværker og støberier samt maskinværksteder, som leverede de dele, der skulle bruges til jernbanebyggeri og anlæg af havn. Den omstændighed, at der var brug for underleverandører ved udbygningen af transportnettet, betød med andre ord for det første, at der kunne skabes og fastholdes industrivirksomheder inden for teglværkssektoren og inden for støberi- og maskinsektoren, og for det andet, at størsteparten af den udefra tilførte kapital kunne sikres for Ribe Amt.<sup>8</sup> Ellers kom det meste af kapitalen til udbygningen af erhvervslivet fra

den opsparing, det nu med den stigende landbrugsproduktion blev muligt at foretage. Af stor betydning var det her, at der efterhånden skabtes et apparat, der let og hurtigt kunne formidle kapitalen. Allerede inden 1864 fandtes der en kreditforening. I alle de vigtigere byer var der spare- og lånekasser, men nu udbyggedes pengeformidlingssystemet igennem grundlæggelsen af banker.<sup>9</sup> Den vigtigste var Varde Bank, der blev stiftet i 1872 og senere placerede en filialafdeling i Esbjerg. I 1901 var Varde Bank - ikke mindst på grund af afdelingen i Esbjerg - ubetinget den største bank i amtet, den havde dette år en indlånskapital på 4,5 mill. kr. og en vekselkonto på 1,4 mill.<sup>10</sup> I 1892 grundlagde esbjergensiske handelsfolk, der følte sig generede af, at Esbjerg ikke havde sin egen lokale bank, Esbjerg-Fanø Bank med en aktiekapital på 125.000 kr., der hurtigt udvidedes til 1 mill. kr. I 1901 havde den en indlånskapital på 2 mill. kr. og en vekselkonto på 1 mill. Imidlertid stod den ikke distancen i konkurrencen med Varde Bank. I stedet lagdes der en filial af Landmandsbanken, hvor den havde haft til huse (bygningen ved siden af posthuset), ligesom der også etableredes en filial af Handelsbanken. Først o. 1914 gjorde en kreds af lokale folk et nyt forsøg på at give Esbjerg sin egen bank - denne gang gennem grundlæggelsen af en bank, der kort og godt kom til at hedde Esbjerg Bank - og den viste sig levedygtig.<sup>11</sup> De mennesker, der grundlagde bankerne, kom som regel fra de store handelsforetagender, der nu under den voksende specialisering opgav selv at være finansieringsvirksomheder. Da de store købmænd selv tidligere havde givet sig af med pengeforretninger, var det naturligt for dem, nu da de ikke længere kunne overkomme opgaven, dog at bevare kontrollen med pengeformidlingen. Det skete ikke blot ved, at de var de ledende ved oprettelsen af banker, men også ved at de fik sæde i deres bestyrelser og derved fik stor indflydelse på bankernes ind- og udlånspolitik.<sup>12</sup> Fra ca. 1860 var der en vældig vækst i banker og sparekassers indlån, i første omgang kom det sparekasserne til gode, men derefter fulgte

bankerne med. Det var ikke mindst de stigende indtægter i landbruget, der resulterede i den kraftige stigning i indlånene. I øvrigt var der indtil o. 1890 rigeligt med indlånsmidler, hvorefter det begyndte at knibe noget mere. Det skyldes antagelig, at der da for alvor kom gang i industrialiseringen ude i provinsen; fra ca. 1890 skabte det en kraftig forøgelse i efterspørgslen efter lånemidler.<sup>13</sup>

### HANDELEN

Nogle tal kan illustrere, hvorledes handelen i periodens løb gik frem nærmest med stormskridt, og hvorledes fremgangen fordelte sig på de enkelte byer. I 1890 levede 4349 personer i Ribe Amt af handel - enten direkte eller indirekte (de erhvervsaktives familier er altså medregnet i tallet). I 1911 var tallet steget til 9406. Det er en meget fin fremgang, hvilket fremgår af, at den ligger over landsgennemsnittet. Ser man imidlertid på de enkelte byer, må man konstatere, at væksten er ulige fordelt. Ribe oplever en direkte tilbagegang fra 702 til 701, medens man i Varde må nøjes med en moderat stigning fra 891 til 1023. Den store vinder er Esbjerg, hvor tallet på de mennesker, som levede af handel, er steget fra 654 til 3544. Der kan ikke herske tvivl om, at Esbjergs eksplosive vækst har hæmmet byer som Varde og i endnu højere grad Ribe i deres erhvervsudvikling. I 1801 var Ribe den 10. største købstad, i 1901 var den blevet forvist til pladsen som nummer 34. I øvrigt var det ikke alene Esbjerg, der lagde en dæmper på byens udvikling. Også stationsbyen Bramming blev en konkurrent, og endelig led Ribe mere end nogen anden dansk by under tabet af Sønderjylland i 1864, for derved blev den jo også afskåret fra sit sydlige opland. Så alvorlig var Ribes situation, at regeringen i 1904 nedsatte en kommission, der skulle udarbejde nogle forslag, der kunne sætte skub i den stagnerende by. Det hjalp dog ikke. Ganske vist fremkom der nogle forslag fra kommissionen - bl.a. om anlæg af en ordentlig havn og om flytning



af statsinstitutioner til Ribe, men som det så ofte går: stærke interesser var imod, og forslagene blev syltet.<sup>14</sup>

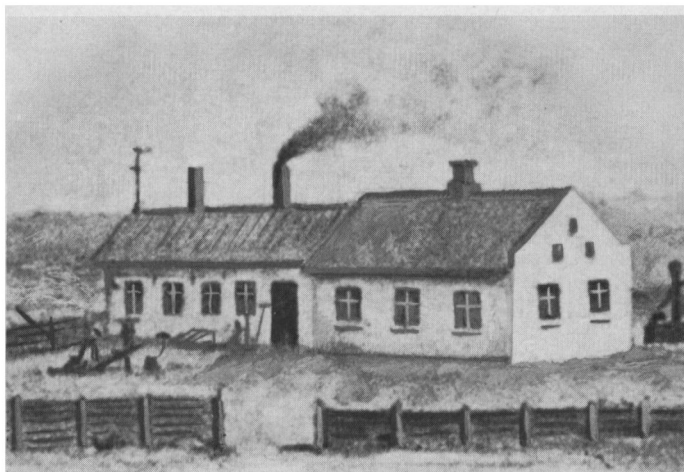
Varde klarede sig noget bedre end Ribe, selv om den også mistede en del af sin oplandshandel til Esbjerg. I sine erindringsbilleder »Fra de grønne marker til de grå mure« fortæller rektoren for Esbjerg Statsskole 1929-44, Kr. Bruun, som var født i 1879 i Gjesing, at bønderne på hans hjemegn blev ved med at besøge de årlige kvæg- og hestemarkeder i Varde, men at de ellers omlagde deres indkøb fra de gamle forretninger i Varde til de nye i Esbjerg.<sup>15</sup> Det vil sige, at bebyggelser som Guldager og Gjesing, som jo også i dag indgår i Esbjerg, gik tabt for Varde. Men ellers bekæmpede Varde med et vist held de esbjergensiske forsøg på at hugge opland fra den. Varde Å ydede en beskyttelse, fordi landbrugerne nord og vest herfor kun kunne komme til Esbjerg ved at tage gennem Varde. Sognene vest for Varde blev knyttet til byen ved anlægget af banen til Nørre Nebel i 1903, medens et esbjergensisk forsøg på at etablere en såkaldt rovbane mellem Esbjerg og Oksbøl løb ud i sandet.<sup>16</sup>

De første år efter Esbjergs grundlæggelse søgte købmændene fra Varde i øvrigt at udnytte fremkomsten af det nye samfund til egen fordel. Da bygningen af Esbjerg havn begyndte i 1869, var »Det vardensiske Stenkompagni« så snedigt, at det igennem opkøb af sten hos egnens bønder fik et monopol på handelen med sten. Derefter prøvede det at diktere prisen på de sten, der skulle anvendes i Esbjerg. Havnens første bygmester satte sig dog til modværge, og takket være indsamling af sten på stranden og opkøb af svenske sten lykkedes det ham at klare sig uden de vardensiske sten, indtil Varde-købmændene gav op og solgte deres sten til mere rimelige priser.<sup>17</sup>

Denne episode er vistnok ret karakteristisk for forholdet mellem Varde-købmændene og det hurtigt voksende esbjergensiske samfund. Indtil Esbjerg o. 1890 blev så stor, at den blev i stand til at stå på egne ben, var der i virkeligheden gode

muligheder for driftige Varde-købmænd for at skaffe sig en ekstrafortjeneste ved handel på Esbjerg. En af de første bygninger, der blev opført på Esbjergs havneområde, var »Tutten«, en lang barak, der fungerede som marketenderi og udleveringssted for havnearbejdere. »Tutten« blev netop drevet af købmænd fra Varde, der udnyttede deres faktiske monopolstilling til at tage særdeles gode priser for de livsfornødheder i form af tøj, tobak osv., som de solgte til arbejderne.<sup>18</sup> Den dominerende position, købmændene fra Varde sikrede sig i begyndelsen af Esbjergs eksistens, havde de ikke held til at fastholde ret længe, idet der allerede i løbet af 70-erne opstod en selvstændig esbjergensisk handelsstand. På den anden side var Esbjerg lige til ind i 1890-erne, da byen i løbet af nogle ganske få år oplevede en fordobling af sit indbyggertal, de gode mulighedsers land for mangen en Varde-købmand.<sup>19</sup> Et vidnesbyrd om Varde-købmændenes stærke interesse for Esbjerg er det vel også, at en filial af Varde Bank som tidligere nævnt var Esbjergs største bank. I 1890-erne fik mange af de driftige Varde-købmænd noget af et knæk, da de deltog i den vældige jordspekulation, der foregik i Esbjerg fra o. midten af 1890-erne. Priserne på jord blev i løbet af kort tid drevet op i et leje, hvor de ikke kunne holde sig; mange tabte store penge, og blandt dem altså også folk fra Varde. Hvor hårdt denne begivenhed og Vestjyllands Landmandsbanks samtidige fallit ramte Vardes erhvervsliv fremgår af, at byens skatteprocent som følge af et svigtende skattegrundlag steg og steg, indtil den nåede et højdepunkt i 1909 med 10,9%. Derefter faldt den gradvis, til den o. 1915 var på ca. 6,5%.<sup>20</sup> Fra slutningen af 90-erne var det så slut med Varde-købmændenes særlige interesse for Esbjerg, der for fremtiden kom til at stå som den truende konkurrent, ikke som den lovende og indbringende by, den i begyndelse havde været.

Som det fremgik af tallene i begyndelsen af dette afsnit om handelens udvikling, var der en voldsom fremgang for Esbjergs handlende fra 1890 til 1911. Allerede inden da var



*Frantz Møllers smedie, senere Møller og Poulsen og endnu senere Jensen og Olsens maskinfabrik. Foto ca. 1870.*

Esbjerg dog blevet en betydelig eksporthavn, idet udførslen af hornkvæg, får og geder i tidsrummet 1877-84 voksede så meget, at byen med hensyn til disse produkter var Danmarks vigtigste eksporthavn. I 1883 udførtes der ikke færre end 70.000 stykker levende kvæg. Hvad angår eksporten af smør og æg, var Esbjerg nr. to blandt de danske byer, medens den havde en tredjeplads i udførslen af flæsk og kød. Fra 1875 slog Det forenede Dampskibsselskab sig ned i Esbjerg og opnåede næsten at få monopol på eksporten af landbrugsvarer. Af stor betydning for Esbjergs fremgang som eksporthavn var det, at DFDS i 1875 knyttede en af Jyllands største kreaturhandlere, Poul Breinholt, til sig. I 1876 flyttede han og hans familie til Esbjerg, og det må ikke mindst tilskrives hans indsats, at Esbjerg kom i en rivende udvikling, når det gjaldt udførslen af levende kreaturer.<sup>21</sup>

Fra midten af 80-erne begyndte eksporten af levende dyr imidlertid at gå tilbage. Det skyldtes et sammenfald af uheldige omstændigheder. I 1887 stoppede Tyskland sin indførsel

af levende svin, fordi der var udbrudt svinepest. Samtidig blev det engelske marked mere utilgængeligt, fordi man i England begyndte at importere frosset fåre- og oksekød fra Australien og Sydamerika, og endelig sendte USA stadig flere kreaturer til Europa. Alt dette medførte en omlægning af eksporten. Fra o. 1885 udførte man da især flæsk, smør, æg og fisk fra Esbjerg havn, og med et stadig bedre resultat, idet denne eksport fra midten af 80-erne til 1910 voksede fra ca. 5000 tons til 137.045. Den vigtigste eksportartikel var flæsket, af hvilket der år 1900 eksporteredes ikke mindre end 50.000 tons. For Esbjerg by havde denne omfattende og stadigt stigende eksport stor betydning: omkring 1900 sad Esbjerg på o. halvdelen af Danmarks samlede landbrugseksport. Der oprettedes naturligvis en række eksportfirmaer - ikke alene danske, men også engelske - det sidste som et resultat af, at England helt uddistancerede Tyskland som Danmarks vigtigste eksportmarked. Mange sydjyske andelsmejerier benyttede »Dansk Andels Smørekseportforening« som deres salgforening, medens »Dansk Andels Ægekseport« sad på en betragtelig del af ægsalget. Men i øvrigt forstod også private eksportører at gøre sig gældende - f.eks. havde Ditlev Lauritzens smørekseport et betydeligt salg, og det samme gjaldt for N. Nedergaard, som desuden udførte æg og kød.<sup>22</sup>

Hvor økonomisk betydningsfuld udførslen end var for Esbjerg by og havn, kunne den alene dog ikke drive byen frem til at blive en storby. Det gjaldt om også at få stablet importvirksomhed på benene, men her kneb det gevaldigt; først fra o. 1890 lykkedes det. Når det varede så længe skyldtes det mange forskellige forhold: redere og skibsførere kendte ikke byen, og hvis de gjorde det, var de i tvivl, om den med det berygtede Horns rev liggende lige ved sin indsejling var nogenlunde let at anløbe. Desuden var man ikke sikker på, at Esbjerg havde de nødvendige faciliteter - f.eks. skibsmæglere. De havne- og broafgifter, staten havde pålagt, var meget store. Endelig spillede det også en rolle for den negative stemning i

begyndelsen, at Esbjergs opland var tyndt befolket og fattigt, således at afsætningsmulighederne i dette område ikke var de bedste. Der udfoldedes fra slutningen af 1870-erne store bestræbelser for at gøre Esbjerg til importhavn, ikke alene fordi det ville være en klar økonomisk gevinst for byen selv, men også fordi det vestjyske område ville kunne få billigere importvarer, hvis Esbjerg blev indførselshavn. De varer, der o. 1880 først og fremmest kom til Danmark, var forbrugsvarer som f.eks. kaffe, ris, salt og råstoffer som kul, tømmer og jern. De gik for det meste til København, hvorfra de spredtes ud over landet til Fyn og videre til Jylland. Ved en direkte indførsel ville transportomkostninger kunne spares.

Fra 1880-erne begyndte der så småt at komme gang i indførslen. Esbjerg havn blev gjort konkurrencedygtig ved, at told- og broafgifterne blev nedsat, samtidig med at også losse- og lastepenge blev lagt på et mere rimeligt niveau. Den mistro, der næredes mod at besejle Esbjerg, blev overvundet, idet der i Esbjerg oprettedes selvstændige rederier, der kunne sørge for en selvstændig skibsfart på Esbjerg og foregå fremmede skibe med et »godt eksempel«. Endelig må det også fremhæves, at de dårlige lokale afsætningsmuligheder, der blev fremført som en af forklaringerne på ulysten til at besejle Esbjerg, i alt fald for visse varegrupper blev stærkt forbedret. Efterhånden som Esbjerg i stadig mere ilsomt tempo blev større, blev behovet for byggematerialer så stærkt, at det kunne betale sig at indføre dem ad søvejen. Landbrugets overgang i 80-erne til en mere intensiv dyrkningsform forøgede efterspørgslen efter foderstoffer og kunstgødning, så også her opstod der en oplagt mulighed for importvirksomhed.<sup>23</sup> Den mand, der mere end nogen anden udnyttede de nye muligheder og nedbrød modstanden mod byen som importhavn, var Ditlev Lauritzen. April 1884 startede han sin egen tømmerhandel i Esbjerg. Det er nok værd at bide mærke i, at Lauritzen kom fra Ribe, hvor faderen havde en tømmerhandel. Lauritzen stiftede først bekendtskab med Esbjerg, da han begyndte at rejse dertil for at

modtage det træ, som blev indført over Esbjerg til tømmerhandelen derhjemme. Da han så besluttede at begynde for sig selv, forekom det ham mere naturligt at lægge sin forretning i den by, hvortil indførslen i første omgang gik. Man kender ligeledes eksempler på, hvorledes købmænd fra Varde slog sig ned i Esbjerg på grund af dens bedre muligheder. Byer som Ribe og Varde var for små for de virkelig initiativrige. De mistede nogle af deres mere driftige »coming men« til den opdukkende storby. Hurtigt efter etableringen af sin tømmerhandel gik Lauritzen over til også at indføre kul, byggematerialer, foderstoffer og kunstgødning. I 1888 købte Lauritzen sit første skib, og skønt det gik ned efter et halvt år, mistede han ikke gejsten men fortsatte med at drive rederivirksomhed. I 1898 havde hans rederi »Vesterhavet« 9 skibe. I 1899 og 1900 grundlagde han yderligere to dampskibsselskaber. Efterhånden som rederivirksomheden blev hans alt opslugende interesse, overdrog han ledelsen af sine andre forretninger til sine medarbejdere, men han beholdt dog interesser i dem, således at det ikke vil være helt forkert at hævde, at der skabtes et helt imperium af Lauritzen-virksomheder.<sup>24</sup>

I øvrigt bidrog isvintrene, af hvilke der var nogle stykker i 90-erne, til at give Esbjerg et skub fremad som importhavn. I sådanne perioder var byen nemlig den eneste sejlbare af de blot nogenlunde store havnebyer. I 1895 indtraf en sådan isvinter. Om den travlhed, der opstod, fortæller en af Lauritzens betroede medarbejdere, J. Christiansen: »Esbjerg var den eneste åbne havn i Jylland. Al ind- og udførsel måtte presses den vej. Sikke en babylonsk forvirring nede på havnen. Det summede og hvirmede som en bisværn om en kube. Da kom der penge til byen, skal jeg love for. Og vi sørgede jo da for at få vor part, forstår sig. Efterhånden som kulskibene kom ind, købte vi ladningen. Vi havde en gang ti skibe liggende. Så lossede vi seks ad gangen. Alle mulige slags mennesker lossede med: lærere, kontorister, skræddere, jordemødermænd. Selv om de aldrig før havde haft næven om et skovl-

skaft, så prøvede de det nu. For her var penge at tjene. Det gik uafbrudt, dag og nat i ét. Af ti nætter sov jeg kun de to. Nu gælder det, sagde Lauritzen. Sådan en tjans får vi ikke ret tit. Nu må vi arbejde. Sove kan vi, når vi engang er døde». <sup>25</sup>

De vigtigste importvarer var kul, korn, foderstoffer, kunstgødning og træ. Fra 1875 til 1900 voksede kulimporten fra 3600 tons til 82.000, medens korn- og foderstoffer fra 1876 til 1899 tegnede sig for den procentvis betydeligste stigning: fra 19 tons til 22.000. For alle varegrupper voksede importen fra 11.000 tons i 1874 til 134.000 i 1910. <sup>26</sup>

Den kraftige stigning, der foregik fra 1890 til 1911 i antallet af mennesker, der i Esbjerg var beskæftiget med og/eller lavede af handel, skyldes naturligvis først og fremmest den udvikling, der foregik inden for eksport- og i endnu højere grad importvirksomhed, men må dog også i nogen grad tilskrives en kraftig vækst i detailhandelen. Medens det i byens første år havde været sparsomt med almindelige forretninger, skete der fra 1890-erne til første verdenskrig store fremskridt: med den stærke befolkningstilvækst og med Esbjergs indhug i de gamle byers opland måtte byen naturligt nok komme til at stå som de store muligheders land for energiske unge købmænd og håndværkere. Byens eget forretningsliv udviklede sig derfor hastigt. Et enkelt citat fra bogen »Danske Byer og deres Mænd. Esbjerg« (1916) kan tjene til at illustrere dette. Inden citatet skal jeg dog lige forudskikke den bemærkning, at der nok må trækkes lidt fra på grund af bogens stærke præg af lokalpatriotisme. » . . . Byen er vendt imod den store verden, og alt dette giver byen og dermed dens butikshandel et mere levende præg, end vi vanligt møder i provinsen. Butikkerne er ikke alene velforsynede, men hele deres indretning og vinduesudstilling bærer præg af en livlig konkurrence«. <sup>27</sup>

#### INDUSTRIALISERINGEN I RIBE AMT

Inden jeg tager fat på en nærmere beskrivelse af industrialiseringen i Ribe Amt 1864-1914, vil jeg ganske kort klarlægge,



*Arbejdsstyrken på Esbjerg Jernstøberi og Maskinfabrik (Jensen og Olsen) i 1890-erne.*

hvad der skal forstås ved industri. Man bruger i almindelighed betegnelsen industri, når man har en stor virksomhed med en vidtgående arbejdsdeling, som pålægger arbejderen en bestemt arbejdsrytme. Desuden vil man forlange, at produktionen er mekaniseret og bestemt for et ukendt marked - dvs. er en masseproduktion. Normalt vil man dog ikke kræve, at alle betingelserne til fulde er opfyldt, for det ville betyde, at f.eks. store skibsværfter, der jo producerer efter bestilling, ikke kunne kaldes industrier. Og det ville jo være åbenbart urimeligt. Derfor plejer man blot at kræve, at nogle af betingelserne er opfyldt.<sup>28</sup> I virkeligheden er grænsen mellem industri og håndværk ret tilfældig, hvilket også fremgår af, at statistikken regner virksomheder med mindst 6 mand for industriforetagender, medens hvad der ligger derunder anbringes i rubrikken håndværk. Medvirkende til den uklarhed, der tit råder omkring begrebet industri, er også, at det til o. 1850 og af og til også senere bruges som en samlende betegnelse for håndværk, husflid og fabrikmæssig virksomhed.



I det følgende vil jeg især beskæftige mig med tre problemer: Fandtes der i Ribe Amt fra gammel tid en industriel tradition i den gamle betydning af ordet, var den i bekræftende fald økonomisk vigtig, hvad var det for en industri, og fik den eventuelt indflydelse på den »rigtige« industri? Hvor når fandt en egentlig industrialisering sted i Ribe Amt? De undersøgelser, der indtil nu er foretaget med hensyn til den danske industrialisering på landsplan, tyder på, at i perioden fra o. 1870-90-erne forløb den industrielle udvikling hurtigst i København, men derefter kom provinsbyerne godt med, og i tidsrummet 1897-1906 var deres industrielle fremgang faktisk kraftigere end Københavns.<sup>29</sup>

I Ribe Amt fandtes der faktisk fra gammel tid ved siden af de almindelige håndværk og den husflid, der i rigt mål udfoldedes rundt omkring på gårdene, visse former for mere regulær industri: der var teglværksproduktion, fremstilling af jyddepotter og af benmel, der anvendtes som gødning. Ved Esbjerg - på området mellem Gammelby og Måde - indeholdt jorden ler af så god kvalitet, at man lagde teglværker dér allerede inden byens opståen. De var naturligvis ganske små, men fik dog en vis opblomstring, efter at Esbjerg var begyndt at vokse. Om et lille teglværk, der lå på Rørkjær mark, ved vi f.eks., at det i 1865 tog 28 kr. for 1000 helbrændte sten og 14 kr. for 1000 halvbrændte, medens det i 1874 - det år, da Esbjerg havn blev taget i brug - havde forhøjet prisen til henholdsvis 40 og 28 kr. Efterhånden blev den oprindelige primitive teglværksproduktion moderniseret, idet moderne maskiner og metoder vandt indpas.<sup>30</sup> Det var ikke kun Esbjerg, der havde teglværker. Den landmand, der var så heldig at have en god teglgrav liggende på sin jord, oprettede sin egen teglværksproduktion og fremstillede ikke alene tegl til sig selv, men også til sine mindre heldigt stillede naboer.<sup>31</sup> De enkelte gårdes teglproduktion foregik naturligvis meget uregelmæssigt, og det placerede den som et fænomen, der i højere grad pegede tilbage end frem, idet den jo var et levn fra en tid, hvor landbrugerne var næsten totalt selvforsynende.

Leret var også grundlaget for en anden hjemmeindustri, nemlig for fremstillingen af de sorte jydepotter. Især i Varde landsogn og i Horne var kvinderne så flittige til at lave potter, at deres virksomhed fik et egentligt industrielt præg; der var tale om en masseproduktion for et ukendt marked, og produktionen var så stor, at der oven i købet kom en eksport i stand. Efter 1850 gik produktionen tilbage for helt at ophøre omkring 1900. Årsagen til, at potterne efterhånden blev mindre efterspurgt, var den, at fra o. 1850 holdt husmoderen op med at lave maden over åbent ildsted; det nemme komfur gik sin sejrsgang, og det betød, at de sorte potter måtte vige pladsen for støbte jerngryder.<sup>32</sup>

En tredje gammel industri var benmelsproduktionen. Benmelet blev anvendt som gødning, og selv efter at kunstgødningen var kommet på markedet 1870-80, fortsatte mange vestjyske bønder med at bruge benmel ud fra en vis skepsis over for det nye - en skepsis, som for øvrigt ikke altid var uden berettigelse, idet nogle af gødningsfabrikanterne prøvede at skaffe sig en nem fortjeneste ved at sælge helt værdiløse stoffer som kunstgødning. Med overgangen fra kornproduktion til total animalsk produktion blev mængden af ben, som var til rådighed i benmelsproduktionen, naturligvis større. Den første benmølle, som lå på Varde-egnen, begyndte sin produktion i 1845, men de fleste benmøller blev grundlagt i 1870-erne. I 90-erne hørte benmelsfremstillingen imidlertid op i takt med, at erkendelsen af kunstgødningens overlegenhed vandt frem.<sup>33</sup>

I 1850-erne opstod der med Tistrup som centrum en kartoffelmelsindustri; hidtil havde bønderne blot fremstillet kartoffelmelet til eget forbrug, men da Drewsens papirfabrik kom i gang i Silkeborg fra 1844, blev der grundlag for at starte en industriel fremstilling af kartoffelmel, som anvendtes i stor udstrækning ved papirfremstillingen. Imidlertid gav frygten for staten denne produktion et knæk: i 60-erne foretog staten nemlig en undersøgelse af, hvor meget kartoffelmel der pro-

duceredes. Tanken var at gennemføre en beskyttelsestold, hvis den danske produktion var tilstrækkelig stor. Kartoffelmelsfabrikanterne troede imidlertid, at der skulle pålægges skat, så de opgav alt for lave produktionstal - hvis de i det hele taget opgav nogen. Så staten opgav sine tanker om beskyttelse, og uden denne klarede produktionen sig ikke i længden.

Konklusionen på denne gennemgang af den gamle industriproduktion må være den, at det er klart, at den kun i ringe grad kan siges at være forudsætningen for den senere industrialisering. Den gamle industri ligger på landet, hvor den nye kommer til at ligge i byerne, og - ser man bort fra teglværksproduktionen i Esbjerg-området - den hører efterhånden op; den er udtryk for, hvorledes man ude på landet - så længe arbejdsdelingen mellem land og by endnu ikke rigtig var slået igennem - selv klarede visse industrielle opgaver. Med landmændenes stigende effektivitet og koncentration om den egentlige landbrugsproduktion, der gav dem penge, så de kunne købe forbrugsvarer og landbrugsredskaber og andre kapitalgoder, måtte denne industri gå sin undergang i møde.

Det næste spørgsmål, jeg vil forsøge at besvare, er spørgsmålet om, hvor stort et omfang industrien i Esbjerg, Ribe og Varde havde o. 1880 sammenlignet med dens omfang i begyndelsen af dette årh. Ved at foretage en sådan undersøgelse vil man kunne fastslå, hvornår en egentlig industrialisering fandt sted i Ribe Amt. Som tidligere anført er tendensen på landsplan den, at medens den københavnske industrialisering allerede er godt i gang i 1870-erne, synes industrialiseringen i provinsen først at opleve sit gennembrud i sidste halvdel af 1890-erne.<sup>35</sup> Det er så heldigt, at der foreligger en privat undersøgelse foretaget af J. T. Bayer i tiden 1881-83 vedrørende provinsens industri. Bayer havde sine oplysninger fra private meddelere og sammenskrev dem i bogen »Dansk Provinsindustri, statistisk fremstillet« (1885). Her kan man finde, hvilke industrivirksomheder den enkelte by havde, hvor mange ansatte de enkelte foretagender havde, hvor meget der udbetal-



*To træskibe under bygning på Th. Dahls skibsværft i Esbjerg, ca. 1898.*

tes i løn, hvor stor produktionsværdien var, hvilken drivkraft der anvendtes osv.<sup>36</sup> Mine oplysninger om Ribe, Esbjerg og Vardes industri o. 1880 er taget herfra, selv om Bayers undersøgelse må anvendes med nogen forsigtighed, idet han har »glemt« nogle fabrikker - f.eks. mangler under afsnittet om Esbjerg Th. Dahls skibsbyggeri, som blev grundlagt i 1872 og efterhånden udviklede sig til en stor virksomhed.

Endnu i begyndelsen af 80-erne var Ribe den af de tre byer, der havde den kraftigste industrialisering, der var fem fabrikker og industrielle anlæg plus et par mindre industrier, som Bayer imidlertid ikke havde fået fremskaffet oplysninger om - en af de uoplyste må have været Ribe Jernstøberi, der blev etableret i 1848 og senere skulle blive en stor virksomhed. De fem fabrikker beskæftigede 275 arbejdere og funktionærer. Den samlede lønsum, der udbetaltes, var på 113.300 kr., hvilket - med den fordeling af arbejdsstyrken, der var på mænd, kvinder og børn - betød, at den årlige gennemsnitlige mands-

løn udgjorde 616 kr. Den samlede værdi af de fem industriers produktion lå på 1.090.000 kr. Mekaniseringsgraden ser ud til at have været ret stor, idet der i alt blev anvendt 197 dampmaskiner og større hjælperedskaber.<sup>37</sup> Som nævnt ligger Bayers tal i underkanten, fordi han mangler oplysninger om et par mindre industrielle anlæg. Antager man, at for hver ansat i industrien er tre personer blevet forsørget, vil det sige, at ud af en befolkning på ca. 4000 har mindst 900 haft industriel beskæftigelse som deres eksistensgrundlag. I Ribe må der med en så høj beskæftigelse og en så stor produktionsværdi have været tale om en høj industrialiseringsgrad.

Går vi over til Esbjerg i begyndelsen af 80-erne, ser de tilsvarende tal således ud: der fandtes 11 fabrikker, der gennemgående var meget mindre end Ribes, idet de tilsammen kun havde en arbejdsstyrke på 80 mennesker. Den samlede udbetalte årlige lønsum var 377.000 kr. og den årlige gennemsnitsløn for mænd 491 kr. Værdien af den samlede produktion beregnes til at ligge på 120.000 kr., og af dampmaskiner og andre større hjælpemidler blev der i alt benyttet 21.<sup>38</sup> Selv om Esbjergs befolkningstal o. 1880 kun udgjorde 3/8 af Ribes, er det klart, at Esbjerg i alt fald i forhold til denne by har været industrielt underudviklet - industriens produktionsværdi er kun 1/9 af Ribe-industriens. Så man kan roligt slå fast, at Esbjerg på det pågældende tidspunkt har sit industrielle gennembrud til gode.

Den by, der når indbyggerantallet tages i betragtning, er mindst industrielt udviklet er dog Varde. Som Esbjerg havde den i begyndelsen af 80-erne 11 fabrikker, men på disse var kun ansat 46 personer, og deres samlede løn udgjorde kun 23.600 kr. Gennemsnitslønnen pr. mandlig arbejder var imidlertid højere i Varde end i Esbjerg, idet den var på 609 kr., og virksomhedernes samlede produktionsværdi lå også højere end de esbjergensiske fabrikkers: nemlig på 150.000 kr.<sup>39</sup> Industrien i Varde ser derfor ud til at have været mere rentabel end Esbjergs - både for de ansatte og for ejerne. Målt i forhold til

Vardes befolkningstal på ca. 3000 er det imidlertid - såvel ud fra et beskæftigelses- som et produktionsværdisynspunkt - indlysende, at af de tre byer har Varde haft den mindst økonomisk betydningsfulde industri. Det er ligeledes klart, at man bestemt ikke i Varde finder det ringeste spor af noget industrielt gennembrud.

Ser man på industrialiseringen i 1880-erne under ét, fremgår det med stor tydelighed, at Ribe Amt endnu ikke for alvor er noget industriområde. På den anden side må industrialiseringens omfang heller ikke undervurderes: pletvis har den virkelig gjort sig gældende. Det svarer ganske godt til forholdene i provinsen som helhed. Det vil sige, at der ikke kan konstateres nogen afvigelse fra landstendensen. Det problem, der så står tilbage at opklare, er, om den kraftige industrielle vækst, der fandt sted i provinsen o. århundredskiftet, også foregår i Ribe Amt.

Den industrielle situation i de tre byer o. århundredskiftet er det muligt at belyse med tal og andre oplysninger hentet fra Traps 3. omarbejdede udgave.

Det fremgår, at langt de fleste af de virksomheder i Ribe, der anføres hos Bayer, stadig eksisterer o. 1900. Den dominerende virksomhed i 80-erne var Crome & Goldschmidts tekstilfabrik, der beskæftigede over halvdelen af den samlede industriarbejdsstyrke, nemlig 203 personer, og hvis produktionsresultat havde en værdi på 600.000 kr. I 1901 var denne virksomhed stadig langt den største, men arbejdsstyrken var dog gået ned, idet der nu var 120 ansatte. Den eneste større nye virksomhed var en skotøjsfabrik - oprettet i 1902 - der beskæftigede 20 arbejdere.<sup>40</sup> Et skøn på grundlag af Traps oplysninger siger én, at Ribe i industriel henseende er stagneret: nye foretagender er ikke rigtig blevet sat i gang, og samtidig har arbejdsstyrken på visse af de store gamle virksomheder - specielt altså på tekstilfabrikken - været faldende.

Sammenligner man Traps oplysninger om Vardes industri med Bayers, får man det sikre indtryk, at Varde imellem 1880

og 1900 har haft en pæn industriel fremgang. De fleste af de virksomheder, Bayer anfører, eksisterer stadig væk, og nogle af dem ser ud til at have haft en betydelig produktionsvækst. Det gælder f.eks. for en lakfarvefabrik grundlagt i 1879 og et uldspinderi og en klædefabrik, men desuden er der oprettet flere nye virksomheder: et savværk med 40 beskæftigede, hvilket efter datidens målestok var mange, et svineslagteri og et jerntrådsspinderi.<sup>41</sup> Det er ikke på grundlag af Traps oplysninger muligt at opgive den totale produktionsværdi og den samlede arbejdsstyrke, men alt peger i retning af, at Varde - om end byen stadig er domineret af erhverv som handel, håndværk osv. - har fået et langt kraftigere industrielt indslag i sit erhvervsliv.

Det virkelig store industrielle gennembrud finder imidlertid sted i Esbjerg. Allerede i 1890 levede 2243 mennesker af håndværk og industri, og i 1911 var dette tal steget til 6475. Esbjergs største virksomhed i 1881-82 var Møller og Poulsens jernstøberi og maskinfabrik, der beskæftigede 25 mennesker; den medvirkede bl.a. ved bygningen af mindre jernbanebroer. Omkring århundredskiftet var der ikke mindre end fem maskinfabrikker. Møller og Poulsens, der var blevet overtaget af Jensen & Olsen, var stadig den betydeligste virksomhed inden for maskinbranchen med 100 ansatte og en årlig omsætning på 250.000 kr. En anden stor maskinfabrik var Mollerups, der producerede motorer - især til fiskekuttere; den havde 80 ansatte. Ellers fremgår det af Trap, at den esbjergensiske industri har dækket et meget bredt spektrum af industriforetagender. I de fleste tilfælde var de ret små, men til gengæld var de mange i tal. Ved siden af maskinindustrien har nærings- og nydelsesmiddelindustrien udgjort en vigtig bestanddel af Esbjergs industri. Den har videreforarbejdet nogle af landbrugsprodukter enten med henblik på eksport eller med henblik på hjemmemarkedet. Der fandtes tre slagterier, af hvilke Andelsslagteriet var det største; i 1902 lagdes der en spritfabrik i byen indrettet til at producere 1,5 mill. potter brændevin og



*Esbjerg Andelssvineslagteri, ca. 1893. Slagteriet er oprettet 1888 og lå i Nørregade.*

$\frac{3}{4}$  mill. pund pressegær. I 1899 etableredes en valsemølle beregnet til at formale en del af det korn, der indførtes til Esbjerg. Det blev en af byens større virksomheder. Inden for nærings- og nydelsesmiddelindustrien må desuden nævnes fabriker, der sørgede for det daglige brød samt drikke: f.eks. en brødfabrik og en bajersk- og hvidtølsfabrik. Her var der dog tale om ret små foretagender (ca. 10 ansatte på hver). Nærings- og nydelsesmiddelindustrien forarbejdede ikke kun danske råstoffer, men også udenlandske, idet FDB havde en tobaksfabrik i byen. Den var oprindeligt blevet startet af Ditlev Lauritzen, men blev senere overtaget af FDB, under hvis ledelse den udviklede sig til en stor virksomhed. O. 1900 havde den 52 ansatte og en årlig produktion på 250.000 pund skrå og røgtobak.

Beslægtet med maskinbranchen er skibsbyggeriet, og i Esbjerg fandtes der to skibsværfter: det ene en mellemstor virksomhed (føromtalt Th. Dahls skibsværft) med 40 arbejdere



og en årlig produktion på 5 både à 40 tons til fiskeriet, det andet et mindre foretagende med 14 arbejdere. Endvidere må nævnes et sejlmageri og to savskærerier, fabrikker, der også har stået i en vis forbindelse med skibsværfterne - især naturligvis sejlmageriet, men også savskærerierne, der leverede træ til kutterproduktionen.

Til at illustrere, at den esbjergensiske industri var meget sammensat, kan jeg ganske kort nævne nogle af de andre fabrikker fra o. 1900: et tarmrenseri (arbejdsstyrke 80 mand), et fiskerøgeri, en sodafabrik, et eddikebryggeri, Dansk Jersey- og Normalfabrik, der havde 100 ansatte, Strandby klædefabrik, et dampvaskeri, et teglværk (med 30-40 beskæftigede), Esbjerg mønje- og cementfabrik og 7 bogtrykkerier.<sup>42</sup>

En af de ting, der slår én ved gennemgangen af de tre byers industrialisering, er, at nogle af de virksomheder, der senere skulle blive dominerende, endnu ikke er dukket op. I Esbjerg skulle hermetik- og fiskemelsfabrikker komme til at udgøre et vigtigt led i byens industri. Den første hermetikfabrik blev startet i 1919 af den foretagsomme, men ikke altid lige udholdende Ditlev Lauritzen. Den ydre anledning var, at fiskerne efter krigen havde vanskeligheder med at få deres kullerfangster solgt.<sup>43</sup> Den første sildemelsfabrik så dagens lys i 1918, og tilladelse til at starte produktionen blev givet på den betingelse, at »der ikke mærkedes ilde lugt ved produktionen«. Det var imidlertid først efter anden verdenskrig, at der rigtigt kom gang i produktionen, og enten må fabrikanterne have glemmt den oprindelige klausul, eller også må de have handlet ud fra devisen: penge lugter ikke.<sup>44</sup> For at gøre sig fri af importen af engelsk tovværk begyndte Ditlev Lauritzen »Esbjerg Tovværksfabrik« i 1905. Den var først kun et håndspinderi, men udviklede sig siden til en højt mekaniseret storvirksomhed.<sup>45</sup> - Også Varde og Ribe oplevede en yderligere industriel fremgang efter århundredskiftet: i 1914 startedes et stort stålværk i Varde (det overtoges i 1918 af Nakskov Skibsværft), og i Ribe udvidedes jernstøberiet; til gengæld måtte tekstilfabrikken, der jo endnu



*Interiør fra Esbjerg Hermetikfabrik o. 1920.*

o. 1900 havde været helt dominerende i byens erhvervsliv, indstille produktionen i 1920.<sup>46</sup>

På grundlag af den gennemgang, jeg har foretaget af de tre byers industri o. 1900, kan man vist roligt konkludere, at den egentlige industrielle gründerperiode ligger efter 1880 - nærmere bestemt o. 1900. I denne henseende er den sammenfaldende med den øvrige provins. Det kan endvidere fastslås, at den hastige ekspansion - i alt fald med hensyn til nyanlæg - aftager noget mellem 1906 og 1914. Det er mit indtryk - som jeg imidlertid ikke er i stand til at dokumentere med en helt nøjagtig statistik - at der, efter de hastige fremgangsår til 1906, finder en vis udlugning sted inden for industrien. Hvad der mistes i beskæftigelse og produktion ved, at mindre virksomheder går ned, vindes til gengæld ved, at enkelte nye store firmaer kommer til, samtidig med at bestående udvider. I Esbjerg må det have været en god hjælp for erhvervslivet - herunder naturligvis også industrien - at havnen fra 1909 blev udvidet, idet man begyndte at bygge en trafikhavn vest for fiskerihavnen.

Det sidste spørgsmål, jeg skal besvare, drejer sig om, hvorvidt man kan angive nogle årsager til, at industrien fik den sammensætning, som der er gjort rede for i det foregående. Her er der for mig ingen tvivl om, at følgende forhold har spillet en væsentlig rolle for industriens sammensætning: landbrugets vældige ekspansion 1850-1914, trafiknettets udbygning, Esbjergs grundlæggelse og hastige vækst og den kendsgerning, at selvforsyningsgraden inden for de enkelte landsdele var større dengang end i dag. Nærings- og nydelsesmiddelindustriens betydning hænger bl.a. sammen med, at landbrugets stadig højere stade gjorde en industriel bearbejdning af visse af landbrugets produkter ikke alene ønskelig, men også nødvendig - jfr. at man fra 80-erne mere og mere gik over til at udføre kød og flæsk i stedet for levende dyr. I et råstoffattigt land som Danmark har det samtidig været nærliggende - bl.a. af beskæftigelsesmæssige og indtægtsmæssige grunde - at anvende landbrugsprodukter som råstoffer i en industriel forarbejdningsvirksomhed. Hvad der specielt har spillet en rolle for den vestjyske industris sammensætning, er udbygningen af trafiknettet og Esbjergs opkomst: det kraftige indslag, man finder af maskinvirksomheder, skibsbyggerier, savværker, teglværker osv., lader sig vist kun forklare ud fra de krav, der stilledes i forbindelse med anlæggelse og stadig udbygning af en havn, anskaffelse af en fiskerflåde som følge af fiskeriets stadigt voksende omfang fra 1880 og bygningen af en stor by i løbet af nogle ganske få år. At den vestjyske industri dækkede så bredt et spektrum hænger sammen med, at det danske hjemmemarked indtil 1908 var godt beskyttet, og at den industrielle arbejdsdeling mellem de enkelte landsdele endnu var ret beskeden. Hver landsdel måtte derfor have sine industrier til at dække de daglige behov - jfr. at der i Esbjerg fandtes spritfabrik og bajersk- og hvidtølsfabrik. Endnu o. 1914 var situationen den, at næsten hver eneste by havde sin egen bajersk- og hvidtølsfabrik.

Sammenligner man industriens betydning med de øvrige byerhvervs, er det nogenlunde klart, at handelen nok har spil-

let en vigtigere rolle end industrien. På den anden side er der - ifølge de undersøgelser jeg har foretaget - ikke basis for at mene, at industrien har været ringe udviklet i Ribe Amt. Den har absolut været et vigtigt indslag i byerhvervene. O. 1914 har Ribe Amt vel stadig været et udkantsområde, men ikke nær så markant som o. 1850.

## NOTER

1. Det traditionelle synspunkt møder man i Erling Olsen: Danmarks økonomiske historie siden 1750, 1962, s. 119, medens Sv. Aage Hansens synspunkt findes i Økonomisk vækst i Danmark, bd. 1, 1972, s. 195. I øvrigt bygger fremstillingen på Claus Friisberg: På vej mod et demokrati, 1975, s. 58 ff.
2. Udgår.
3. Flemming Svejstrup (red.): Social forandring i Vestjylland, 1975, s. 48 ff. indeholder en definition på og en diskussion af begrebet udkantsområde.
4. Oplysningerne om folketal er hentet fra Trap. Ribe Amt, 3. omarbejdede udg., s. 648, 671 f., 706, 714 og Trap. Ribe Amt, 4. omarbejdede udg., 1920, s. 356, 393, 431 og 449. Jfr. også H. K. Kristensen: Fra Koldingfjord til Blåvandshuk, 1947, s. 282 ff. og Kr. Bure: Den vest- og sønderjyske kreditforening, 1960, s. 45 f.
5. Kr. Bure, s. 25 f.
6. Kr. Bure, s. 28
7. Esbjerg by og omegn, 1958, 65 ff.
8. Sv. Aage Hansen, s. 199 og H. K. Kristensen, s. 282 og A. K. Jensen: Danske Byer og deres Mænd. Esbjerg By og Fanø, 1916, s. 56.
9. Sv. Aage Hansen, s. 204 f.
10. Trap. Ribe Amt, 3. omarbejdede udg., s. 706. Jfr. desuden A. K. Jensen: Danske Byer og deres Mænd. Ringkøbing By og Varde By, 1917, s. 82.
11. Trap, Ribe Amt. 3. omarbejdede udg., s. 706 og A. K. Jensen: Danske Byer og deres Mænd. Esbjerg By og Fanø, s. 50 og 52.
12. Sv. Aage Hansen, s. 202 og A. K. Jensen: Danske Byer og deres Mænd. Ringkøbing . . . , s. 81-82. Ifølge sidstnævnte bog bestod Varde Banks første bestyrelse af købmændene Jens Thomsen, F. Neidhardt, Reck Thomsen og Carl Cohn og desuden af en enkelt sagfører ved navn A. Harck. Fra 1893 lededes banken af Vestjyllands største handelsmand indtil da J. W. Palludan.
13. Sv. Aage Hansen, s. 234 f.
14. Trap. Ribe Amt, 3. og 4. omarbejdede udg. Jfr. sidehenvisningerne i note 4.
15. Kr. Bruun: Anførte værk, s. 22. Om Vardes meget besøgte kvægmarkeder fortælles i A. K. Jensen: Danske Byer og deres Mænd. Ringkøbing . . . , s. 79.
16. Lindberg Hansen: Varde Bys Historie, 1941, s. 146.
17. S. Rambusch: Esbjerg havr i 100 år, 1968, s. 28 f.

18. S. Rambusch: Anførte værk, s. 29 f.
19. Som eksempel på Varde-købmænd med interesser i Esbjerg kan melhandler S. P. Christensen og Vardes og Vestjyllands største købmænd J. W. Palludan nævnes. I 1893 blev Christensens interesse for Esbjerg så stærk, at han gik ind i firmaet Eriksen & Christensen, der fik et stort salg af korn og foderstoffer, ifølge Rambusch, s. 52. J. W. Palludan deltog i 1879 i et mislykket forsøg på at starte et stort fiskeriselskab, ifølge Rambusch, s. 57.
20. Danske Byer og deres Mænd. Ringkøbing . . . , s. 72
21. S. Rambusch, s. 42 ff.
22. Esbjerg By og Omegn, s. 70 ff og S. Rambusch, s. 46 ff.
23. Esbjerg By og Omegn, s. 73 ff.
24. S. Rambusch, s. 49 ff.
25. S. Rambusch, s. 54.
26. S. Rambusch, s. 53.
27. A. K. Jensen: Danske Byer og deres Mænd. Ringkøbing . . . , s. 65 f.
28. Per Boje: Det industrielle miljø, 1976, s. 24 ff.
29. Per Boje, s. 47.
30. Esbjerg By og Omegn, s. 79 og Kr. Bure, s. 183.
31. Kr. Bure, s. 183 f.
32. Kr. Bure, s. 190.
33. Kr. Bure, s. 33 f.
34. Kr. Bure, s. 205 f.
35. Jfr. note 29.
36. Per Boje, s. 39 f.
37. J. T. Bayer: Dansk Provinsindustri, 1885, s. 134.
38. J. T. Bayer, s. 94.
39. J. T. Bayer, s. 156 f.
40. Trap. Ribe Amt, 3. omarbejdede udgave, s. 671 f.
41. Trap. Ribe Amt, 3. omarbejdede udgave, s. 706.
42. Trap. Ribe Amt, 3. omarbejdede udg., s. 715. Desuden er oplysninger om den esbjergensiske industri hentet fra H. K. Kristensen, s. 282 og 287, Esbjerg og omegn, s. 80 ff. og S. Rambusch, s. 55.
43. Esbjerg og omegn, s. 86.
44. S. Rambusch, s. 88.
45. S. Rambusch, s. 85 f.
46. Trap. Ribe Amt, 4. omarbejdede udg., s. 394 f. og 431 f. og H. K. Kristensen, s. 307.

*Billedmateriale fra Byhistorisk Arkiv, Esbjerg.*

*Claus Friisberg, f. 1944, studielektor ved Varde Gymnasium. Adresse: Brendstrupvej 15, Varde. Har udgivet: På vej mod et demokrati, 1975. Forfatningskampen i Danmark, 1977. Socialpolitik i Danmark, 1978.*