

Gøgeungen Esbjerg – ny by mellem gamle

af Verner Bruhn

Indledning

Bymæssige bebyggelser er kendt i vor historie helt tilbage til vikingetiden. Byerne havde større indbyggertal og en tættere bebyggelse end de landsbyer, hvor flertallet af befolkningen boede. Medens landsbyernes erhverv næsten udelukkende var knyttet til landbrug, var der en vis specialisering i byen, koncentreret om handel og håndværk. Mellem by og land var der således en tæt økonomisk forbindelse: Landsbyens overskudsproduktion blev afhændet hos byens købmænd, og bønderne kunne købe de varer, de ikke selv kunne fremstille hos købmændene eller få arbejde udført hos håndværkerne. Til byerne blev efterhånden henlagt en række opgaver af administrativ karakter, og fra Valdemarstiden og de næste århundreder udvikledes en række særlige privilegier for byerne, de såkaldte købstadsprivilegier. De ændrede imidlertid ikke ved den økonomiske sammenhæng, der var mellem en by og dens opland. Lidt forenklet sagt fortsatte dette mønster mellem by og opland i hovedtrækkene, indtil industrialiseringen i 1800-årene bragte forstyrrelser i billedet. Der skete da en befolkningsforskydning i løbet af århundredet, så flere og flere mennesker bosatte sig i byerne, og der kom nye bymæssige bebyggelser til. Omkring jernbanerne opstod nye stationsbyer der havde mange af byens kendetegn, men f.eks.

ikke dens handelsprivilegier. Omkring de større byer, især København, opstod der forstæder som i indbyggertal oversteg mange af de gamle købstæder. I midten af 1800-årene regner man med, at knap 22% af Danmarks befolkning boede i byer, omkring 1900 var tallet steget til godt 40%.

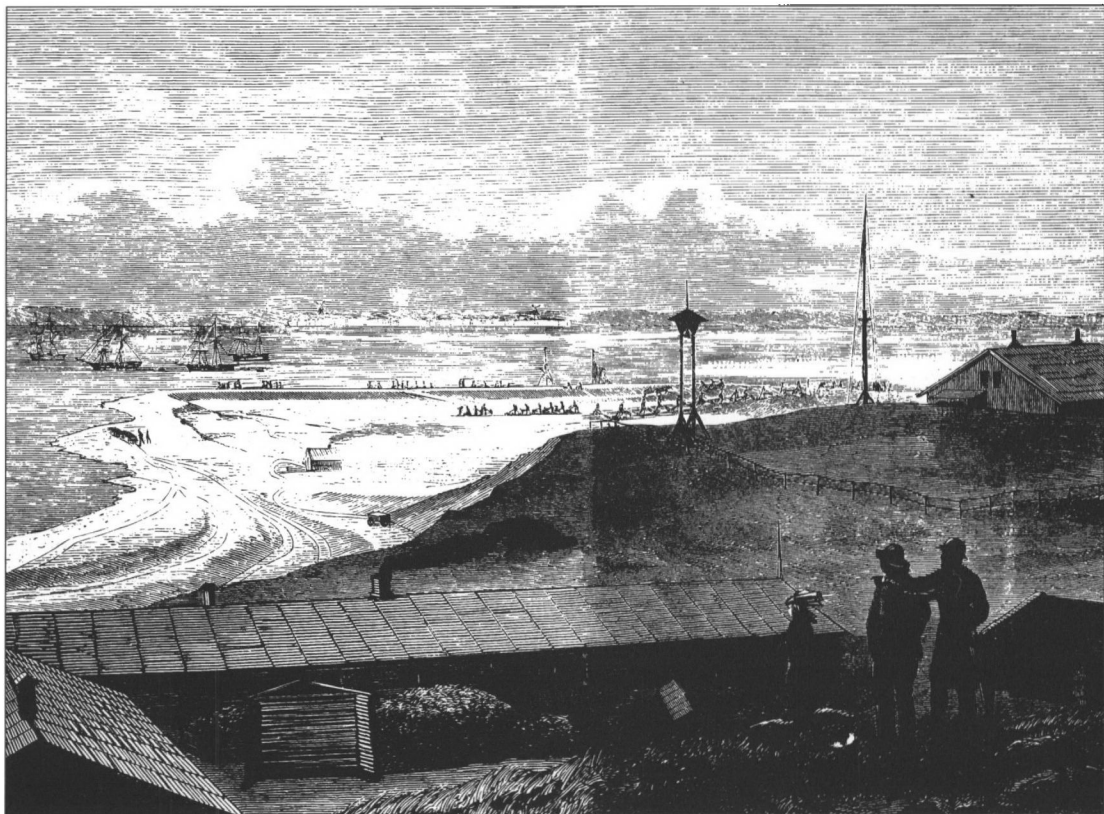
I Vestjylland var bydannelsen svag, og i bebyggelsen af 1800-årene boede kun godt 8% af befolkningen i byer dvs. i Varde og Ribe. I løbet af århundredet ændredes denne balance fuldstændig:

Befolkningsfordeling mellem land og by i Ribe Amt i %:

	1834	1855	1870	1890	1901
Landbefolkn.	91,5	90,3	90,5	89,4	76,8
Bybefolkn.	8,5	9,7	9,5	10,6	23,2

Den eksplosive vækst i bybefolkningen i slutningen af århundredet skyldtes først og fremmest Esbjergs opkomst.

I 1894 blev Esbjerg udskilt af Jerne Sogn og blev en selvstændig kommune, og i 1899 blev byen købstad. Det er således i disse år hundrede år siden, at en ny by opstod, som kilede sig ind mellem amtets to gamle byer. Der skal i det følgende gives nogle eksempler på, hvordan der hurtigt opstod et konkurren-



Havnebyggeriet i Esbjerg i eftersommeren 1869. Til højre ses havnekontoret med flagstang og klokkestabel og i forgrunden den bygning som Vardekøbmænd opførte med marketenteri, skænkestue m.m. Tegning af maleren Carl Rasmussen, bragt i Illustreret Tidende i marts 1870. (Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv)

ceforhold mellem Esbjerg og de gamle købstæder.

For Esbjerg gjaldt det om at sikre sig et opland, for Ribe og Varde om at bevare det de fra gammel tid havde været ene om.

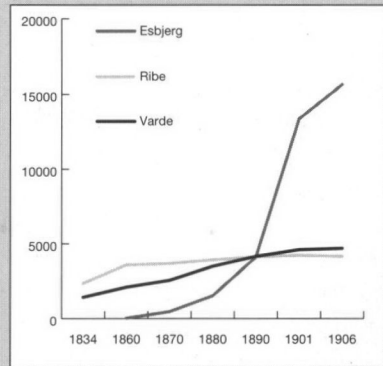
Esbjerg

På sin vis skete etableringen af det nye bysamfund lidt overraskende. Regeringen havde i april 1868 efter mange års diskussioner

gennemført et lovforslag om anlæg af en havn »ved Strandby«. I forbindelse hermed blev der også vedtaget en jernbanelov, hvori indgik en tværbane fra Vamdrup til Esbjerg og en vestlig bane fra Esbjerg over Varde til Holstebro. Den nye havn skulle være Danmarks eksporthavn mod England, og jernbaneanlæggene var nødvendige for at føre kreaturerne frem til havnen. Indenrigsminister J. B. S. Estrup, der var initiativtager til lo-

Indbyggertal 1870-1906:

	1834	1860	1870	1880	1890	1901	1906
Varde	1.430	2.103	2.562	3.497	4.167	4.611	4.696
Ribe	2.365	3.594	3.684	3.933	4.135	4.243	4.171
Esbjerg		(29)	460	1.529	4.111	13.355	15.665



vene, var overbevist om de store muligheder, der lå i Danmarks vestvendte eksport. Love om havn og jernbane var udtryk for en stærk tro på, at et havnebyggeri ville betyde en udnyttelse af disse fremtidige muligheder. Det var derimod ikke indgået i overvejelserne, at der ville opstå et nyt bysamfund. De mange jernbaner, der blev bygget i disse år, blev oftest udført af håndværkere og arbejdere, der rejste efter arbejdet og forlod det, når anlægget var færdigt. »Jernbanebørster«, blev de kaldt. På samme måde forventede man, at »havnebørsterne« ville rejse igen, når havnebyggeriet var afsluttet. Tilbage ville blive et mindre antal arbejdere ved havnen og jernbanerne, men de ville let kunne integreres i det gamle landsogn Jerne – mente man.

Den del af Jerne Sogn, der blev til byen Esbjerg, omfattede Rørkjær, Strandby og Esbjerg. På sidstnævnte lokalitet boede der 29 personer. Udviklingen i indbyggertal var set over en generation forbløffende: I 1870 boede der 460 mennesker i området, i 1890 godt 4.000 og i 1901 over 13.000. Stigningen i indbyggertallet var ikke jævnt fordelt over disse

år. Det var slutningen af 1880'erne den store vækst fandt sted.

For de to gamle købstæder i amtet, Ribe og Varde, var det nye, ekspanderende bysamfund en uventet gæst, nærmest som en gøgeunge der ville presse de gamle beboere ud af reden. Et billede af byudviklingen i amtet kan ses af tabellen.

Frem til midt i århundredet havde Ribe større vækst end Varde, og den havde endnu i 1870 over 1.000 indbyggere flere end Varde. På dette tidspunkt spillede Esbjerg ikke nogen rolle. Derefter stagnerede udviklingen i Ribe, og forholdet mellem de to gamle købstæder var nu, at Varde voksede stærkere end Ribe. I 1890 var de tre byer nogenlunde lige store med hver godt 4.100 indbyggere, men allerede i 1901 var Esbjerg tre gange så stor, og i 1906 omtrent dobbelt så stor som de to andre tilsammen.

Ribe

De to gamle købstæders situation var ikke ens, for Ribe blev ramt af en udvikling som

ikke havde med lokale forhold at gøre, men med nationalpolitiske.

Ribe er en ældgammel by, hvor gammel ved vi knap nok, men tilbage i tidlig vikingetid var byen et centrum for fjernhandel. Med bispesæde og kongeborg havde byen høj status gennem hele middelalderen, og den var en af de få danske byer, der var kendt i udlandet og gengivet på datidens landkort over vigtige byer. Fra midten af 1600-årene begyndte en nedgangsperiode som fortsatte de næste 200 år. Først langt ind i 1800-årene begyndte en ny fremgang, bl.a. fordi Ribe i toldmæssig henseende blev ligestillet med de slesvigske byer. Optimismen kom til udtryk i, at byen i 1857 anlagde en kanal gennem Farup Enge, så skibe lettere kunne sejle op ad åen til Ribes skibbro. I løbet af det næste tiår blev de gyldne drømme om fremtiden imidlertid effektivt ødelagt. Det skyldtes dels grænsedragningen efter nederlaget i 1864, dels anlægget af Esbjerg Havn. Ved fredsslutningen efter den anden slesvigske krig i 1864 måtte Danmark afstå hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg. I forbindelse med afståelsen af Slesvig blev grænsedragningen kompliceret af spørgsmålet om de såkaldte enklaver: de områder som fra senmiddelalderen havde tilhørt kongeriget Danmark og ikke hertugdømmet. De blev afstået sammen med Slesvig, men Danmark skulle have en erstatning ved en regulering af grænsen ved Kongeåen: otte sogne syd for Kolding, Ærø og nogle mindre områder ved Ribe. Danmark afstod i alt 371 km² med et indbyggertal på knap 13.000 og fik til gengæld 335 km² med ca. 21.000 indbyggere. Grænsen kom til at gå ca. seks km syd for Ribe, ved Vester Vedsted, og otte km østfor. Det betød, at Ribe mistede et

opland med over 7.800 indbyggere og kun modtog ca. 1.600. Fordel af den nye grænse fik Kolding, der med de otte sogne fik et langt større opland end før 1864.

Tabet af oplandet mod syd og delvis mod øst fik Ribe til at gøre en energisk indsats for at få den nye vestkysthavn anlagt ved Knudeby, altså ved Ribe, i stedet for ved Grådyb ved Esbjerg. Disse anstrengelser førte ikke til noget, havnen blev anlagt ved Grådyb. Yderligere blev den nye jernbanes forløb et par år senere fastlagt over Bramming til trods for Ribes energiske forsøg på en sydligere linjeføring over Gredstedbro. Med Bramming fik Ribe endnu en konkurrent i sit reducerede opland. Både havn og jernbane blev således anlagt til »Ribes ruin«, som byens folketingsmand udtrykte det i en rigsdagsdebat.

Varde

Varde fik sine købstadrettigheder i 1442, men er langt ældre. Navnet kendes tilbage i 1100-årene. Den lå strategisk godt for handel, for her krydsede den nord-sydgående vej Varde Å, og åen var dengang besejlet af skibe, der kunne omlade deres last ved åens små ladepladser. Varde var fra gammel tid oplandets handelsby, og de gamle vejforløb i Horne Herred pegede da også alle mod Varde.

Da havnebyggeriet begyndte i 1869, så købmænd i Varde muligheder i den nye by, hvor der på det tidspunkt ikke fandtes forretninger af nogen art. Vardekøbmænd dannede Det vardensiske Interessentskab, som fik kontrakt med havnebyggeriets ingeniør om at forsyne 200 arbejdere med daglige fornødenheder som mad, tøj, tobak osv. og fik lov til at drive marketenderi på havnen. Interes-



Marked på Torvet i Varde i 1905 med det gamle rådhus i baggrunden til venstre og til højre Sct. Jacobi kirke. På markedsdage kom mange bønder fra oplandet til byen, og det var dem Esbjerg uden større held prøvede at tiltrække. (Foto: Varde Lokalhistoriske Arkiv)

sentskabet opførte flere træhuse, hvor arbejderne kunne få kost og logi, og der blev etableret både høkerudsalg og beværtning. Et af de første huse i Esbjerg blev bygget af Interessentskabet til bolig for dets forretningsfører. Da der flyttede flere mennesker til Esbjerg, var der adskillige Vardekøbmænd der oprettede filialer i byen. Der var også vardenesere blandt de grundspekulanter, der købte jord op i håb om en hurtig gevinst. I løbet af nogle år flyttede unge handelsfolk imidlertid til den nye by, og den fik sine egne forretninger. Dermed kølnedes Vardes handelsinteresse for Esbjerg betydeligt.

Tinghuset

Esbjerg var ikke gammel, før driftige mænd i byen begyndte at interessere sig for oplandet. Der var ikke meget at hente mod syd. Ribe havde som omtalt mistet store dele af sit

opland i Sønderjylland, og mod øst især til Bramming, der forbavsende hurtigt blev en betydelig stationsby med sit eget opland. Esbjergs interesse blev derfor hurtigt vendt mod nord, så oplandskampen kom til at stå mellem Varde og Esbjerg.

Allerede i 1877 forsøgte en komité i Esbjerg at få flyttet herredskontoret og dermed Tinghuset fra Varde til Esbjerg. Det ville betyde at omegnens bønder, der havde offentlige ærinder som f.eks. tinglysning, skiftesager o.lign. skulle til Esbjerg i stedet for til Varde. Komiteen lokkede amtsrådet med tilbud om at stille en grund gratis til rådighed for byggeri af et tinghus og tilbød et pengebeløb oven i købet. Komiteen gjorde også en ihærdig indsats for at få sognene i oplandet til at anbefale planen. En vigtig lokkemad var et løfte om at hjælpe med at få anlagt nye og bedre veje fra sognene til Esbjerg. De fleste

sogneråd foretrak dog Varde, og planen blev ikke realiseret i første omgang. Både i 1882 og 1889 blev der gjort nye forsøg på at få flyttet herredskontoret, og efterhånden som Esbjerg voksede blev planen mere realistisk. Herredsfogeden i Varde, C. Rosenørn Teilmann, var dog indædt modstander af at flytte tinghuset, og alvor blev det først da Teilmann i 1891 ønskede at gå af på grund af sygdom. Der blev dog ikke tale om at nedlægge herredskontoret i Varde, men derimod om at oprette et nyt Skads Herred med hjemsted i Esbjerg. Til det nye tinghus Esbjerg blev de nærmestliggende omegnssogne knyttet, men det lykkedes Varde at ændre på lovforslaget så fire sogne: Vester Nebel, Grimstrup, Årre og Fåborg forblev ved Varde. Det ærgrede godt nok esbjergenserne, men de kunne dog glæde sig over at være blevet hjemby for et herred med et nybygget tinghus på Torvet.

Andelsslagteriet

Et andet slagsmål om at knytte landsognene til byen udspillede ikke om en offentlig institution som tinghuset, men om oprettelse af et andelsslagteri. Det første andelsslagteri var blevet opført i Horsens i 1887, og kort efter blev tanken om et andelsslagteri taget op i Vestjylland. Landmændene på egnen var usikre på, om de skulle knytte sig til forretningsmanden W. Heymans slagteri i Varde eller oprette et nyt slagteri på andelsbasis. Denne mere ideologiske strid blev dog overskygget af konkurrencen mellem Varde og Esbjerg. I begge byer blev der nedsat »slagterikomiteer«, og diskussionen om placeringen i enten Varde eller Esbjerg blev hidsig. De lokale aviser bragte lange indlæg fra de to byers tilhængere, og der blev holdt møder om

slagterisagen i næsten alle omkringliggende sogne. Fra Esbjergs side slog man naturligvis på den lette adgang til eksport, som havnen frembød. Varde argumenterede især med at den fra gammel tid var landboernes by, og spillede på at komiteen i Esbjerg mest bestod af byfolk. Det blev dog Esbjerg, der løb af med sejren, og i marts 1888 blev Esbjerg Andelsslagteri oprettet. Derimod lykkedes det ikke Esbjerg at få de store kvægmarkeder eller amtsdyrskuet, fællesskuet, flyttet. De forblev i Varde.

Veje og jernbaner

Et opland krævede først og fremmest vejforbindelser mellem landsognene og byen, og den hårdeste strid mellem de to gamle byer og Esbjerg udspandt sig om trafiklinjerne. De gamle vejforløb pegede mod Ribe og Varde, mens ingen gamle veje af gode grunde førte til Esbjerg. Amtets eneste hovedvej gik fra Ribe til Varde, og fra denne blev der i 1872 anlagt en landevej fra Tudegård ved Korskroen til Esbjerg, den nuværende hovedvej 1. Den nye vej gjorde det mere overkommeligt for sognerådene i sogne som Årre, Fåborg, Grimstrup og Nykirke at anlægge veje til Korskroen. Det var da også typisk disse sogne, som Esbjerg plejede gode forbindelser til, udover naturligvis de nærmestliggende sogne som Tjæreborg, Bryndum, Vester Nebel og Guldager. Det var esbjergensere, der fik anlagt Darumvejen i 1898, så området Darum-Tjæreborg-Sneum blev vendt mod Esbjerg i stedet for som før mod Ribe.

De mange nye veje i de følgende år var dog især et resultat af jernbanernes åbning, og de nye stationsbyer blev hurtigt små centre for landmændene. Især efter andelsbevægelsens

gennembrud blev jernbanestationerne af stor betydning, for her kunne bønderne hente deres forsyninger af kunstgødning og foderstoffer.

Som nævnt havde Ribe uden held forsøgt at få tværbanen lagt længere mod syd af hensyn til sit reducerede opland. Selv om det ikke lykkedes, opnåede Ribe dog at der allerede i 1875 blev bygget en bane fra Bramming til Ribe, så byen ikke var sat uden for jernbanenettet. Der gik af politiske grunde flere år, før banen blev ført videre til grænsen ved Vedsted. Hvad angår jernbanerne var Esbjergs forhold til Ribe derfor rimelig afslappet, hvorimod der mellem Varde og Esbjerg de følgende år blev udkæmpet en veritabel jernbanekrig.

Esbjergs interesse lå i at få forbindelse til Horne Herred, området nord for Varde Å. Så tidligt som i 1878 havde det været på tale at anlægge en lokalbane fra Varde til Nymindegab, og planerne blev diskuteret gennem det næste tiår. I 1892 lå der to forslag til baneforløb på Folketingets bord. Det ene gik ud på at anlægge en bane fra Nymindegab over Oksbøl, Billum, Hjerting til Esbjerg, det andet pegede på et forløb fra Nymindegab over Oksbøl til Varde. Fra Esbjergtilhængernes side blev der peget på, at en bane fra Nymindegab til Esbjerg ville gavne de små fiskerlejer langs kysten, mens Vardebanens tilhængere argumenterede for at den nye bane skulle tjene landbrugets fremgang. Bag begge grupper lå lokale interesser. Esbjerg ville ind nord for Varde, og Varde ville for enhver pris forhindre Esbjerg i at gå over åen. Debatten blev meget voldsom og var fyldt med personlige angreb. Varde følte at Esbjerg gik på rov i byens opland, og i den lokale Vardepresse blev

den planlagte bane konsekvent kaldt for »rovbanen«.

På Rigsdagen blev der lavet et kompromis med en bane fra Nymindegab til Billum, hvor den skulle dele sig i to - en til Esbjerg og en til Varde. Det løste imidlertid ikke striden mellem de to byer, og efter yderligere et par års skænderier blev gaffelbanen opgivet. I 1900 vedtoges omsider den omstridte bane med et nyt forløb, hvor både Billum-Esbjerglinjen og Nymindegablinjen var skåret fra. Det endelige resultat blev Vestbanen Varde-Nr. Nebel, der blev taget i brug i 1903.

Et af Vardes vigtigste argumenter imod banen havde været, at det ville blive alt for dyrt at bygge en bro over Varde Å ved Tarpbage. Det fik en kreds af esbjergensiske forretningsmænd til at udarbejde et projekt for en bro over åen, og i 1907 fremsatte de igen forslaget om en bane fra Oksbøl til Esbjerg. Også denne gang lykkedes det Varde at forhindre at forslaget blev ført ud i livet. Esbjerg fik først held til at passere Varde Å, da Tarpbagebroen blev anlagt i 1940-41.

Det mislykkedes altså for Esbjerg at trænge ind i oplandet mod nord, og det gik heller ikke bedre med forsøg på at vinde indpas i det østlige opland. Både et forsøg på at få jernbanen Vejle-Vandel ført videre til Esbjerg og at få banen Silkeborg-Bramming til at have endestation i Esbjerg mislykkedes. Om den sidste prøvede man endnu engang med en gaffelbane, nemlig en sidebane fra Agerbæk til Esbjerg, men heller ikke det lykkedes. Esbjerg måtte konstatere, at jernbanekrigen var tabt, og efterhånden blev interessen for lokalbanerne mindre. Efter Første Verdenskrig var det de nye muligheder for rutebildrift, der kom til at dominere debatten. For at forstå



Kort med den omstridte Billum-Esbjerg jernbane indtegnat. Esbjergs argument for jernbanen var, at det skulle være en kystbane, der kunne give det voksende fiskeri bedre muligheder for at afsætte deres fangst, men den reelle baggrund var at kunne hente kunder fra området nord for Varde Å. Kortet er et udsnit af et større kort med jernbaner, bragt i Vestkysten 6. maj 1913. (Esbjerg Byhistoriske Arkiv).

Vardes meget intensive kamp for at fastholde sit opland skal det tilføjes, at byens handelskredse i de samme år måtte kæmpe lige så indædt mod Vejle og til dels Kolding. I årene efter 1860 fandt den store hedopdyrkning sted, og i Ribe Amt var det især i Slaugs Herred, området omkring Grene-Grindsted, at der blev skabt mange nye brug. Dette midtjyske område med en voksende befolkning forsøgte især Vejle at knytte sig til gennem lo-

kale baner. Varde måtte derfor forsvare sig både mod Esbjerg i syd og Vejle-Kolding i øst.

Sammenfatning

De ovennævnte eksempler på kampen om oplandet kunne suppleres med langt flere, men de ville ikke nævneværdigt ændre ved konklusionen.

Ribe fik med grænsedragningen i 1864 et knæk, fordi byen mistede sit opland netop i

den periode, hvor industrialiseringen slog igennem, og nye mønstre for den økonomiske udvikling blev skabt. Da grænsen blev flyttet mod syd i 1920, var tiden forpasset, og i det store og hele gik udviklingen uden om Ribe. Den bevarede sin status med domkirke og biskop, katedralskole og stiftamtmand og blev af den grund også sæde for amtsadministrationen ved kommunalreformen. Ribe var og blev administrationens og institutionernes by.

Varde bevarede sin position som landboernes oplandsby og forsvarede med held sin stilling på trods af de ivrige forsøg Esbjerg gjorde på at klemme sig ind i oplandet. Også efter kommunalreformen har Varde forstået at klare sig som handelsby, også for mange esbjergensere.

Esbjerg blev trods de mange forsøg aldrig oplandets by. Den blev anlagt som eks-

porthavn og fik siden betydning som importhavn og fiskerihavn, men den forblev fjernhandelens by. Uanset dette er det klart, at en bydannelse af Esbjergs størrelse måtte få afgørende indflydelse på trafik, vej- og handelsforbindelser i amtet og dermed på hele regionens fysiske og sociale struktur.

Sammenhængen mellem land og by fortsatte langt ind i vort århundrede, men svækkedes efterhånden på grund af en større specialisering i erhvervslivet og en mere udbygget trafikstruktur. Først med samfundsændringerne i slutningerne af 1950'erne og med kommunalreformen i 1970 blev de gamle bånd mellem land og by helt forandret og for en stor del opløst.

Verner Bruhn, tidligere seminarielektor, lokalhistoriker. Har udgivet en række bøger om Esbjerg, den seneste er *En by bliver til – Esbjerg 1850-1910*, i november 1994.