

## 1. Træk af dagliglivet fra det første Esbjerg.

## 2. Handel, håndværk og industri i Esbjerg.

## 3. Fiskeriet i Esbjerg.

### Viceinspektør Arne Jørgensen skriver i 1942: Træk af dagliglivet i Esbjerg.

Byen Esbjergs Historie begynder med Året 1868 - altså med Havnens Påbegyndelse. Her er ikke gamle Sagn knyttet til hundredårgamle Begivenheder, til gamle Kirker eller Borge. Her er alt nyt, grønt og nøgternt. Ingenting er ældre, end at de allerældste endnu kan huske det hele. Og dog har Esbjerg Bakkeø engang før været beboet, nemlig i Stenalderen. Herom vidner de Gravfund, man nu og da er stødt på, og måske har „den lille Maler“, Malermester Jørgen Hansen, en af Esbjergs ældste Borgere, Ret, når han om dette første Esbjerg fantaserer: „I Slugten mellem Borbergade og Skolegade har deres Bosteder ligget i Rækker. De lå i Nærheden af Havet; der var tørt i Grunden, ved Regnskyl løb Vandet ikke ind i Hytterne. Her, hvor der nu hver Aften glider tætte Stimer af slørklædte Ungmøer, pomadeduftende Modemænd med Læg i Bukserne og Silkeparadeklud i Brystlommen, hvor Tusinder af hvide Lys kaster Brandlys mod drivende Skyer, hvor Skarer af Vildfugleflokkene ses som Ildfunker imod den mørke Nathimmel, - på samme Sted har Stenalderfolket famlet sig frem i Mørke, under et Hvalv af høje Løvtræer; hist og her lyste et Bål uden for en Hytte. En skindklædt Skikkelse tegner sig mørk op mod en belyst Lervæg, glider ud i Mørket, giver Plads for næste levende Billede: To mørke Silhuetter, den ene i lang sid Kjole. Jo, også dengang blev der filmet på Strøget" ... Men er dette Historie, er det til Gengæld også det eneste; hvis man da ikke vil opsøge Historien om de to gårde i Esbjerg, der lå på Stedet i 1868, eller de små Bondebyer, der fra gammel Tid har ligget omkring Stedet.

Hvordan så der ud før 1868 ved Esbjerg Klif ?. I hvert Fald passer det godt med følgende Beskrivelse, der findes i Varde Avis (Ribe Amtstidende) for d. 17. Marts 1868: ... „Esbjerg er Navnet på en temmelig høj Bakke, der ligger omtrent en halv Fjerdingvejs Afstand fra Strandby, hvorfra Overfarten til Fanø nu finder Sted. Denne Bakke går på to Steder stejlt ned imod Havet og danner ligesom to små Forbjerge, der kaldes „Østre og Vestre Klif“. Nedenfor den vestre af disse Kliffer, der tillige er den største, er det, at den påtænkte Havn skal anlægges" ... På Stedet lå i øvrigt to Gårde, „Gammalgården" og Niels Christensen Esbjergs Gård. Så snart Staten havde eksproprieret det, den skulle bruge, og markeret sit Område med tre Plovfurer, begyndte de første Tilflyttere at komme. Den første var Smedemester Frantz Møller, der straks byggede sig en Smedje og lidt senere på Året et lille Hus til sig og sin Familie. „Lad os bare få begyndt", sagde han og gik i Gang med Byggeriet, før Papirerne på Jorden var i Orden. Smedegade er opkaldt efter dette første Byggeri. Snart efter byggede Tømrer Olsen et Hus i Havnegade.

Den store Strøm af Tilflyttere kom dog først i April 1869, da Arbejdet på Havnen tog sin Begyndelse. Det var Folk fra alle Egne af Landet og Nabolandene, Folk, der havde Mod og Lyst til at prøve det nye, og som ikke var bange for at tage fat. Mange af dem forsvandt igen, da Arbejdet på Havnen var færdigt; men der var også mange, der blev, og endnu minder Navne som Stokholm, Wiese, Grandt, Wieth og mange andre om disse første Pionerer, der blev Stamfædre til det unge Esbjerg. Et Navn skal mindes særskilt, nemlig Hans Philipsen, Gæstgiveren fra Ribe, der tog hertil og arbejdede ved hvad som helst. Hans Valgsprog: Rask må det gå, blev nemlig den unge Bys Valgsprog. Forhåbentlig vil Byen aldrig skifte dette med noget andet.

To af de første Arbejdere, som meldte sig til Arbejdet ved Esbjerg Havn, var Stenhuggerne Witt og Schnack fra Skanderborg. Witt og hans Kone var begge Tyskere af Fødsel. De kom hertil i Foråret 1869 og boede til en Begyndelse i Strandby Kro hos Morten Spangsberg. Senere lejede Witt sig ind hos en Landmand i Kvaglund, men det varede ikke ret længe, før han fandt Vejen til Arbejdet for lang, og han og Schnack begyndte at tale om at bygge en Jordhytte - andet Byggeri havde de naturligvis ikke Penge til - og længe varede det ikke, før de var i Gang med Byggeriet oppe på Bavnehøj, og Eksemplet smittede, så der snart rejste sig en hel lille By af disse Hytter neden for det Sted, hvor nu Vandtårnet ligger i Byanlægget. Fru Witts Datter af første Ægteskab, Johanne Marie, lever endnu og kendes af alle Esbjergensere under Navnet Fru Wiese. Hun var 6 År, da Forældrene kom med hende til Esbjerg. Hun har fortalt følgende om Livet i disse Jordhytter (Erlandsen: Den første Jordhytte og dens Beboere - Lokalhistoriske Skrifter)« „Witt og Schnack udgravede et særlig højt Punkt på Banken, der dengang gik længere ud mod Havnen, og Hyttens Tag lå bag

på Højen ned til Jorden. Døre og Vinduer blev forarbejdet af rå Tømmer, og både Gulv og Vægge udgravedes af Jorden. Senere hen, da der kom mere Velstand til Huse, sejlede Witt til Fanø og købte Brædder (til Væggene) samt Aviser og Papir, som brugtes til at tapetsere Vægbrædderne med. Hytten rummede altså to Familier, der hver havde en Stue og et mindre Kammer. Desuden havde Witt et Udhus til en Gris og nogle Høns. Kammeret benyttede Witts tre Børn til Soveværelse; men udover en Seng til Børnene kunne der ikke placeres meget i Kammeret. At de tre Søskende sov i samme Seng, behøver vi næppe at tilføje; men dette havde engang en særlig Følge. Den lille Anne Marie havde ikke været særlig artig. I hvert Fald havde Moderen garanteret hende en Endefuld, når hun kom i Seng. - Den Aften var Anne Marie særlig opmærksom overfor sin ældre Broder og spurgte, om de ikke sådan for Sjøv skulle bytte Plads, så han kom til at ligge yderst, og dette gik han ind på. Første Del af denne snedige Plan lykkedes fuldt ud; men desværre havde Stykket to Afdelinger, og den sidste gik i en god Mening ud over Anne Marie, den Skarns Pige.

Det var Livet, som det formede sig for den fattige Arbejder. Så fattigt havde dog ikke alle det. I Esbjerg Avis for Tirsdag d. 27. Juni 1893 fortæller Fru Olsen, gift med førnævnte Tømrer Olsen, der senere blev en kendt Håndværksmester i Byen, hvordan hun som ung gift Kone kom til Esbjerg i 1868: „Den første, der talte til mig om Esbjerg, var Smedemester Frantz Møller. Han kom ind og hilste på mig, mens vi boede på Petersholm ved Vejle. - „Jeg er på Vej til Esbjerg“, fortalte han. - „Esbjerg? - hvor er det“, spurgte jeg. - „Det er ude ved Vesterhavet mellem Ribe og Varde, der skal anlægges en Havn. Nu rejser jeg med min Kone til Kolding og derfra til Esbjerg; mit Værktøj er kørt ind over Land dertil“. - Han kom nemlig fra Skanderborg. Min Mand var i København i de Dage. Da han kom hjem derfra, havde han en Bog med om Esbjerg, indeholdende en Fortegnelse over alle de Materialer, der skulle bruges til Havnen. Gennem denne Bog og gennem det, jeg fortalte om Frantz Møllers Besøg, fik min Mand Lyst til at se Stedet, og d. 15. September 1868 rejste han dertil og købte den første Strimmel Jord her langs med Havnegade. Det vil sige: Gade var der naturligvis ikke noget af dengang, der var ikke engang Vej, men bare tre Plovfurer, som betegnede Grænsen for det af Staten eksproprierede Havneareal. Da min Mand kom tilbage til Strandby Kro, spurgte Hr. Spangsberg: „Nå, fik du så handlet?“ - „Ja, jeg gjorde“. - „Ja, for P. C. er ikke altid sådan at komme til at handle med“, føjede Spangsberg til. - Smedemester Møller havde for øvrigt købt Jord (15 Skp. Land) af samme Mand og var allerede i Færd med Opførelsen af sit Værksted. - Den 16. September kom min Mand hjem og sagde: „Ja, nu har jeg købt et Stykke Jord i Esbjerg, men om vi vil flytte derud ved jeg endnu ikke, thi der er gruelig øde. Der er Strandby Kro og nogle Gårde og Huse, det er det hele. Og så er der nogle hvide Pæle slået ned i Vandet for at betegne, hvor Havnen skal være, ellers er det bare Hede“. - I December flyttede vi. - Jeg og mine tre Børn kom hertil d. 16. December 1868 og kom foreløbig til at bo i Strandby hos Niels Sørensen. Imellem Jul og Nytår begyndte vi at samle Materialer og begyndte at bygge. - Først tænkte vi på at bygge af Brædder og i det hele ganske interimistisk; thi blive boende her var der ingen af os, der syntes om. Men denne Plan opgav vi dog og byggede af Sten og Kalk - Kalk var nu næsten Luksus, for den måtte føres hertil på Vogn fra Kolding. Vore Murere, som vi havde fra Varde, blev to Gange standset af Frosten. Huset blev rejst Palmesøndag 1869, og d. 15. April flyttede vi ind. - Havnearbejdet var da begyndt, og fra nu af voksede Husene som op af Jorden hele Sommeren igennem. - Den brune Lyng og hele Hedepræget forsvandt lidt efter lidt, og Hugormene, som man i den første Tid kunne møde på Trappestenene om Morgen, fandt efterhånden Stedet for civiliseret og fortrak. To Gange har jeg fundet en sådan Krabat liggende på Trappestenen badende sig i Solens Stråler. Det havde naturligvis sine behagelige Sider at se den øde Hedemark blive dækket med Rækker af teglhængte Huse, men det havde også sine mindre behagelige Sider. Efterhånden som Lyngen forsvandt ved de mange Byggegrundes Udgravning og den tiltagende Færdsel, fik Vinden Tag i det underliggende løse Sand. En vældig Sanddrive flyttedes under forskellige Vindretninger skiftevis fra vor Nabo over til os og fra os tilbage til Naboen. Når en sydøstlig Vind havde flyttet Driven over til os, kom Naboen gerne og sagde „Tak for Lån!“ og vi gjorde ligeså, når en Nordveststorm havde flyttet den tilbage igen“.

Livet i Esbjerg i disse første År, mens Anlægget af Havnen stod på, måtte naturligvis være præget af de mange fremmede Arbejdere. Kvaliteten af disse Arbejdere var jo noget uens, og da Fortjenesten var noget større end andre Steder, var det en broget Flok, der blev draget til Esbjerg. Mange studerende tog her Arbejde et År eller to for at lægge Penge op til det fortsatte Studium, mange lagde op af Lønnen og fortsatte siden som små næringsdrivende i Byen. Blandt Arbejderne var naturligvis også mange Småbønder og Husmænd fra Omegnen, som gerne gik en halv eller hel Mil for at tjene Daglønnen - een Rigsdaler - som jo var mange Penge i de Tider, men en stor Part omsatte Overskuddet i Spiritus. Disse holdt først og fremmest til i „Tutten“. Tutten var en stor Træbarak oprindelig bygget af smarte Forretningsfolk fra Varde med Udsalg af forskellige Varer, almindelig Beværtning samt Sove- og Spiserum for Arbejderne. Men også på Hotel Spangsberg, som blev bygget i 1875 af Morten Spangsberg fra Strandby Kro, kunne det gå varmt til. Det var dog mest det finere Publikum, der holdt til her. Endelig var det nære Nordby et yndet Udflugtssted efter Fyraften og om Søndagen. Herovre fejredes vældige Orgier, og de fredelige Nordbyborgere måtte til sidst henvende sig til deres Politimester med Anmodning om

mere Politi. Denne Anmodning blev dog afslået, men efter en fornyet Anmodning blev Øens fem Brandfogeder udstyret med Politimyndighed. Der foreligger dog ikke noget om, hvorvidt dette fik nogen som helst Betydning. - Man må jo ikke glemme, at Esbjerg som en Del af Jerne Kommune hørte under Varde Politikreds og ikke havde anden stedlig Politimyndighed end Sognefogeden, og han har sikkert ikke haft megen Lyst til at blande sig i Slagsmålene i „Tutten“ og andre Steder. I de første Måneder, efter at Arbejdet på Havnen var begyndt, holdt Ingeniør Carlé selv Justits ved Hjælp af et Par af sine Assistenten og et Par kraftige Arbejdere udstyrede med Politimyndighed; men i Sommeren 1869 blev der ansat en rigtig Politibetjent - Fahrner - men det har sikkert ikke været noget let Job for ham at holde Ro og Orden. Slagsmål hørte til Dagens Orden - og navnlig da Søndagens. Overdyrlæge Hansen fortæller således, at det var en yndet Søndagsforøjelse for Fanødrengene at ro over til Esbjerg for at overvære Slagsmålene i „Tutten“ - og de roede sjælden forgæves. - Overdyrlægen fortæller ligeledes, at Borgerne i 1888 tog Initiativet til Oprettelsen af et Ordenspolitikorps, hvis Befalingsmænd blev udstyret med Politimyndighed. - Korpsets Stifter og Chef var Agent Hans Nielsen. Købmand Alfred March og Gæstgiver Steffensen var Sergenter, og Fabrikant Dünweber var Korporal. Af menige kan nævnes følgende gode Esbjergnavne: Blikkenslager Rosenkilde, Isenkræmmer Gottschalck, Stenhugger Mogensen, Agent Friis, Bager Matthesen, Boghandler Jejling, Bager Jensen, Restauratør Danckwardt og en Mand ved Navn Alstrup. Korpsset havde smukke Uniformer, Fane og et beskedent Musikkorps, som gerne var med, når det rykkede ud til Øvelserne, som var af fuld militær Karakter - dog efter Sigende altid med Dünwebers Ølvogn i dets umiddelbare Nærhed. - Det var Korpsets Opgave at medvirke til Ordenens Opretholdelse, og det var for Eksempel pligtig til at rykke ud i Tilfælde af Ildebrand. Ved en Brand på Svineslagteriet var to Mand sat til at holde Vagt ved nogle Flæskesider, men alligevel lykkedes det nogle langfingrede Medmennesker ved Hjælp af Snore og Kroge at stjæle adskillige Flæskesider for Øjnene af de to tapre Vagtposter. - I 1892 opløstes Korpsset - vistnok fordi et forbedret Politi - og Brandvæsen gjorde det overflødig.

En personlig Erindring fra denne Tid er meddelt af fhv. Gymnastiklærer B. M. Berthelsen, hvis Far kom hertil i 1876 som Beslagsmed. Berthelsen var da kun 4 År, men måtte dog alligevel hjælpe sin Far nede på Havnen med at trække den transportable Blæsebælg. Det var hårdt Arbejde for den lille Fyr, og det skete da også tit, at han standsede og klagede: „No ka' a eet tol'et mer". Men så fik Faderen ham altid til at fortsætte mod at love ham, at han skulle få nye Støvler, når de var færdige med Arbejdet.

Med Hensyn til de udendørs Bekvemmeligheder - eller rettere Ubekvemmeligheder, da var det ikke blot Sandet, der generede, men da der manglede Brolægning, Kloakker, Gadebelysning etc. var det ofte vanskeligt at færdes udendørs, og man forbavses ikke, når Esbjergs første Læge, Dr. Bruun fortæller, at Herrerne ved et Middagsselskab mødte i Kjole og hvidt og Fedtlædersstøvler uden på Benklæderne. En Dame, der var på Besøg i Byen, lånte et Par Træsko til Brug for en Tur rundt til Bekendte i Byen.

Dr. Bruun skrev ved Esbjergs første Jubilæum i 1893 en lille Bog: Fra Pionertiden, i hvilken han bl. a. fortæller om „Borgermøderne" på Byens Hoteller, ved hvilke Byens Vel blev drøftet. Disse Møder var ofte noget tilfældige. Således var en Aften nogle af Byens gode Mænd kommet sammen på en Beværtning. Stemningen blev løftet, den blev ligefrem rørt, og Resultatet af denne Rørelse blev, at der blev nedsat et „Udvalg" for at få bygget et „Bedehus". Der blev drukket på dets Fremtid til næste Morgen, men med Tømmermændene forsvandt Begejstringen, og man hørte ikke mere til Sagen. Dr. Bruun fortæller også om, hvorledes der i 1875 blev oprettet en regnskabsførende Postekspedition i Forbindelse med en Telegrafstation. Tjenesten blev her besørget af Postekspeditøren - kaldet Postmesteren - og så en Dreng. Denne Dreng var Assistent, Telegrafist, Telegrafbud og Postbud. Det var en sen Historie for denne ene Dreng at løbe rundt med Breve og Aviser i den spredte By, og somme Tider sloges han med de andre Drengene i Byen og brugte Posttasken som Våben. - Og Drengen fik sig en ordentlig Omgang Prygl af Postmesteren, da han engang erfarede, at Fyren havde spredt Brevene for alle Vinde i en sådan Kamp. - Om Dr. Bruun selv fortælles følgende: Han blev kaldt til en syg Dreng i en af Jordhytterne. Drengen havde Difteritis, der dengang var en livsfarlig Sygdom. Da Bruun kom, var Drengen ved at kvæles, og da det var håbløst at tænke på at få Drengen indlagt på noget Sygehus, tog Lægen resolut en Kniv, åbnede Drengens Strube, satte Munden til og sugede Betændelsen ud med Fare for selv at blive dødelig smittet. Sådan var han altså - den gamle Esbjerglæge.

Om Klublivet på denne Tid skrives følgende i „Esbjerg Avis" for d. 27 Juni 1893 om Dannelsen af den første Klub i 1870: „Det første Lokale fik den i „Tutten", og dens første Vært var en fhv. Købmand Posselt. I den gamle „Tut" samledes Medlemmerne en og anden Gang i de lange Vinteraftener, og muntert og lystigt gik det til. Skåler blev drukne for Frihed, Samdrægtighed og Gemytlighed, og Surmulen og Gnavenhed var ingen gangbar Vare. Det var altsammen småt

og indskrænket, men Gemytligheden var der, og den bar oppe og gjorde de glade Klubaftener i Halvfjerdsernes Begyndelse til lyse Minder for mangan gammel Pioner". Om Hotellivet siger en fremmed ifølge samme Avis: „Der er noget ejendommeligt ved Hotellivet i Esbjerg. Klassificering kendes ikke - Arbejderen og Fiskeren sidder og nyder en Bajer ved Siden af Folk fra Beaumonden. - Ved Buffeten beder en flot engelsk Forretningsmand i vide Sækbukser og med Guld- pincenez Værten bistå sig i Underhandlingen med en Mand, som han forgæves har søgt at sætte sig i Forbindelse med på tre europæiske Hovedsprog. Ved samme Buffet afleverer en Ølkarl en Kasse øl, og en Murhåndlanger - yders smølet - drikker sig en Genstand".

Hvad angår Oplandets Syn på denne mærkelige Nybyggerby er der i de lokal-historiske Skrifter meddelt følgende lille Anekdoter: „Fra den Tid, da Esbjergs Indbyggerantal noteredes at ligge et Sted mellem 1000 og 1500 hidrører følgende muntre Legende, der med alle Tegn på Sandhedskærlighed er fortalt af en af Omegnens Skolemestre. En kendt stor Gårdmand i Byens Nærhed udflugtede til Byen, og ved sådanne Lejligheder plejede bemeldte Gårdmand at være i særdeles frejdigt for ikke at sige oprømt Lune. Tænk, han slog Folk på Skuldrene, sagde „du" til dem og spurgte til Madammen og Kartofflerne derhjemme på Sandjorden. Dette skete også over for en af Byens højeste Embedsmænd, som åbenbart ikke var vant til den Behandling. Han vendte sig en Kende fornærmet mod den gode Mand og sagde værdigt og bydende, at han var den og den. - Å, Skidt! mente Gårdmanden omgående. Det gør et' nøj. For a æ Sognerådsformand for Jerne, Skads og hele Esbjerg med. - Slutningen på det interessante Møde kendes ikke". - Men man var ellers i Oplandet meget ængstelige med Hensyn til disse nye Mennesker. Herom har vi en Udtalelse af Lærer H. Novrup i Alslev. Novrups Far, Gårdejer H. P. Hansen, Novrup, sad da i Sognerådet: „Man havde jo nok fået Færten af, at noget nyt var i Gære, og et blev man snart klar over, og det var, at der ville komme en Mængde Mennesker til Sognet, men Spørgsmålet var så, hvad det ville blive for nogle Mennesker. De fleste var af den Mening, at det nok ville blive noget dårligt Kram, og at man fik Sognet fyldt med Tiggere og Tyveknægte, så man ikke længere kunne leve i Ro og Fred. Ja mange anså det hele for en stor Elendighed. Folk måtte til at tænke på at bevare deres Ejendom noget bedre. Yderdøre blev efterset, Låse og Slåer blev istandsat, og Sognerådet fandt det fornødent at oprette et nyt Embede, som havde været nedlagt i lange Tider. - Det var Embedet som Stodderkonge, der var blevet genoprettet, og til Stodderkonge blev antaget en Husmand i Jerne, der hed Hans Fuglbæk, i daglig Tale. En Stodderkonges Opgave var en Slags Polititjeneste, der særlig gjaldt at holde udensogns Tiggere fra Folks Døre. Og for udensogns regnedes også de, der kom fra Esbjerg og ikke havde Forsørgelsesret i Jerne".

Hvad tilrejsende mente om Esbjerg i Slutningen af Halvfjerdserne får man et mere end tydeligt Indtryk af ved at læse i en lille Bog: Fra Danmarks Far-West, skrevet af en københavnsk Journalist ved Navn A. Falkmann. Her er et af de kraftigste Steder: „... thi Esbjerg er virkelig usigelig prosaisk at se på, fortvivlet kedsommeligt, et Topmål af Barhed og Nøgenhed. Når Vinden blæser råt, og Vejret rusker vådt, når Solen stikker brændende varm, og når Kulden knager: altid er Esbjerg lige lidet tiltalende, altid er Vandringeren eller Kørselen fra Banegården til Hotellet og Havnen lige trættende. Pladsen er amerikansk, indrettet i stor Stil på det Vordende, men det store er foreløbig udeblevet, og det Vordende viser sig endnu kun som det ikke-værende. Her ligger en Gård og hist et Hus, her ser man en halv Række af en Gade, på et andet Punkt en Begyndelse til et Stræde, men det meste gjør Indtryk af at være ufærdigt. Intet af Hygge og Velvære. De ulykkelige Mennesker, som skulle bo i dette triste Sidestykke til det forrige Århundredes Marmorkirke! Ikke engang i Måneskin kan denne vestjyske Ruin af en stor Tanke gøre Krav på Tiltrækning ..." - Det var altså i 1879, at Byen gjorde et sådant Indtryk på fremmede.

Fra Midten af 80erne bringer vi nogle Avisudklip fra „Jyllandsposten", hvilket Blad afdøde Toldkontrollør Lorc Madsen var Meddeler til: D. 11. Maj 1885. I en længere Korrespondance refereres et Møde vedrørende Banegårdens Flytning fra Exnersgade. Ved Mødet taler en lang Række af Byens daværende „Spidser": Skibsbygger Dahl, Pastor Cramer, Toldforvalter Hassing, Ølbrygger Graff, Proprietær Breinholt m. fl. D. 24. August 1885 er der igen Borgermøde på Hotel Spangsberg. Denne Gang gælder det intet mindre end en Udskillelse af Esbjerg fra Jerne Kommune. Vi citerer: „... et Andragende fra 169 Landboer i Jerne og Skads Sogne om at få Esbjerg skilt fra disse, væsentligst fordi, at de Udgifter, Esbjerg påførte Kommunekassen, ikke kunne dækkes af de Indtægter, der fra Esbjerg fløde i samme, og yderligere motiveret ved, at man på Landet havde den Mening, at Esbjerg med sit nuværende Indbyggerantal (2000) nu kunne bære sig selv og derfor udgjorde en selvstændig Kommune..." Herredsfuldmægtig Hansen forelagde og anbefalede Andragendet, som jo også skulle godkendes af Esbjergs Borgere. Han foreslog dog at knytte visse Betingelser til, bl. a. „...at Staten en Gang for alle bevilger Esbjerg 60.000 Kroner næst 5.000 årlig i 10 År, og at Amtet ligeledes bevilger årlig i 10 År 3.000 Kroner til Fattig- og Skolevæsenet. Staten fordi Anlægget af Esbjerg Havn har bevirket, at Esbjerg er blevet det, den er nu, og Amtet fordi mange fattige er flyttede fra andre Kommuner ..." Senere i Referatet er der

en interessant Oplysning om, at Indtægter og Udgifter for ét År på Handelspladsen Esbjerg var kalkuleret til at ville balancere med Kr. 78.430,00. - Som bekendt afslog Staten både dette og senere Andragender. Esbjerg blev først selvstændig Kommune i Jubilæumsåret 1893. - d. 25. November 1885: „I Mandags Eftermiddags afholdt en Del Venstrevælgere fra Esbjerg og Omegn et hemmeligt Møde her i Byen, på hvilket det efter Sigende vedtoges ved eventuelt nyt Valg til Folketinget at degradere Kredsen nuværende Repræsentant Hr. Hvid fra hans Stilling i Rigsdagen ved ikke at stemme på ham. Efter Forlydende skal dette være sket på Foranledning af Folketingets Formand, i hvis Kridthus Hr. Hvid altså ikke er. Endvidere siges her, at Hr. Berg allerede skal have givet Kredsen Venstre Anvisning på en ny Kandidat, en Officer. - For første Gang siden Fiskeriets Begyndelse her blev der herfra i Søndags afsendt 2 hele Vognladninger ferske Fisk direkte til Køln foruden 1 Vognladning med Partier til forskellige Steder i Tyskland, Holland og Frankrig. Alt fra Firmaet P. Brinck & Co. Fiskeriet er i den senere Tid gået gennemgående godt. Prisen er derimod kun lav, for Tiden 7 Pfenning pr. Pund her på Pladsen. - Telefonforbindelse haves nu mellem Fiskehusene på Havnen, Spangsbergs Hotel, Tømmerhandler Lauritzen og Hjerting med fhv. Blikkenslager P. Jensens Bygning som Centralstation. Endvidere vil også Varde blive sat i Forbindelse hermed ved Telefonledning, ligesom der påtænkes en Ledning til Fanø."

En Røst fra 1889: Fhv. Overlærer J. H. Ganderup, der kom til Esbjerg som Vinterlærer i 1889, fortæller om Byens Udseende: „I 1889, da jeg kom hertil, var Esbjerg - den yderste Krog af Jerne Sogn - kun spredt Bebyggelse mellem Rørkjær og Strandby, en By på ca. 3000 Indbyggere. Nørregade var Bygrænsen mod Nord. Vor Frelsers Kirke var lige taget i Brug og skulle betjenes af Sognepræsten ved Jerne-Skads Kirke. Den Bygning, som nu ejes af Esbjerg og Omegns Brugsforening, var da Byens første Skolebygning og gav Gaden Navn. Endnu i nogle År efter gik Rebslageren baglæns og lavede Reb på Pladsen overfor mellem Torvet og Kirkegade." Vi er nu nået til 1893 og dermed til Esbjergs første Jubilæum og samtidig til Afslutning af den Periode, der i egentligste Forstand kan kaldes Pionertiden. Byen har nu viklet sig ud af Svøbet, spædbarnsalderen er overstået, og den egentlige Barndom begynder.

Esbjerg tog sin 25 Års Fødselsdag umådelig højtidelig. Kong Christian den 9. og Kronprins Frederik var til Stede på selve Dagen. Dagen før Jubilæumsdagen løb Kongeskibet Dannebrog i Havnen for efter Festen at føre den kongelige Familie til England. Fra København, Hamburg, London, ja, selv fra Amerika sendte de store Blade Korrespondenter. Fra København blev sendt 10 Vognladninger med Flag og andet udsmykningsmateriale. Selve Festdagene løb der Ekstratog i alle Retninger. På Dalsgård Olsens Forlag udkom Dr. med. O. Bruuns føromtalte Jubilæumsbog: Fra Pionertiden, og - ja, det er uoverkommeligt at opremse alt det, der skete.

Den første Festdags Højdepunkt var Håndværkeroptoget og Kongens Tale. Da Optoget passerede Kongen, der med Følge havde taget Opstilling foran Rådhuset, var der samlet over 10.000 Mennesker på Torvet. Derefter spadserede Kongen gennem Mængden hen til Festpladsen, hvor han holdt en kort Tale og udbragte et Leve for Esbjerg og dens Borgere. Toldforvalter Hassing holdt den egentlige Festtale, og Dagen sluttede med Festmiddag på Hotel Spangsberg, ved hvilken Slagteridirektør Hansen holdt en smuk Festtale for Kongen. På Festpladsen var der Bal til Klokkeren 2. For de mere eksklusive Esbjerg-damer var der dog en særlig Afslutning, idet de var bedt om Bord i Kongeskibet til Souper hos Dronningen.

Næste Dag festede man videre, men endskønt både Statsminister Estrup og Handelsfyrsten Tietgen var til Stede, var Stemningen dog lidt mattere, og først efter at man havde hvilet et Par Dage, sluttede man om Søndagen med en Fest, der næsten fordunklede den første Dags, og, som der så poetisk står i et Bladreferat: „... under Festpladsens vajende Faner sad Byens ældste Borgere ved deres Glas og gav hinanden Håndslag på, at de ville leve og fejre et 50 Års Jubilæum endnu mere glimrende end det 25 Års, der er fejret i disse Dage".

Januar 1894 blev Esbjerg selvstændig Landkommune, og 1. Januar 1899 blev den Købstad. Byen var her lige efter Byjubilæet på Størrelse med Byer som Kolding og Vejle, men havde hverken Vandværk, Gasværk, Kloaker eller brolagte Gader. Skolerne var små og utidssvarende, på Torvet stod endnu „hele Byens Vandpost" - man skulle i Virkeligheden først nu til at bygge Byen op som Bysamfund.

Straks ved sin Indtræden i Barnealderen fik Byen sin første alvorlige „Børnesygdom" i Form af en helt ud eventyrlig Jordspekulation. Denne Periode, som ikke uden Grund blev benævnt „den amerikanske" tog sin

Begyndelse i 1893 lige efter Jubilæet og kulminerede i 1896. Årsagerne til den kan vel i nogen Grad skyldes den Opmærksomhed, Jubilæumsfestlighederne havde vakt om Byen; den strålende Fremtid, som de forskellige Festtalere spåede Byen, prøvede man allerede nu at diskontere med det Resultat, at Byen blev så forarmet, at det vel tog den det meste af en Snes År at komme til Kræfter igen. Men lad os citere „Jysk Månedsskrift“, hvor den kendte Forfatter Erich Erichsen, der i Spekulationstiden var Sagfører i Esbjerg, har skildret denne Periode: „... Man vågnede midt i Feberen efter en Jubilæumsfest for Byens 25-årige Beståen, og så kom Jordspekulationens Tid. Husker jeg ret, havde Esbjerg dengang kun et Par Tusinde Indbyggere (den havde 6000), men i Løbet af fire-fem År nåede den over 10000. Jordspekulationen blev Esbjergs Smertens Tid. Guldets Tid og Fordærvets. Der gik både Mennesker og Formuer til Grunde, og det tog mange År, inden man kom til Kræfter igen. Det hele var en Heksesabbat, og alle Hjerner kogte. Man så det gnistre af Guld alle Vegne, og der var ikke mange, der havde deres gode, sunde Menneskeforstand i Behold ... Det begyndte straks om Morgenen nede ved Bane- gården, Folk kom fra de nærmeste Byer og Landsbyer og langvejs fra for at handle. Det hed sig pludselig, at der var Penge at tjene ved at købe Grunde. Det, der kostede 10 i Dag, kostede 20 i Morgen. Nede ved Bane- gården gik Kommissionæren, fed og rund og glinsende, med Masser af Grundplaner i Inderlommen og Snakketøjet smurt til Dagens Gerning. Han kaprede den første den bedste. Der var altid nogle med Toget, der skulle se på Tingene - nogle var meldt i Forvejen, og nogle var det ikke for bagefter at handle sig en Formue til. Så kom Drosken frem - der var pludselig vokset en Masse Drosker op af Jorden - og lystigt gik det, gennem Gaderne og som oftest ud over de åbne Marker. Her var det, Guldstrømmen lå og vinkede. Her lå alle de nye Gader, der var Fremtidens, og med Plads til en By på mere end hundrede Tusinde. - Gader var naturligvis et noget for pynteligt og pralende Navn. Der var kun åbne Marker. Men Gaden var vist. Der stod med passende Mellemrum en Række Pæle med en Tværpæl langs. Det hele mindede om Båse, hvortil man binder Kreaturer ved Dyrskuer, men ellers var det den vide Mark alt sammen. Undertiden nøjedes man med at lade to dybe Plovfurer vise Gadens Løb. At nogen troede på den Komedie er et Vidunder. Men det er en Kendsgerning, at selv kloge Folk - og Banker med - tog Komedien for gode Varer. Og så købte man sig altså et Par Byggegrunde - så og så mange Tusind Kvadratalen med Facade til den og den Gade. Eller en Hjørneplads, hvis man havde Lyst til at spekulere i noget af det bedste. T Gaderne havde nemlig Navne. Det stod prentet med nydelig og tydelig rød Skrift på alle kalkerede Grundrids, som man alle løb med i Lommen, men andre Steder kunne man ikke finde Navnene. Og så gik det i en ' Fart tilbage til Hotellet, hvor Slutsedlen blev underskrevet, og de kontante Hundreder eller Tusinder vandrede fra Køberens til Sælgerens Tegnebøger. Det var Kommissionæren, der skrev Slutsedlen. Kontrakten kunne vente til en anden Gang. Sagførerne havde så lidt Tid. Der sad undertiden Folk i halve Snes på Kontorerne og ventede på at få Kontrakter underskrevet. Det måtte gå efter Tur. Men også det fandt man sig i. Det hele var en Formløshedens Letsindighed, der stod i forbavsende Misforhold til de Tusinder, man blev af med, og de Tusinder, der stod på Spil.

Og hvordan var man nu sikker på, at hver fik sit ... Ganske simpelt og letfatteligt. Man fik et af de mange Grundrids med de smukke røde Navne på, og her blev ens Grund tegnet af, og i Slutsedlen stod der så, at man købte så og så mange Kvadratalen Jord med så og så mange Alens Facade til en eller anden Hans Jensens eller Mads Niensens Parcels nordre Skel. Men i Marken afmærkede man intet - og Sælgerens Ejendomsret var der ingen, der undersøgte. Og det kunne forresten også fedt hjælpe. Den hvilede som Regel på en eller anden Slutseddel, jasket ned på et halvt Ark Brevpapir.

Og mens alt dette stod på, lå Markerne - Gaderne - hen i jomfruelig Uberørthed. Græsset groede tæt og frodigt, Lærken' sang sin glade Morgensang derover, og Blæsten legede sin sorgløse Dans mellem Pælene, der efterhånden væltede om, eller af driftige, mindre ejendomsformående Naturer om Natten bragtes vel i Hus for at bruges som Pindebrænde. Men hvem tænkte på det, mens Guldet randt. Thi når Slutsedlen var underskrevet, kom Lidkøbet, og Lidkøbet var altid Champagne eller Agrarøl - en skønsom Blanding af Champagne og Porter. Og Lidkøbet var langt. Der var mange, der handlede hver Dag, og fra Morgen til Aften flød Champagnens perlende Strøm på Hotellet, mens man slog sig sammen i glade Klynger. Man larmede og man råbte, man lo og man sang, man drak Venskab for Livet og byggede hinandens Luftkasteller højere og højere, indtil det svimlede, og der måtte endnu mere Champagne til, for at Farverne ret kunne gløde. - Undertiden solgte man det, man havde købt, inden Timen var gået, solgte Parter til andre, købte Parter og solgte igen, købte nyt og solgte gammelt eller blev hængende ved det, man havde, sådan som det nu bedst kunne træffe. Og Pengene vandrede fra Lomme til Lomme, Byggeplaner fra Hånd til Hånd, og til syvende og sidst vidste man i sin gyldne Lykke dårligt nok, hvad der var hvis ... Det blev altid sent, inden man skiltes. Selv den lille flittige og stræbsomme Bondemand fra Nabosognene, der havde ladet sig gøgle af Klang, og som drak Champagne og røg sine Mavebælter, som var det daglig Dont, selv han blev hængende længe som en Flue på Lim.

Og kom han endelig henunder Nat hjem til Kone og Børn, gøglede hans Sind og Sans videre for de Stakler, der troede hans Drømme og gøglede sig Lykken til sammen med ham; indtil det hele en skønne Dag brast, og han stod fattig tilbage med en forgældet Gård og ribbet for alle de skønne Forjættelser ... Der kom Folk langvejs fra. Der kom Folk fra hele Landet. København slap sine Spekulanter løs, andre Byer sine. Og til sidst kogte det hele som en Heksegyrde. Der var ikke den Mand i Miles Omkreds, der ikke havde Interesser stikkende i Esbjergs Grunde, der var ikke den By, der ikke havde en eller anden Indsats i dette Vidunderland, hvor det flød med Guld. Fanø blev halvvejs eller helt ruineret. Bønderne i Miles Omkreds lånte og lånte til Skorstenen, den ene gik i Borgen for den anden og den anden for den ene. Håndværkeren brugte sine Spareskillinger, Handelsmanden sine, og da man en skønne Dag vågnede og greb sig til Lommen efter Guldet, var det et Flyvesand altsammen ... Kendsgerningen er nemlig den, at i Virkeligheden var der næsten ingen, der tjente noget ved den hele Komædie. Så godt som alle de store Navne i Jordspekulationens Dage blev til intet, da Tilbageslaget kom. De blev ribbet til Skindet. Esbjerg blev en forarmet By, dens Borgerskab fattig og hårdt belastet med Skatter, og Gaderne hen over de gyldne Grunde blev for det meste det, de aldrig skulle have været andet - Marker til Fæ og Korn ...

Det begyndte med, at Bankerne efterhånden holdt igen på Udlånene og søgte at få hjem, hvad de havde ude blandt Hundreder af små og store Spekulanter. Og det lykkedes for et Par af dem i det væsentligste, selv om vel nok adskillige Hundreder gik tabt. Men en af Bankerne med samt dens Filialer gik i Stumper og Stykker; den ene Forretningsmand efter den anden gik fallit, et Par store Teglværker, der var overkapitaliserede indtil det vanvittige, blev til ingenting; en Millionforretning i Træløst gik i Stykker - der var et År, hvor Konkursboernes Antal var oppe på over 80 - og Ejendomme i Snesevis solgtes ved Tvangsauktion eller gled ud af Hånden over til en Prioritetshaver, efter at en Række sekundære Prioriteter var slettet. Til sidst blev Ejendomme og Grunde realiseret for Skatterne, fordi det var den billigste Måde at få Værdierne reduceret på... Og som det gik det livløse, gik det også de levende... De store glansfulde Navne blev til det, de havde været for nogle få År tilbage. I Stedet for Formuer på Papiret, sad de nu i Gæld til op over begge Øren, og der var noget i den gængse Vittighed, at der i Esbjerg kun fandtes een Hundrekroneseddel i Behold, og at den hver Dag blev lånt ud til den af Byens Borgere, der skulle rejse uden for Byen... Han måtte dog ikke bruge den, blot prale med den... Men som Sorgløsheden havde præget Esbjergspekulanten, da det gik opad, prægede den ham også, da det gik ned. Med et Smil og en munter Nynnen greb han igen sin Murske eller sin Høvl, sin Syl eller sin Hammer, og Humøret havde han i Behold som en god Kammerat.

Om denne Tid i øvrigt - fra 1893, da Esbjerg blev skilt fra Jerne-Skads Kommune til den i 1899 blev Købstad - fortæller fhv. Overlærer J. H. Ganderup: „Medlemmerne af det nyvalgte Sogneråd besad Dygtighed og havde Vilje til at udrette noget, men gik ikke i Spand. Brydninger og Rivninger fandt ofte Sted, og ofte skiftedes Formand. I det andet År efter Adskillelsen var der således Formandsskifte hele tre Gange. En Sommeraften, vel sagtens en lummervarm Dag fuld af Elektricitet, indtraf en lille Pudsighed i Sognerådet. Man drøftede en Sag med Sprængstof i og var nået til Afstemningen. Formanden advarede Medlemmerne og lod dem vide, at hvis Afstemningen gik ham imod, ville han udtræde af Rådet. Spændingen var stor - også blandt Tilhørerne. Da Resultatet forelå, afbrød Formanden videre Forhandling, gjorde en Protokoltilførsel, forlod Mødet, og med Stol og Seng flyttede han til Jerne.

Med Asfalteringen af Kongensgade forsvandt de sidste Rester af Landevejsgrøften, der kunne være så ubehagelig for en sen Nattevandrer, der gerne ville holde sig på den slagne Landevej. Ikke blot Mejeriet og Skolen uddybede skiftevis deres Brønde og arbejdede sig længere og længere ned, men overalt i Byen førte Nabo og Genbo en hård Vandkamp, der sluttelig fik en naturlig Udgang: 1896 opførte Sognerådet Esbjerg Vandværk og det tilhørende smukke Vandtårn i Anlægget. Den store Vandgyrde ved Nygårdsvej er af langt senere Dato. Dette det første kommunale Vandværk har kun een Gang gjort Knuder og nægtet os det nødvendige Forbrug af Vand, og kun en enkelt Gang er det blevet misbrugt. Det skete, da Politiet Nyårsaften 1897 gav tykt Strålevand ad Gaderne og i en Fart lempede Byens Borgere hjem. Nogle fik da Vandskræk og flere en våd Trøje. - Længe efter at Byens Brønde var tørlagte, stod „Posten“ på Torvet og gav Vand til dem, der ville slå de nødvendige Slag.

Vor Fiskerflåde var endnu lille. Der var af større og mindre Skibe vel et Par Snese, der holdt til i den daværende Bådehavn ved Toldrevisionen. Fiskeriet havde i Hovedsagen kun lokal Betydning. Afsætning til Udlandet var forholdsvis ukendt. Skete det, at Fiskerne kom ind med stor Fangst, måtte „Spil-Thomas“ ud at forkynde: „Friske Rødspætter er indkommet og uddeles gratis på Havnen“. Kunne der endda ikke på denne Måde skaffes rent Bord, kom der Meddelelse til Skolen, der havde den daglige Forbindelse med Hjemmene...“ - Ganderup omtaler derefter Isvintrene 1895 og 97, da hele

Landets Eksport og Import gik over Esbjerg Havn, der i flere Uger var Landets eneste sejlbare Havn, skildrer endvidere Jordspekulationen og slutter således: „Nytårsdagen 1899 fremtrådte Esbjerg som Købstad. Det nyvalgte Byråd overtog Styret og vedgik Arv og Gæld efter Sognerådet. Kl. 12 Nytårsaften vekslede Sognerådsformand N. J. Poulsen og kgl. Borgmester Lyngbye Håndtryk på Rådhustrappen i Borgernes Påsyn, og Byen gled ind i en lysere Dag."

D. 19. Marts 1898 underskrev Kong Christian den 9. Loven, der gjorde Esbjerg til Købstad. Der blev stor Jubel i Esbjerg, da Meddelelsen herom nåede Byen. Sognerådsformanden gjorde Festmiddag for Sognerådets Medlemmer og enkelte andre, Hotellerne holdt åben hele Natten og gjorde gratis Baller.

Den næste større Bybegivenhed var Afsløringen af Rytterstatuen på Torvet. Tanken var opstået allerede i 1896, men blev forsinket noget, da Kongen ikke ønskede en sådan Statue rejst, så længe han levede. Senere gik han dog med til det, og det blev overdraget Billedhuggeren Brandstrup at gøre Arbejdet for 30.000 Kroner. Statuen kom til Esbjerg Sommeren 1899, men på Grund af den store Lock-out fandt Afsløringen først Sted d. 28 Juni 1900. Kongen kunne på Grund af Sygdom ikke selv være tilstede, men Kronprinsen og hans Sønner samt en Del af Ministrene var til Stede. - I lokalhistoriske Skrifter er bevaret en lille Historie fra denne Lejlighed, som viser Kronprinsens (senere Frederik den 8.) jævne og ligefremme Væsen: I Dagens Anledning blev der af de mindre Drengene faldt små Medailloner. En lille Knægt spurgte en ældre Herre, om han ville købe en. Herren så på den, spurgte om Prisen, købte to og betalte med en Tikroneseddel. Drengen kunne ikke give igen, men Herren spurgte, om han ikke gerne ville se Kongen. - „Uh ja", sagde Drengen, „men ham får jeg nok ikke at se". Herren sagde: „Ja, nu kan du beholde Seddelen for de to Medailloner, og så kan du hilse hjemme og sige, at du har talt med Kongen."

I 25 År fra 1884 til 1909 sad Godsejer, Kommandør Bluhme inde med Esbjergkredsen, og hverken Engmester Thomsen fra radikal Side eller Oluf Jørgensen, der anglede for Indre Mission, eller senere Lars Mose, begge fra moderat Side, kunne trænge ham ud. Kaptajnen, som de fleste kaldte ham, forstod ikke blot Søkort, men kunne også Skib føre. Redaktør Sundbo var hans sidste mangeårige Modkandidat og øjensynligt den, han satte mest Pris på; de kørte ud sammen til Vælgermøderne, og hans stående Replik var: Når jeg bliver Konsejlspræsident, skal Sundbo være Krigsminister, for han ved, hvordan det skal være". Venstre ønskede imidlertid en mere hårdhændet Politik, vragede den gamle og lod Pinholt og Slesbager konkurrere om Kredsen, sidstnævnte havde den indtil den i 1918 deltes og Sundbo blev valgt, denne havde Kredsen til sin Død 1928. Han afløstes af M. K. Sørensen, Vejen, der var Suppleant, og ved Valget i 1929 valgtes daværende Forstander på Esbjerg Arbejderhøjskole Julius Bomholt. Indtil 1915 var Valgdeltagelsen til Folketinget i de tyndt befolkede Egne såre ringe, mange Vælgere havde 3 á 4 Mil eller mere til Valgstedet og måtte meget tidligt hjemmefra for at nå frem til Valghandlingen begyndte. På Torvet var rejst en mægtig Tribune, pyntet med Flag og Grønt med Plads til Kandidaterne, deres Stillere, Interpellanterne og Pressen. Hver Kandidat havde sine ordførende Stillere, som kort anbefalede, og når Kandidaterne havde bejlet til Vælgernes Stemmer, blev de interPELLerede om dit og dat. Den offentlige Valghandling sluttede med, at Vælgerne stemte ved Håndoprækning. Var der ingen Modkandidat eller denne havde trukket sig tilbage, var Valget afgjort; dog kunne Vælgerne eller Kandidaten forlange hemmelig Afstemning. Denne foregik i Byens Skoler; hvert Sogn havde sit Lokale, og til dette begav Sognerådsformanden sig fulgt af sine Sognebørn. Når alle havde haft Lejlighed til at afgive deres Stemme, samledes Valgbestyrelsen på Rådhuset, hvor Stemmerne blev optalt, og hvorfra Valgbestyrelsens Formand afgav Resultatet og lykønskede den valgte Folketingsmand. - Valgdagen var stadig for Byens Folk en Begivenhed af Rang og blev imødeset med Spænding og Forventning. Også de mange, der kom ind udefra, fik en god Dag ud af det og var sammen med Venner og Bekendte, som de kun traf ved slige Lejligheder. Valgdagen mistede for mange sin Charme, da Sogneafstemning hjemme i Forsamlingshuset indførtes.

Der er vel intet, der er i nøjere Kontakt med en Bys Dagligdag end Dagspressen. Den er simpelthen Døgnets Spejl. Den er Borgernes Talerør, intet andet er som den med til at danne en offentlig Mening, og den er ofte Eftertidens fornemste historiske Kildeskrift. Det er derfor naturligt på dette Sted ganske kort at opridse Esbjergpressens noget bugtede Udvikling, og vi giver Ordet til en af dens ældste Repræsentanter, Redaktør Kr. Olsen, Horsens, der var Redaktør af „Esbjerg Avis" fra 1892 til 1898: „Den første Avis, der benyttede Bynavnet Esbjerg i sin Titel, begyndte at udkomme i 1877. Den hed „Esbjerg Dagblad", var Særtryk af „Kolding Avis" og havde kun en kort Levetid. Det næste Forsøg på at give Byen et Dagblad med lidt lokalt Tilsnit blev i 1889 gjort af to Mænd fra Byen og Omegnen, cand. pharm. Niels Bendixen og Jørgen Jørgensen, Mosevrå, senere Vibholm, der stiftede „Esbjerg Folkeblad", som de fik trykt i Horsens. Det gav til at begynde med Underskud, og da Niels Bendixen som Redaktør og hans Medudgiver ikke holdt af at være ene om Byrden, fik de startet et Aktieselskab med en Aktiekapital på 1500 Kroner. Også disse Penge og et senere stiftet Lån på andre 1500 Kr. var ret snart forbrugt, og da gik Udgifterne til Chr. Berg i Håb om, at han ville købe Bladet og fortsætte



dets Udgivelse som Særtryk af Bergs jyske Hovedblad „Kolding Folkeblad". Berg erklærede sig villig til at fortsætte Udgivelsen; derimod mente han ikke, at Esbjergbladet var Penge værd; men sagde, at hvis det med Tiden skulle komme til at give Overskud, da ville han holde de tidligere Udgivere skadesløse, og hermed lod de sig nøje. - Berg overtog „Esbjerg Folkeblad" d. 1. Marts 1890, og den bergske Presse fortsatte Udgivelsen også efter Bergs Død i 1891. Niels Bendixen fortsatte som Redaktør indtil 1892 og efterfulgtes da af Jacob Jacobsen fra Vejen, (Forfatteren til „Tejlownessjow" og andre Arbejder i jysk Mundart) en meget benyttet Oplæser, ikke så lidt af en jysk Maglekilde Petersen, for øvrigt Broder til den berømte Billedhugger Niels Hansen Jacobsen fra Vejen.

Journalistik og navnlig Politik lå dog ikke rigtig for Jacob Jacobsen. Kun to År - til 1894 - stilledes han i Redaktørstolen. Han slog sig på Gæstgiveri, og som det personlige elskelige Menneske, han var, fik han der god Forretning.

Jacobsen efterfulgtes d. 1. Oktober 1894 af Sjællænderen Fr. Petersen, der havde fået en grundig journalistisk Uddannelse hos den højt ansete Venstre-Løsgængerredaktør Søren Svarre, „Østsjællands Folkeblad" i Køge. Fr. Petersen var især en dygtig Lokalreporter; men Stillingen for et Særtryksblad i Esbjerg var efterhånden blevet meget vanskelig.

Esbjerg var endnu en Landsby, og der kunne ikke oprettes Dagbladstrykkerier uden særlig Bevilling. En sådan Bevilling havde en Kreds af Borgere fået og til Afbenyttelse overladt til en Typograf, fra det af Lars Bjørnbak oprettede „Århus Amtstidende". Jens Lund, som fra et lille, men efter Datidens Forhold ganske godt Trykkeri i Kælderen under sin Lejlighed på Hjørnet af Kongensgade og Smedegade, udsendte det første Nummer af det første i Esbjerg trykte Blad, d. 2. Januar 1890.

Jens Lund var ikke selv meget skrivende; men han havde et ganske godt Tag på at stille en Avis op, så den blev tiltrækkende for Læserne, og disse fik nu lokalt Stof i et Omfang, som et Særtryk fra en anden By ikke kunne byde.

Men det Parti, Lund særlig havde angivet at ville slutte sig til, det Bojsenske eller moderate Venstre, følte sig brøsthøldent, og det kom særlig til Udtryk under og efter Folketingsvalget d. 20. April 1892. Det endte med, at der af det moderate eller forhandlende Venstres Mænd i Esbjerg, Varde og Ribe Folketingskredse dannedes et Aktieselskab med en tegnet Aktiekapital på 10.000 Kr., som afkøbte Jens Lund „Esbjerg Avis" og et allerede af ham oprettet Særtryk „Fanø Avis" og sluttede Kontrakt med ham om fortsat Trykning af disse Blade og endnu et Særtryk, „Varde Folkeblad".

Som Redaktør af disse Blade antoges daværende Journalist ved „Fyns Tidende", senere fra 1901 til 1934 Redaktør af „Horsens Folkeblad", Kr. Olesen, der virkede som Redaktør i Esbjerg i 6 År til 1898. Til en Begyndelse havde alle tre Blade kun 300 Abonnenter; men Byens Indbyggerantal voksede stærkt, og Abonnenternes Tal voksede med dette. I 1894 fik Aktieselskabet Bevilling til at oprette eget Trykkeri, og fra at have været en Underskudsforretning for Aktieselskabet gav det efterhånden et anstændigt Overskud. Abonnementet steg efterhånden til 1200, og der kom økonomisk „Hausse" i Bladvirksomheden ikke alene her, men Landet over henimod Århundredskiftet. Et Blad i Grenå blev solgt til en Købesum, der gik Ry af viden om, og derfra kom en velhavende Realskolebestyrer, som gerne ville være Redaktør, og bød en Sum, som „Aktieselskabet til Udgivelse af Esbjerg Avis, Fanø Avis og Varde Folkeblad" ikke kunne stå for. Han købte imidlertid også Ejendomme i Esbjerg, altfor kort Tid før disse fra Overvurdering faldt til Undervurdering, og Bertelsen gik atter tilbage til Realskolevirksomhed med sin dygtige Hustru og blev velhavende én Gang til.

Redaktør Fr. Petersen købte nu d. 29. Juli 1900 støttet af Sigurd Berg og senere af Folketingsmand Slebsager „Esbjerg Avis" med Særtryk samt „Esbjerg Folkeblad", hvis Titel udgik. Under stadig og støt Fremgang redigerede Fr. Petersen „Esbjerg Avis" med endnu et Særtryk „Landbodagbladet" i Bramminge til sin Død i 1913, derefter redigeredes Bladene fire År af Vilh. Nielsen nu Ringkøbing, med Fr. Petersens Enke som Udgiver. - Først da, i 1917, blev det med over 2000 tegnede Aktionærer i Aktieselskabet Den sydvestjyske Venstrepressen og 3000 forud tegnede Abonnenter (mod små 200 Aktionærer og 300 Abonnenter i 1892) muligt at danne det Grundlag, på hvilket Dagbladet „Vestkysten" i Løbet af de næste 25 År blev bygget op og blev det tredje største Dagblad uden for København under Ledelse af de to efter hinanden følgende Redaktører Rasmus Bendtsen og siden 1928 Knud Ree.

Efter at „Esbjerg Avis" i 1894 havde fået eget Trykkeri, begyndte Bogtrykker Jens Lund Udgivelsen af et nyt, noget radikalt farvet „Esbjerg Dagblad", der dog ikke fik større Betydning og ophørte at udkomme i 1905.

Men størst Betydning ved Siden af „Vestkysten" fik og har ganske naturligt „Vestjyllands Socialdemokrat", der begyndte at udkomme fra eget Trykkeri i Oktober 1898 med den alsidige, kampivrige og myreflittige Folketingsmand J. P. Sundbo som Redaktør til hans Død 1928 og siden nuværende Borgmester L. Høyer-Nielsen som Redaktør til 1942, da han afløstes af Arne Riis-Floor.

Det konservative Blad „Esbjerg-Posten" begyndte at udkomme i 1904 med P. Jensen som Redaktør og Udgiver. Han solgte i 1927 Bladet til Fabrikant A. Lykke Thomsen, der oprettede et Trykkeri og fortsatte Bladet under det nye Navn „Tiderne" og med I. C. Pedersen og L. V. Jensen som Redaktører. Bladet gik ind allerede i 1929, og „Jydske Tidende" i Kolding sendte nu en kort Tid en Aflægger til Esbjerg. Dette ophørte dog allerede i December samme År, da Redaktørerne L. V. Jensen og P. Jensen påbegyndte en Fortsættelse af „Esbjerg-Posten" under Titlen „Esbjergbladet".

Det radikale Venstre fik sin Esbjergavis i 1919 - „Esbjerg Venstreblad" - under Redaktion af Johs. Christiansen fra Sorø. I Maj 1927 vedtog Repræsentanter for det radikale Venstre i Ribe Amt at likvidere Amtets tre radikale Blade til Fordel for et enkelt, som så skulle have Hjemsted i Esbjerg. Trykkeriet, som hidtil havde været i Varde, flyttedes nu til Esbjerg, og det nye Blad fik Navnet „Sydvestjylland". Bladets Formand blev Folketingsmand, Læge K. Jensen, Gørding, og Johs. Christiansen fortsatte som Redaktør. 1932 afløstes han af Redaktør Jens N. Christiansen.

Til Slut giver vi Ordet til Esbjergs Borgmester fra 1929 til 1942, M. Mortensen. Fhv. Borgmester Mortensen har været Medlem af Esbjerg Byråd uafbrudt fra 1902 til 1942, hvilket i hvert Fald er Rekord i Esbjerg.

Fhv. Borgmester M. Mortensen fortæller: „Jeg kom til Esbjerg Søndagen d. 5. September 1897 for at tiltræde min Ansættelse som Fyrbøder ved Statsbanerne. Jeg kom fra Århus og rejste over Skanderborg-Skern, og efterhånden som vi kom frem, blev jeg mere og mere betænkelig ved at se de fattige Egne, hvor Lyngen var så absolut fremherskende, at det kun var enkelte Pletter, der var dyrket Land. Humøret blev ikke bedre, da jeg steg af Toget ved „Bræddeskuret" ved Exnersgade. Og jeg vil ikke påstå, at dette Indtryk var blevet forbedret, da jeg havde spadseret en Tur rundt i Byen, og jeg var på det rene med, at her ville jeg ikke tilbringe mit Liv, men snarest muligt søge over til Østkystens mere frodige Egne.

Nå - Tiden viste jo noget andet. - Efterhånden som jeg blev kendt med Befolkningen, følte jeg mig så absolut tiltalt af den friske - og i Særdeleshed dengang så usnobbede Befolkning, og ret hurtigt opdagede jeg, at her var Opgaver nok, der trængte til Løsning, og da jeg i 1902 blev Medlem af Byrådet, kom det heller ikke til at mangle på Lejlighed til at tage fat med i Løsningen af disse Opgaver.

Esbjerg stod efter Spekulationstiden tilbage med Smerterne. Byens Bebyggelse bar i høj Grad Præg heraf, idet den var spredt praktisk talt over hele det nuværende Byområde. Det var kun Kongensgade, Skolegade, lidt af Danmarksgade og et Par Småstykker af Kirkegade og Jyllandsgade, der havde noget, der lignede Brolægning, medens de øvrige Gader henlå som Pløjemark, der navnlig om Vinteren kunne være fuldstændig ufremkommelig, medens de om Sommeren røg med Sandskyer helt op i 3. Sals Højde. Denne spredte Bebyggelse gav Byen sit Præg, og det var i Virkeligheden først i Tyverne, man rigtig begyndte at istandsætte Gader og bygge på Nygårdsmarken. Bebyggelsen her blev hovedsagelig Småhuse med Haver, og dette bevirkede, at Byens Gadenet blev uhyre stort i Forhold til Befolkningstallet, og det kostede følgelig uforholdsmæssigt at forsyne disse Gader med Belægning samt Ledningsnet; men det er på den anden Side mit Indtryk, at netop denne spredte Bebyggelse, hvor så stor en Part af Byens Indbyggere bor i eget Hus med Have, har medvirket til, at det har været muligt at holde Tallet på Restaurationer så lavt, som det er, nemlig 32, der betjener en Befolkning på ca. 40.000. Et så lavt Tal på Restaurationer i Forhold til Indbyggerantal kendes ikke mange andre Steder.

Den Fattigdom, der fulgte efter Spekulationstidens Højkonjunktur, gjorde det svært for Befolkningen at klare blot Dagen og Vejen. Livet var meget enkelt og primitivt. I Årene fra 1897 til 1902 tror jeg kun, der blev bygget et Hus her i Esbjerg. Der stod Lejligheder ledige praktisk talt i alle Lejehuse. Flytning var ikke så vanskelig som nu. Man kunne blot opgive til Flyttemanden, i hvilket Kvarter man ville bo, uden at man i Forvejen havde aftalt Lejemål; så sikker var man på, at der var en ledig Lejlighed klar til Indflytning. Man har adskillige Eksempler på Ejere, som ikke boede i Byen, der kom og så, at deres Hus, som de mente var tomt, dog havde en enkelt Familie boende. Men hvis Ejeren så begyndte at tale om Leje, fik han Afslag. Han måtte, mente vedkommende, være glad til, at der var nogen til at se efter Huset. Skulle der også betales Husleje, ja, så flyttede man. - Og ofte lod Ejeren sig nøje dermed.

Offentlige Forlystelser kendtes overhovedet ikke i Århundredets første Tiår udover måske en enkelt Teaterforestilling. Alt Forlystelsesliv i øvrigt var Foreningsliv eller privat Selskabelighed.

En anden Begivenhed, som jeg husker med stor Tydelighed fra denne Tid før sidste Verdenskrig, er Brammingeulykken. Den frygtelige Togulykke, der kostede 16 Mennesker Livet - heriblandt Folketingsmand Sabroe. - Det var i 1913 den 26. Juni ved Firetiden om Eftermiddagen, og jeg måtte afbryde et Møde i Teknisk Udvalg. Ambulancetoget kom med de døde og sårede. Det var et rystende Syn. De 16 dræbte blev bisat ved en Højtidelighed på Torvet under Overværelse af Størsteparten af Byens Befolkning, hvorefter de førtes til deres Hjemsted med Særtog. De fleste af de dræbte var tyske Turister.

Da Verdenskrigen udbrød, virkede den jo øjeblikkelig her i Esbjerg, idet Eksporten straks stagnerede og efterhånden flyttede helt til Århus. Alle ventede naturligvis en voldsom Nedgang, men tværtimod blev der jo her som alle andre Steder Højkonjunktur - dog med stor Arbejdsløshed i Håndværksfagene, idet Byggeriet standsede af Mangel på Materialer. Befolkningstilvæksten fortsatte derimod, hvilket førte til stor Bolignød, som tvang Kommunen til et udstrakt og kostbart Boligbyggeri. Den private Kapital havde - troede man da - mere Fordel af at spekulere i Aktier end i Boliger.

Af Mænd, der har været af virkelig Betydning for Esbjerg, husker jeg Konsul Lauritzen, som ved sit rige Initiativ skaffede Masser af Arbejde til Esbjerg. Tovværksfabrikken og Hermetikfabrikken ligger endnu som smukke Resultater af hans Virksomhed. Jeg husker også Byens første Borgmester, Jørgen Lyngbye. Han var en Mand med stor Kærlighed til Esbjerg. Det er ham, vi for Eksempel kan takke for de Plantninger - skovvejene - der forbinder Plantagerne omkring Byen. Redaktør Sundbo var naturligvis den Mand, jeg arbejdede mest sammen med gennem årene. Hans Navn er så godt kendt, at det er tilstrækkeligt at nævne det. Jeg skal kun tilføje, at jeg aldrig har truffet en Mand med større Arbejdsevne og Energi end ham. Blandt mine andre Medarbejdere gennem de mange år kan jeg også nævne afdøde Borgmester P. Nielsen Kock, hvis særlige indsats var Anlægget og Vedligeholdelsen af Byens meget udstrakte Gade- og Vejnet samt Bygningen af Rørkjær Skole.

Jeg har været Borger i Esbjerg i over 45 År fra den havde 12.000 til nu, da den har henimod 35.000 Indbyggere. Ved at følge Byens Udviklingslinie har jeg tre Gange set den nede i dybe Bølgedale, men Byens Indbyggere har hver Gang formået i forbavsende kort Tid at tage fat og opdyrke nye Felter, således at man hver Gang har overvundet Vanskelighederne. Vi ligger i dette År på Toppen af en Bølge, så højt som vi aldrig været før; at der vil komme en Nedgang, er uden for al Tvivl, men ( lige så sikkert, at Byens Indbyggere igen vil forstå at overvinde Vanskelighederne... Nordsøen bliver, hvor den er - Nordsøen er Landevejen ud til den store Verden - og Esbjergs Borgere vil altid forstå at benytte den rigtigt."

### **Erhvervsrådssekretær Rudolf Jørgensen skriver om handel, håndværk og industri i Esbjerg:**

Det er Handelen, nærmere betegnet Danmarks Udenrigshandel med Landbrugsprodukter, der er Forudsætningen for Bygningen af Esbjerg Havn og Opvæksten af Esbjerg By.

I første Halvdel af forrige århundrede ... indtil Krigen mellem Danmark og Tyskland (Prøjsen og Østrig) i 1864 ... var den største Del af den danske Landbrugseksport gået sydpå. De magre Kreaturer blev drevet til Fedning på Marsken, eller de blev opfedede hjemme og sendt til Markedet i Hamburg eller eksporteret over Tønning til England. Ved Fredsslutningen i 1864, hvor Danmark mistede de sønderjydske Landsdele, mistede man også Udførselsvejen over Tønning, og samtidig meldte der sig Ønsker om at finde nye Veje for dansk Virke. Hidtil havde hamburgske Købmænd forestået næsten hele Udenrigshandelen på Danmark, men Krisen i 1847 havde givet Hamburgerne et Knæk, og Danmarks Sejr i den første Krig med Tyskland bidrog yderligere til at frigøre den danske Handel. Det var derfor naturligt, at man efter den anden Krig heftede Opmærksomheden endnu mere på Muligheden for at opbygge et selvstændigt dansk Eksporterhverv og ønskede at forsøge, om ikke Danmark selv kunne gå ind i Kreatureksporten vestpå. Men man var klar over, at en sådan Eksport, hvis den skulle få nogen Betydning, måtte have en Udskebningshavn på den jydsk Vestkyst til Erstatning for de gamle Udførselsveje gennem Sønderjylland.

Tanken var så meget mere nærliggende, som det allerede i de sidste år før Krigen var forsøgt at oparbejde en Eksport fra forskellige Pladser på Vestkysten. Landmændene var mere og mere kommet ind på Hjem mefedning af deres Kreaturer, og derfor betød det en hel Del, at Transporten til Eksportlandet foregik så hurtigt som muligt. Lige fra Thy til Kolding-Egnen kunne Landboerne vinde henad et Døgn på Transporten til England, når Forsendelsen skete fra Højer, Ballum, Ribe

eller Hjerting. Og navnlig Hjerting havde fået Betydning for den direkte Eksport af Kreaturer til England. Allerede i 1847 var der gjort Forsøg med Sejlads mellem Hjerting og London, og i 1848 var der påbegyndt en regelmæssig Dampskibsforbindelse. I 1850 satte et engelsk Selskab et Dampskib i Fart mellem Lowestoft og Hjerting, og i 1851 traf det danske Finansministerium Overenskomst med det engelske Rederi „Northern Steam Packet Company" om Oprettelse af en ugentlig Dampskibsforbindelse med skiftevis Afgang fra Ballum og Hjerting til Lowestoft. Udførselen fra Hjerting havde i disse år vist en stadig Stigning. Fra den ene Tur i 1847 med godt 100 Kreaturer og 1500 kg Flæsk var man kommet op på 14 Ture i 1851 og havde på disse Ture befordret over 1.000 Kreaturer og over 100.000 kg Flæsk. Det var for at støtte denne Transport, man byggede Landingsbroen ved Hjerting, men allerede ved Broens Bygning i 1852 havde Eksporten over Hjerting nået sit Maksimum. I 1852 blev der kun foretaget 6 Ture fra Hjerting til England, og i 1860 gik der kun een Forbindelse med små 300 Kreaturer og knapt 100 Pund Flæsk. I samme Periode havde forskellige af de østjydske Byer forsøgt at udnytte Ruten til Import af Varer fra England, men Vejforbindelserne tværs over Jylland, navnlig i den vestlige Del af Landet, var så dårlige, at disse Forsøg snart måtte opgives igen ... Ruten fik på intet Tidspunkt nogen Betydning for Importen af Varer. Både fra Landbrugernes og fra Importørernes Side udtrykte man imidlertid Ønsket om bedre Forbindelse til Vestjylland i Forbindelse med en Dampskibsfart til England, og i 1850 var der således Planer fremme om en Jernbane fra Snoghøj til Hjerting. Planerne blev dog ikke til noget, og det Skib, der forlod Hjerting i 1864, blev den sidste Eksportbåd på denne Rute. I øvrigt var Broen ved Hjerting i årenes Løb så ofte blevet ødelagt af Isen, at man i 1862 helt opgav den.

Først efter Fredsslutningen i 1864 kom Tanken om en Eksport fra denne Del af Vestkysten frem igen. Men det skete til Gengæld også om gående ... allerede den 14. Februar 1865 behandlede Rigsdagen Forslaget om Anlæggelse af en Havn ved Strandby i Tilslutning til en Jernbane fra Vamdrup. Og ved Forelæggelsen fremhævedes netop, at Danmark „med Hertugdømmet Slesvig havde mistet Rådigheden over den for den danske Handel så vigtige Vej gennem dette Hertugdømme", og at Regeringen „derfor straks har måttet tage det Spørgsmål under Overvejelse, om der ikke kunne åbnes nye Veje for den danske Handel". Der gik ganske vist tre år, inden man fik en sådan Lov vedtaget, og der gik fem år til, inden Sejladsen kunne påbegyndes, men Danmark fik sin nye Udførselshavn, og Udviklingen i de kommende år kom til at overstige de dristigste Forventninger til den nye Handelsvej.

Den første Damper gik ind i Esbjerg Havn den 6. Oktober 1873. Det var en Kreds af Mænd på Fanø med Konsul Bork i Spidsen, der fragtede den med Jernbaneskiner fra Cardiff til de mange Baneanlæg i Vestjylland, og den nye Damper, som havde fået Navn efter den nye Havn, „Esbjerg", blev også den første, som gik ind i Eksportfarten ... den Fart, som skulle blive Grundlaget for hele den fremtidige Udvikling af Esbjerg Havn. Havnen var endnu ikke åbnet for offentlig Trafik, men alligevel foretog „Esbjerg" i den kommende Periode 11 Rejser med Stude fra Esbjerg til Thameshaven. Men først i de kommende to år skabtes Grundlaget for en mere regelmæssig Trafik over Esbjerg Havn. I Midten af året 1874 åbnedes Havnen officielt, og i Oktober samme år kom den første Forbindelse tværs over Jylland i Orden, da den sydjydske Tværbane blev forlænget fra Lunderskov over Esbjerg til Varde. Midt i året 1875 kom Forbindelsen sydpå i Orden, idet Sidebanen fra Bramminge til Ribe kunne åbnes. Hermed var Grundlaget for den regelmæssige Besejling skabt, og den 24. Juni 1875 påbegyndte Det forenede Dampskibs Selskab en regelmæssig Fart på Havnen med Hjulbåden „Riberhus", som kom til at afgå hver Uge til Thameshaven.

Og Ruten blev udnyttet. Danmark havde netop i de år, hvor Esbjerg Havn var under Bygning, fået en særlig fordelagtig Stilling på det engelske Marked. Truslen om Kvægsygdomme havde fået den engelske Regering til at spærre af for Kreaturimporten fra de fleste af de hidtidige Eksportlande. For Danmarks Vedkommende var Afspærringen ophævet i 1869, og både fra Eksportørernes og Regeringens Side gjorde man et målbevidst Arbejde for at få en sådan Kontrol med de Kreaturer, der skulle eksporteres, at man kunne være sikker på at levere sunde Kreaturer til det engelske Marked. Der var derfor et godt Grundlag for en Eksport over den nye Havn, og selv om det store Opsving ikke kom i de allerførste år, kunne man dog snart fastslå, at Havnen havde fået en meget stor Betydning for Landets og især Jyllands Udførsel af Kreaturer. Toldforvalter V. V. Hassing, der ledede Toldkontorets Arbejde i Esbjerg i den sidste Del af århundredet har foretaget nogle Beregninger, der giver et Indtryk af Eksportens Vækst i de første år. Efter Hassings Opgivelse blev der i årene fra 1875 til 1885 blandt andet udført følgende Varemængder over Esbjerg Havn:

<b>211,821 Stk. Hornkvæg af Værdi ca</b>	<b>46 1/2 mill. Kr.</b>
--	-------------------------

<b>265,262 Stk. Får og Geder af Værdi ca</b>	<b>9 1/4 mill. Kr.</b>
<b>10,830,044 Pund Flæsk og Skinker</b>	<b>4 1/10 mill. Kr.</b>
<b>206,748 Pund. Kød og Pølser</b>	
<b>75,851 Tønder Smør af Værdi ca</b>	<b>25 1/2 mill. Kr.</b>
<b>2,053,205 Snese Æg af Værdi ca</b>	<b>2 mill. Kr.</b>
<b>I alt ca</b>	<b>87 mill. Kr.</b>

Og Hassing anslår, at Værdien af den samlede Eksport i disse år udgjorde ca. 100 Millioner Kroner. I samme Forbindelse foretager Hassing en Sammenligning med nogle af Landets andre Eksporthavne for Perioden fra 1877 til 1884. Eksporten af de vigtigste Udførselsvarer over de 5 store Eksporthavne var i disse år:

	<b>København</b>	<b>Århus</b>	<b>Ålborg</b>	<b>Frederikshavn</b>	<b>Esbjerg</b>
<b>Hornkvæg, Stk.</b>	<b>115,639</b>	<b>52,095</b>	<b>79,501</b>	<b>65,875</b>	<b>175,502</b>
<b>Får og Geder, Stk.</b>	<b>113,303</b>	<b>38,102</b>	<b>53,485</b>	<b>40,428</b>	<b>221,829</b>
<b>Kød og Flæsk, Pund</b>	<b>78,379,313</b>	<b>12,775,121</b>	<b>741,246</b>	<b>3,338,304</b>	<b>10,253,726</b>
<b>Smør, Tønder</b>	<b>342,069</b>	<b>47,364</b>	<b>11,344</b>	<b>41,460</b>	<b>48,749</b>
<b>Smør, Pund</b>	<b>59,628,128</b>	<b>5,872,160</b>	<b>2,806,272</b>	<b>5,534,144</b>	<b>8,712,256</b>
<b>Æg, Snese</b>	<b>7,269,137</b>	<b>736,326</b>	<b>459,014</b>	<b>1,172,722</b>	<b>1,841,289</b>

Esbjerg var altså allerede på dette Tidspunkt blevet Hovedudførselshavn for Hornkvæg, Får og Geder, den næstvigtigste Udførselshavn for Smør og Æg og Nummer tre for Kød og Flæsk.

I sine Kommentarer til Tallene kommer Hassing også ind på Esbjergs Fremtidsudsigter. „Udførselen af Landets Produkter“, hedder det, „vil næppe finde en mere bekvem Udskibningsplads end Esbjerg, Fordelene er her så øjensynlige, at de ikke behøver nogen nærmere Påvisning end alt sket. Når Udførselen, navnlig af levende Kreaturer og ferske Varer (især Flæsk, Fisk og Vildt) samt Smør og Havesager, ikke er endnu større, må vistnok Grunden alene søges deri, at der er etableret en stor Del Ruter fra Øernes og Østkystens Byer med direkte Dampskibsforbindelse på England (Newcastle), Forbindelser, der vistnok have megen Værdi for de pågældende Byer, men som ikke kunne siges at være særlig hensigtsmæssige, end sige nødvendige for Eksporten. Når de desuagtet benyttes i temmelig stort Omfang, må dette altså hidrøre fra mindre heldige Jernbaneforbindelser og Fragttakster“.

Samtidig med at Eksporten steg, forbedredes Forbindelsen til England. Allerede i Slutningen af 1875 overtog Det forenede Dampskibs Selskab „Esbjerg“, og 1876 påbegyndte man en regelmæssig Fart med Eksport både til Newcastle. Foruden Det forenede Dampskibs Selskab prøvede et Par andre Selskaber at sætte Ruter i Gang mellem Esbjerg Havn og England, men disse blev i Løbet af få år enten konkurreret eller købt ud.

Få år efter, at Ruten til Thameshaven var sat i Gang, blev den lagt om og kom i Stedet for til at gå til den nuværende Importhavn, Harwich. Grunden til Rutens Omlægning var hovedsagelig de hygiejniske Forhold i Thameshaven. Kvæget fik en ublid Medfart, og havde det blot været nogle få Dage i Land i de store Båse, kom det frem til London-markedet i forsømt og dårlig Stand. Også Smørret fik sig en ublid Medfart, navnlig på varme Sommerdage kunne det være ganske usælgeligt, når det kom frem til Markedet. Ved Forhandlinger med „Great Eastern Railway Company“ lykkedes det at få opført gode og renlige Stalde ved Harwich, en stor ny Kaj i Parkestone og gennemgående Takster til London. Ruten blev derfor lagt om i 1880). Thameshaven Co. og London-Tilbury-Southend Railway Co.,

som havde haft Indtægterne ved den tidligere Rute, lod imidlertid snart høre fra sig. Disse Selskaber oprettede 1882 en ny Forbindelse mellem Esbjerg og Thameshaven, og Resultatet blev, at Fragterne faldt betydeligt. Efter kort Tids Forløb sluttede de to Selskaber dog Forlig, og Det forenede DampskibsSelskab blev nu igen ene om Farten.

I de samme år var der opnået en Overenskomst mellem de jydsk-fynske Jernbaner og Dampskibs Selskabet om gennemgående Fragttakster, og dette i Forbindelse med en Nedsættelse af Havnetaksterne gjorde, at der skete en betydelig Stigning i Eksporten. I 1881 kunne man derfor udvide Newcastle-Ruten, sådan at den fremtidig kom til at afgå en Gang om Ugen. I det hele taget skete der stadig Udvidelser i Besejlingen af Eksportruterne, som kom til at gå oftere og mere regelmæssigt, samtidig med at de blev besejlet af større Skibe. Særlig meget betød det for Ruten, da Hjuldamperen „Koldinghus“ blev bygget specielt til denne Fart og indrettet til Kreatureksport. Kreatureksporten viste derfor en stadig Fremgang, indtil man i 1883 nåede det største årlige Antal med 34.000 Kreaturer og 37.000 Får.

Blandt de Folk, som kom til at betyde mest for Eksporten fra Esbjerg i de første år, er der særlig Grund til at nævne P. Breinholt, der blev Leder af Det forenede Dampskibs Selskabs første Ekspedition i Esbjerg. Breinholt var gammel Kreatureksportør. Han var Proprietær fra Thy og havde deltaget i Studeeksporten, dengang de magre Stude blev drevet ned til Hertugdømmerne for derfra at gå videre til Markederne i Hamburg. Breinholt havde imidlertid på et tidligt Tidspunkt haft Øjnene åbne for den Betydning, det kunne have at eksportere fedede Kreaturer, og han indså hvilken Betydning de forbedrede Jernbane- og Dampskibsforbindelser kunne få for denne Eksport. Ved en enkelt Lejlighed havde han sammen med en Række andre Landmænd i Thy fået Staten til at sende en Damper til Limfjorden, sådan at der kunne eksporteres fedede Kreaturer direkte til England. Da derfor Det forenede Dampskibs Selskab skulle bruge „en dygtig, velkendt Mand, som alle stolede på,“ til at tage det nye Arbejde op med en Eksport fra Esbjerg Havn, var det naturligt, at man valgte ham. I det første Par år blev han boende på sin Gård i Thy, Boddum-Bisgård, men i 1876 flyttede han til Esbjerg og helligede sig fra den Tid helt Arbejdet med Eksporten her.

Den store Udvikling for Esbjerg Havn kom imidlertid først i Slutningen af Firserne, samtidig med at Landbrugsomlægningen fandt Sted. Den danske Kreatureksport til England var kommet ud for en hård Konkurrence. Frosset Fåre- og Oksekød fra Australien og Sydamerika og Kreaturer fra De forenede Stater vandt Indpas på det engelske Marked og gjorde, at den danske Eksport gik væsentligt ned. Medens Eksporten af Kreaturer i årene fra 1880-85 således havde andraget gennemsnitligt 163 Millioner Kroner om året, faldt den i de næste fem år til 151 Millioner Kroner årlig. En voldsom Svinepest i 1887 havde samtidig ført til, at Tyskland havde skabt Importforbud mod danske Svin. Det var en meget alvorlig Bestemmelse for vor Eksport, idet Udførselen af levende Svin til Tyskland havde været een af Danmarks vigtigste Eksportgrene. I Tyskland var Svinene blevet anvendt i Pølsefabrikationen eller videre eksporteret til Holland, Belgien og Frankrig. Eksporttallene for disse år giver et Indtryk af, hvad dette Forbud kom til at betyde, idet Eksporten af levende Svin faldt fra 262.000 Stk. i 1887 til 16.000 Stk. i 1888.

Der var altså Vanskeligheder for Eksporten både til England og Tyskland, og det danske Landbrug måtte se sig om efter nye Arbejdsområder. Man rettede derfor Opmærksomheden mod det engelske Marked for Bacon. Tidligere var England hovedsagelig blevet forsynet med Bacon af hamburgske Eksportkøbmænd, som havde slagtet og videresendt de danske Svin. Men man kom ind på den Tanke, at denne Eksport til England lige så godt kunne foretages direkte fra Danmark uden Mellemlhandlere, ligesom man var klar over, at det engelske Marked kunne aftage betydelig større Mængder Bacon, end det hidtil havde gjort. I Stedet for at eksportere Svin levende, kom man derfor nu ind på at slagte dem. Det ene Andelsslagteri blev bygget efter det andet. I 1888 byggedes det store Andelsslagteri i Esbjerg. Allerede i 1889 var der bygget 24 Andelsslagterier forskellige Steder i Landet, og året efter var man oppe på 34. Meget hurtigt foregik den Omlægning, der skulle blive bestemmende for dansk Landbrugseksport igennem en lang årrække, og som langt kom til at overflyve tidligere Tidens Landbrugseksport.

Samtidig kom Andelsmejerierne. I 1882 var det første Andelsmejeri blevet oprettet i Hjedding ved Ølgod, fem år efter var der allerede 141 Andelsmejerier fordelt over hele Landet, og alene i året 1888 blev der oprettet 217 nye Andelsmejerier. Også på dette Område skete Landbrugets Industrialisering. Danske Landmænd kom ind på Fremstillingen af forædlede Landbrugsprodukter, Flæsket og Smørret blev de betydningsfulde Eksportvarer, og Udførselsvejen kom til at gå vestpå. Esbjerg Havn gik sin store Udvikling i Møde, kun tyve år efter at Folketingsmand Alfred Hage havde givet sin pessimistiske Bedømmelse af Esbjerg Havns Fremtidsmuligheder: „hverken som Indførselshavn eller Udførselshavn, Studene undtaget, kan Esbjerg Havn komme til at spille nogen Rolle“.

Nedenstående Tal er Det forenede Dampskibs Selskabs Eksporttal for den Periode, der har været opgjort indtil århundredskiftet:

År	Eksport af Flæsk, Smør, Æg, Fisk etc.	Eksport af levende Dyr. Stk.
1877	657	24.301
1878	1.245	44.245
1879	3.066	38.627
1880	2.897	52.387
1881	4.724	46.654
1882	2.780	61.909
1883	3.928	70.598
1884	4.642	52.925
1885	3.779	38.326
1886	6.568	47.827
1887	7.465	34.457
1888	24.232	57.988
1889	29.050	89.291
1890	29.229	61.788
1891	35.218	31.412
1892	35.403	5.439
1893	48.311	34.058
1894	47.250	97
1895	62.863	7.253
1896	69.464	22.232
1897	66.541	25.453
1898	72.618	6.263
1899	88.255	7.882

Selv om der i visse Perioder er foregået en Eksport med andre Forbindelser end dette Selskabs Både, og selv om Eksporten af levende Dyr viser store Svingninger i enkelte år, giver Tallene et tydeligt Indtryk af Udviklingen og af den fuldstændige Omlægning af Eksporten, som fandt Sted i disse år. Som Tallene viser, var det i de første år af Havnen Historie Creatureksporten, der var den vigtigste. Så forsvinder denne Eksport så at sige fuldstændigt, og til Gengæld kommer de nye Eksportvarer Flæsk, Smør og Æg, som i de første år ingen Betydning havde haft. De viser fra 1888 og fremefter en meget stærk Stigning og bliver i de senere år eneafgørende for Eksporten.

Den ændrede og stærkt stigende Eksport stillede naturligvis store Krav til Forbindelsesruten over Nordsøen, og både Landbrugserhvervet og Staten havde den allerstørste Interesse i at få en så god Forbindelse som muligt. Det var blevet

en national Opgave at gennemføre Landbrugsomlægningen, og et Led heri var det at skabe en tilfredsstillende Forbindelse mellem Esbjerg og Havnene på Englands Østkyst. De nye Varer skulle hurtigt frem, og de skulle regelmæssigt frem. Regeringen trådte derfor i Forbindelse med Det forenede Dampskibs Selskab, og der blev truffet en Ordning, sådan at der fremtidig kunne sejles tre Ture om Ugen i hver Retning mellem Esbjerg og Harwich. Desuden åbnedes der en ny Rute mellem Esbjerg og Hull, og Fragtraterne blev fastsat ved Overenskomst mellem Regeringen og Selskabet. Regeringen bar sin Andel af Udgifterne ved den nye Ordning. Første år ydede man Det forenede Dampskibs Selskab en Subvention på 150.000 Kr. om året for Harwich-Ruten og 20.000 Kr. om året for Ruten til Hull. I 1889 ændredes denne Subventionsordning, sådan at Staten fremtidig betalte et mindre Beløb årligt i Tilskud til Ruten, 50.000 Kr., men til Gengæld ydede et Tilskud på 15.000 Kr. for hver Shilling, Fragten blev nedsat pr. Ton Gods. Fragten kunne som Følge heraf nedsættes og det betød, at der atter skete en betydelig Udvidelse af Eksporten af Smør, Flæsk, Fisk og Æg. Omtrent samtidig blev den nye Rute til Hull, som ikke havde fået nogen særlig stor Udnyttelse, lagt om og kom fremtidig til at gå fra Esbjerg til Grimsby.

Men selv om Overgangen til de nye Eksportvarer var gået hurtigt, havde Overgangsperioden dog ikke været helt smertefri for Landet og for Esbjerg Havn og By. I de år, hvor Kreatureksportens Betydning aftog, og indtil, der var kommet en større Eksport af de nye Eksportvarer i Gang, var Eksporttallene små ... i 1885 var man således helt nede på en Eksportværdi på 133 Millioner Kroner.

I året 1892 kom der igen et Indførselsforbud, som fik afgørende Indflydelse på vor Landbrugseksport. Som Følge af nogle Mund- og Klovsygetilfælde på Londons Marked, indførte England et Forbud mod Indførsel af levende Kvæg, og Kreatureksporten til England standsede derfor nu fuldstændigt. Men også dette Forbud blev i det lange Løb til Fordel for Esbjerg. Det forenede Dampskibs Selskab oprettede et Fåreslagteri på Havnen, hvor Kreaturerne blev slagtet under Dyrslægekontrol, og der kunne derfor opbygges en ny Eksport af Kød, samtidig med at en ny Virksomhed var vokset op i Esbjerg. Fåreslagteriet blev snart efter overtaget af Staten og er senere blevet udvidet og omdannet til Kvæglagteri.

Det er imidlertid først ved Landbrugsomlægningen og Smørrets og Flæskets voksende Andele i den danske Eksport, at der blev skabt Grundlag for et selvstændigt Eksporterhverv i Esbjerg. I 1886 oprettede Grosserer N. Hedegård, som siden 1882 havde drevet Importforretning i London, en Forretning for Eksport af Smør og Æg i Esbjerg, og året efter påbegyndte Konsul D. Lauritzen en Eksport af Smør ved Siden af de mange Handelsforetagender, han allerede på det Tidspunkt havde påbegyndt i Esbjerg.

D. Lauritzen var kommet til Esbjerg og havde i 1884 oprettet „J. Lauritzens Trælastforretning“, og hans Importvirksomhed, der hurtigt kom til at omfatte mange forskellige Slags Varer, bragte ham også i Forbindelse med de nyoprettede Andelsmejerier ... de skulle bruge Kul, og hvad var så mere naturligt, end at den Mand, som solgte Kullene, også hjalp dem med Salget af Smørret. Lauritzen afsatte sit Smør til et Firma i Birmingham, Georg Jakson & Co., og efter få års Forløb, i 1890, oprettede dette Firma sin egen Smøreksportforretning i Esbjerg med en ung Mand, Joseph Vincent, der havde lært hos Lauritzen, som Leder. Firmaet fik Navnet Danish Maypool Co., og i 1898 sluttedes det sammen med Maypole Dairy Co., Ltd. Samme år blev Lauritzens Smørforretning udskilt som selvstændigt Selskab, og de følgende år oprettedes en Række andre Eksportforretninger, Danske Mejeriers Andels-Smøreksportforening, Co Operative Wholesale society ltd., Dansk Andels Ægekseksport, Esbjerg Ægekseksport Comp., L. Hartogs Eksportforretning og mange andre, som i kortere eller længere Tid drev Eksport fra Esbjerg. I 1895 oprettedes endnu et Slagteri i Esbjerg med Eksport for Øje, Esbjerg Svineslagteri.

Med den stadig voksende Eksport af de nye Varer stilledes der også Krav til de Skibe, der skulle føre Varerne til det engelske Marked. De tidligere brugte Kreaturbåde blev bygget om, og da det var nødvendigt, at Varerne fremkom til det engelske Marked i den bedst mulige Tilstand, kom man også tidligt ind på at anvende Kølebåde til Transporten. De første Kølebåde byggedes i Midten af Halvfemserne, og i årene derefter blev hele det Materiel, der anvendtes i Eksportfarten, ombygget og forbedret, således at der i Løbet af nogle år var Køleanlæg i alle Eksportbådene.

Med Verdenskrigen i 1914-18 kom der en midlertidig Afbrydelse af Udviklingen. Allerede den 12. August 1914 måtte Ruten Esbjerg-Harwich indstilles på Grund af Minefaren i Nordsøen. Eksporten kom til at foregå fra København, Odense, Århus og Ålborg til forskellige Havne på Englands Østkyst, og Eksporttallene viser, hvad dette kom til at betyde for Esbjerg Havn. Først i Juli 1919 kom Ruten fra Esbjerg til Grimsby i Gang igen, og først i Oktober samme år kunne



Esbjerg-Harwich Ruten åbnes, Og nogenlunde normal Trafik kom der ikke i Gang før i Begyndelsen af 1920.

<b>År</b>	<b>Eksport af Flæsk, Smør, Æg, Fisk etc.</b>
	<b>Tons</b>
<b>1900</b>	<b>89.156</b>
<b>1905</b>	<b>114.674</b>
<b>1910</b>	<b>137.045</b>
<b>1915/18</b>	
<b>1920</b>	<b>73.086</b>
<b>1925</b>	<b>224.398</b>

I Tyverne skete der igen en betydelig Fremgang for Landbrugseksporten over Esbjerg, således åbnedes der i 1921 en ugentlig Rute mellem Esbjerg og London (Hays Wharf), og i 1922 påbegyndtes en ugentlig Sejlads på Esbjerg-Antwerpen-Dunkerque Ruten, samtidig med at Ruten mellem Esbjerg og Grimsby blev udvidet til at gå 2 Gange om Ugen. Eksporten af Smør, Flæsk og Æg var stigende i disse år, og hertil kom en betydelig voksende Eksport af andre Varer, først og fremmest af Fisk.

Allerede i 1886 var Toldforvalter Hassing i sine Overvejelser inde på den Betydning, Fiskeriet kunne få for Handel og Eksport. „Fiskeriet bør og vil blive en sikker og altid voksende Indtægtskilde for Esbjerg" forudså Hassing, „og med et forøget Fiskeri må følge Opsving i Fiskehandelen; Afsætningsstederne må stadig forøges, vel helst i England og Tyskland, men formentlig tillige i vort eget Land". Og sådan gik det. En meget stor Del af den indbragte Fangst kom til at gå til Eksport, og et stort Antal Fiskeeksportører oprettede Forretning i Esbjerg.

De gode Eksportruter til England kom også Fiskeeksporten til gode. Med Rutebåden til Harwich og Jernbanen videre til London kunne den Fisk, der om Morgenens var handlet på Fiskeauktionen i Esbjerg, lægges frem til Salg på Billingsgate Markedet i London 36 Timer senere. Og til de sydlige Lande kom Eksporten til at foregå med Jernbane, og i de senere år desuden med Lastbiler. Store Biler, nogle med flere Påhængs vogne, indrettet med Kølerum, befordrer daglig store Mængder af Fisken fra Esbjerg til de kontinentale Aftagerlande.

I de senere år er der ved Siden af disse Eksportvarer kommet en ny, som ikke har været uden Betydning for Esbjerg, Kartofflerne. Pionerarbejdet blev på dette Område som på så mange andre gjort af Konsul D. Lauritzen. Lauritzen lærte selv Landmændene at dyrke Kartoffler herhjemme ved at importere et stort Parti Læggekartofler fra Skotland og prøvede på at sætte Eksport i Gang til London, hvor Kartofflerne fandt Afsætning på Covent Garden Marked. Der var imidlertid store Vanskeligheder ved at videreføre denne Eksport, og først i Tyverne og Trediverne kom der rigtig Gang i den danske Kartoffeleksport. Før denne Tid eksporteredes der så at sige ingen Kartoffler fra Danmark; i 1937 var man oppe på ca. 15.000 Tons, og en betydelig Del af denne Eksport kom til at gå fra Esbjerg til de oversøiske Markeder, der var Importører af Kartofflerne. I 1938 byggedes der et stort Stykgodspakhus på Esbjerg Havn, specielt med Kartoffeleksporten for Øje.

Eksporten af levende Dyr fik stadig mindre Betydning for den samlede Eksport vestpå. Derimod blev der efter århundredskiftet oparbejdet en betydelig Kreatureksport med Rutebådene til Hamburg og Antwerpen.

Da England i Begyndelsen af Trediverne indførte en Begrænsning af sin Import fra Danmark, kunne dette naturligvis også mærkes i Danmarks Landbrugseksporthavn, Esbjerg Havn, og Eksporten viste i nogle år nedadgående Tendens, indtil det i Slutningen af Trediverne så ud til, at Kurven atter ville vende:

<b>1930</b>	<b>355.504</b>
<b>1931</b>	<b>425.448</b>
<b>1932</b>	<b>454.819</b>
<b>1933</b>	<b>369.215</b>
<b>1934</b>	<b>320.812</b>
<b>1935</b>	<b>306.584</b>
<b>1936</b>	<b>304.473</b>
<b>1937</b>	<b>329.084</b>
<b>1938</b>	<b>308.919</b>

Esbjerg Havn var på dette Tidspunkt den trediestørste Udførselshavn i Landet efter København og Ålborg:

	<b>Eksport (i 1000 kg)</b>	
	<b>1937</b>	<b>1938</b>
<b>København</b>	<b>1.466.297</b>	<b>1.406.656</b>
<b>Ålborg og Nørre-Sundby</b>	<b>602.024</b>	<b>674.125</b>
<b>Esbjerg</b>	<b>329.084</b>	<b>308.919</b>
<b>Nyborg</b>	<b>215.997</b>	<b>222.154</b>
<b>Århus</b>	<b>295.351</b>	<b>206.404</b>

Og Eksporten over Esbjerg Havn var sammensat af følgende Hovedvarer:

<b>Smør</b>	<b>Flæsk</b>	<b>Æg</b>	<b>Fisk (1000 kg)</b>
<b>69.056</b>	<b>125.807</b>	<b>48.245</b>	<b>30.780</b>

Der udgik på dette Tidspunkt 6 regelmæssige Eksporttruter fra Esbjerg Havn:

<b>Esbjerg- Harwich</b>	<b>6 Gange ugentlig</b>
<b>Esbjerg- Grimsby</b>	<b>2 Gange ugentlig</b>
<b>Esbjerg- London</b>	<b>1 Gange ugentlig</b>
<b>Esbjerg- Antwerpen- Dunkerque</b>	<b>1 Gange ugentlig</b>

Fra hele Jylland og Fyn kom Eksportvarerne til Esbjerg. Kortet i det erhvervsgeografiske Afsnit viser, hvordan Statsbanerne bragte Eksportvarerne til Esbjerg fra alle større Stationer. Statsbanernes Statistik viser desuden, at Esbjerg Banegård i enkelte år har haft den største Mængde afsendt og modtaget Gods af alle Landets Banegårde, Københavns Gods banegård incl. Hertil kommer, at en betydelig Del af Eksportvarerne i de senere år er kommet til Esbjerg med Lastautomobiler. Bilerne kommer til Esbjerg med Smør og Flæsk fra hele Jylland og Fyn, i alt kørte før Krigen ca. 500 Vognmænd regelmæssigt til Esbjerg Havn.

Ved Krigens Udbrud i Slutningen af 1939 og Danmarks Besættelse i Foråret 1940 blev der atter sat en Stopper for Forbindelsen over Nordsøen, og ligesom under den sidste Verdenskrig standsede Eksporten over Esbjerg så at sige fuldstændig.

Allerede under Debatten i Rigsdagen, hvor Anlægget af Esbjerg Havn var blevet drøftet, havde man haft Opmærksomheden henvendt på, at Havnen foruden at tjene Landbrugseksporten også måtte have en Opgave som Importhavn. For Eksempel pegede en af Havneprojektets Anbefalere på, at „Fragterne mellem England og Strandby næppe ville blive mere end halvt så store som mellem England og Jyllands Østkyst, således at Jylland, indtil Horsens med Fordel ville kunne importere Kul og Jernvarer ad denne Vej". Og den første Båd, der gik ind i Esbjerg Havn, skulle da også komme som Importbåd, da Konsul Bork lastede Damperen „Esbjerg" med Jernbaneskiner fra Cardiff.

Der skulle imidlertid gå nogle år, inden Esbjerg Havn fik nogen rigtig Betydning for Importen. Dels varede det nogle år, inden Esbjerg Havn blev kendt blandt Redere og Skibsførere ... og dels var Havne- og Brotakster høje i den nye Havn. Der kom derfor til at gå hened en halv Snes år, efter at Havnen var åbnet for Sejlads, før der kom en regelmæssig Import i Gang, og yderligere en halv Snes år før denne Import fik nogen virkelig Betydning for Havnen og for Byen.

Fra Importens første år har Toldforvalter Hassing opgivet nogle Tal, der giver et Indtryk af, hvilke Varer, Importen først kom til at omfatte, og desuden viser den meget beskedne Udvikling, der fandt Sted i disse år. Ifølge disse Oplysninger importeredes der i årene fra 1882 til 1885 følgende Varemængder:

	1882	1883	1884	1885
<b>Kul, Kommercelæster</b>	<b>535</b>	<b>696</b>	<b>551</b>	<b>1.743</b>
<b>Kul, Tønder</b>	<b>39.648</b>	<b>39.543</b>	<b>51.270</b>	<b>24.030</b>
<b>Manufakturvarer</b>	<b>19.238</b>	<b>9.097</b>	<b>26.998</b>	<b>50.539</b>
<b>1) af veget. Stoffer Pd. (hovedsagelig Bomuld)</b>				
<b>2) af anim. do. (hovedsagelig Uld)</b>	<b>2.299</b>	<b>2.950</b>	<b>3.400</b>	<b>4.601</b>
<b>Metaller: 1) Jernst. Pd</b>	<b>39.948</b>	<b>76.166</b>	<b>50.463</b>	<b>604.526</b>
<b>2) Andre</b>	<b>48.961</b>	<b>71.333</b>	<b>37.842</b>	<b>50.034</b>
<b>Olier (Petroleum)</b>	<b>299.196</b>	<b>548.843</b>	<b>508.664</b>	<b>506.981</b>
<b>Tømmer og Træ af Fyr og Gran</b>				
<b>Kommercelæster</b>	<b>962</b>	<b>1.022</b>	<b>852</b>	<b>992</b>
<b>Kbfd</b>	<b>15.722</b>	<b>7.591</b>	<b>10.823</b>	<b>5.084</b>

Og den samlede Indførselstold på Varer indført over Esbjerg Havn var i de samme år:

1882	1883	1884	1885
<b>37.112 Kr.</b>	<b>48.005 Kr.</b>	<b>50.158 Kr.</b>	<b>55.335 Kr.</b>

Hertil kom så en Transithandel med engelske Varer til danske Toldsteder. Den androg:

	Til Jylland		Til Fyn		Til Sjælland	
	Stk.	Pd.	Stk.	Pd.	Stk.	Pd.
1882	2.870	638.286	417	58.367	7	425
1883	4.309	724.100	291	10.663	26	2.716
1884	7.545	626.099	3	330	40	2.036
1885	2.779	413.403	7	174	30	23.459

Hassing påviser på Grundlag af disse Tal, at Esbjerg Havn på dette Tidspunkt havde nogen Betydning for hele Landets Import, medens Importen til den Del af Landet, der måtte betragtes som Byens naturlige Importopland, var uvæsentlig. Han er klar over, at det skyldtes, at det geografiske Område, der i Almindelighed betragtes som Oplandet for en By, for Esbjergs Vedkommende var meget magert befolket, med dårlige Jernbanelinier og med Vesterhavet som „Opland" til den ene Side. Men han påviser samtidig, at Esbjerg skulle have Mulighed for at skaffe sig et langt større Importopland. Byen var den eneste Havneby af nogen Betydning på Vestkysten. Hele Vestjylland, en stor Del af Midtjylland og i vid Udstrækning også Fyn måtte kunne blive Importopland for Esbjerg. Hidtil var de betydningsfulde Importvarer, Kaffe, Ris, Salt, Petroleum, Tømmer og Kul blevet importeret over København, selv om de kom til Landet vestfra, og selv om de senere skulle fordeles ud over Fyn og Jylland. Hvad var naturligere, end at disse Varer kom til at gå direkte ind til den nye Havneby på Vestkysten for derfra at blive distribueret til Aftagerne i Jylland og på Fyn, sådan at Fragten til København og den efterfølgende Fragt tilbage over Øerne og Bælterne kunne undgås.

Den Mand, som kom til at betyde mest for Importen over Esbjerg Havn og for den Sags Skyld også for hele Esbjergs Erhvervsliv var Konsul D. Lauritzen. At fortælle om Udviklingen inden for Esbjergs Erhvervsliv i dette Tidsrum er næsten det samme som at skrive Historien om Opbygningen af Ditlev Lauritzens Forretninger.

Ditlev Lauritzen kom første Gang til Esbjerg i 1881 for at modtage en Ladning Træ, som var sendt over den nye Havn til hans Far, som havde en Tømmerhandel i Ribe. Og den første Skibsladning Træ blev ikke den eneste. I det følgende Par år lastedes adskillige norske Slupper med Tømmer til Esbjerg Havn. Når de ankom, rejste D. Lauritzen så til Esbjerg for at sørge for Modtagelse og Losning og for sammen med Skipperen at forsøge at få Tømmeret solgt til Tømmermestrene i Esbjerg og i Omegnen. Det var en gunstig Tid for en sådan Import i disse år. Havnen var under Bygning, Byggeriet florerede, og den 15. April 1884 var Tømmerhandler J. Lauritzen fra Ribe derfor i Stand til at oprette en Filial i Esbjerg med Sønnen som Leder. D. Lauritzen forudså de Muligheder, der var på Stedet, hvor der endnu kun lå nogle beskedne Havnekajer og nogle få Huse, men han var endnu ikke fyldt 25 år, og Forretningen måtte derfor gå i hans Fars Navn. I den første Tid boede han selv i Ribe, men efter hånden som Forretningen voksede, blev Rejserne til Esbjerg stadig hyppigere, og i 1888 tog han Skridtet fuldt ud og nedsatte sig som Borger i Esbjerg. Forretningen var allerede på dette Tidspunkt vokset betydeligt. Ved Siden af Tømmeret var der optaget andre Bygningsartikler blandt Forretningens Importvarer, bl.a. Cement fra Itzehoe og Skifer fra Wales. Desuden stillede Landbrugets Omlægning Krav om Korn og Foderstoffer til Malkekvæg og Svinehold, og Landmændene havde lært Kunstgødningen at kende. Både disse Varer og den forholdsvis nye Vare herhjemme, Kullet, kom til at gå over Esbjerg Havn. Og ikke mindst den sidste Vare fik Betydning for Importen. Indtil 1870-80 blev der så at sige kun brugt Tørv som Brændsel herhjemme. Men så voksede Industrien frem, og Andelsmejerierne dukkede og dermed også Behovet for Kul. Og Lauritzen så, at her lå Muligheder for at udnytte den gunstige Beliggenhed af Esbjerg Havn. De første Kulpartier blev taget hjem af Det forenede Dampskibs Selskabs to Rutebåde, Riberhus og Koldinghus, og snart blev der også fragtet hele Skibsladninger, først med de norske Skonnerter, der havde besørget Sejladsen med Tømmer til Esbjerg, og i 1886 kom Kreaturdamperen „Doon" fra Aberdeen ind til Esbjerg Havn som første Dampskib med en Ladning Kul.

Når så Ladningerne var kommet ind, startede Lauritzen eller hans betroede Mand, I. Christiansen, på en Salgsrejse i Vestjylland for at sælge Varerne og for samtidig at købe Smør op til Smøreksporthandlingen, som Lauritzen havde påbegyndt i 1887. Det var småt med Jernbaneforbindelser den Gang, og Turene foregik derfor i Wiernervogn. Man startede fra Ribe eller Esbjerg og fortsatte så hele Vestkysten op, helt til Lemvig.

Lauritzens Importforretninger voksede snart så meget, at det var naturligt at udskille dem som særlige Selskaber. Først var Trælasthandelen blevet skilt ud som et selvstændigt Firma, der senere blev sluttet sammen med Bøtters Tømmerhandel, og snart efter var også Importen af Korn og Foderstoffer, der var begyndt med Indførslen af nogle Partier Klid og Oliekager, vokset så meget, at den kunne udskilles som et særligt Aktieselskab. Lauritzen var kommet i Forbindelse med to unge Forretningsfolk, Melhandler Christensen fra Varde, og Kornhandler Hans Eriksen fra Odense. Disse to Folk blev Direktører for det nye Selskab, som blev oprettet i 1893 under Navnet A/S Eriksen & Christensen, og som i de kommende år blev en af Danmarks største Importforretninger. Fra Eriksen & Christensen udskiltes i 1933 E. & C.'s Høns- og Svinefoderfabrik, og i Forbindelse med denne Virksomhed oprettedes Esbjerg Grynmølle i 1941. Nogle få år efter Eriksen & Christensen blev også Forretningen med Bygningsartikler udskilt som Firmaet Th. Møller & Co. med Lauritzen og Møller som Indehavere, og Gødningsforretningen blev solgt til Det danske Gødnings Kompagni. Af den første Kulimport udviklede den store J. Lauritzens Kulforretning sig.

En anden af Pionererne for Esbjerg som Importby var Henrik Pagh, der sammen med J. Quist-Pedersen stiftede Firmaet Pagh & Quist-Pedersen i 1889. Pagh har selv givet en Beretning om Forholdene for en Importkøb mand i Esbjerg i de første år. „Tanken om en Engrosforretning i Kolonialvarer i Esbjerg fremkom, da Hamborgs Frihavn var fuldført 1888“, fortæller Pagh, „efter alt at dømme, måtte den blive en betydelig Støtte for en sådan Forretning ved en Havn på Vestkysten. At Tanken var rigtig, har jo senere vist sig, om der end må siges med Tysken: „Aller An fang ist schwer“. I Februar 1888 var jeg i Esbjerg for at træffe Aftale om Leje af et Pakhus, men Resultatet af denne Rejse var mindre tilfredsstillende, idet det den Dag var en forrygende Storm med Regn og Snesjap, så at jeg om Aftenen på Vejen til Banegården først mistede min Hat og dernæst mine Galoscher, som jeg lod i Stikken i et bundløst Ælte mellem Havnegade og Borgergade. Denne ublide Medfart bidrog sit til, at jeg tabte Lysten til at begynde dette Forår som ellers påtænkt. Da Forretningen endelig i Foråret 1889 begyndte, var det under de vanskeligste Forhold. Byen var kun Landsby, havde ingen Kreditoplagsret, ingen Bank og ingen Dampskibsforbindelse, som egnede sig for Import. Følgen af det sidste var, at når vi købte en Vare i London, måtte den sendes til Esbjerg via København, det var den billigste Vej!"

Pagh & Quist-Pedersen påbegyndte senere en Salt- og Cindersfabrikation, som nu drives som et selvstændigt Aktieselskab under Navnet Esbjerg Salt- og Cindersfabrikker, medens Kolonialforretningen er overtaget af Konsul Jørgen Colding.

Af andre af Importvirksomhederne fra de første år er der Grund til at nævne Kulimportfirmaet Møller & Drost, der startedes i 1884, og som senere blev overtaget af Konsul Villemoes, Kulfirmaet Jessen & Olsen, der begyndte sin Virksomhed i 1896 og Kolonialfirmaet Faarup & Sønderby, der blev oprettet i 1897. Ved Siden af disse private Firmaer har en Række Andels-Importforretninger fundet Plads på Esbjerg Havn efter århundredskiftet. Jydsk Andels Foderstofforretning er den største, den oprettedes 1902. Siden har Dansk Andels Kulforretning og Dansk Andels Gødningsforretning oprettet Virksomheder i Esbjerg.

Men under hele denne Udvikling, og ikke mindst i de første år, var der som allerede nævnt Vanskeligheder, der måtte ordnes, før Esbjerg Havn kunne få Chance for at gøre sig gældende som Importhavn. Først og fremmest var der Spørgsmålet om Havne- og Brotaksternes Størrelse. Til at begynde med havde Havnen både for høje Takster og en meget stejl Havnepolitik, men allerede i Begyndelsen af Firserne skete der en Nedsættelse af Taksterne, og senere blev dette Spørgsmål fulgt med den allerstørste Interesse helt op til vore Dage, således har blandt andet Esbjerg Handelsstandsforening gjort et stort Arbejde for at gøre Havnen konkurrencedygtig, og der er gentagne Gange foretaget Reguleringer af Bropenge, Havnepenge, Losse- og Brotakster og Arbejdspenge ved Toldstedet, så dan at. Esbjerg Havn nu kan konkurrere med de billigste af Landets øvrige Havne.

Også Spørgsmålet om Kreditoplag var af den allerstørste Betydning for Importen over Esbjerg. Allerede før Bygningen af Esbjerg Havn havde dette Spørgsmål været på Tale, idet Konsul Bork fra Fanø havde arbejdet for Oprettelsen af en Frihavn i Nordby. Disse Planer var imidlertid ikke blevet til noget, og først med Bygningen af Esbjerg Havn blev Spørgsmålet om Importmuligheder på Vestkysten igen aktuelt. Spørgsmålet om Transitoplagsret blev først løst i 1881, da et Par Købmænd fik Ret til at have Frilager i deres eget Pakhus, og fire Firmaer samtidig havde fået Ret til at have „Transitoplag i privat Pakhus under Toldlukke". Men først efter at Esbjerg i 1890 som den første Handelsplads udenfor Købstæderne havde fået Kreditoplagsret, var Betingelserne for en udvidet Import over Esbjerg Havn fuldt ud til Stede. Toldindtægterne der fra 1878 til 1888 kun var steget fra 62.238 Kr. til 82.279 Kr., steg nu voldsomt, således at de i 1892 allerede var oppe

Og endelig var der en Vanskelighed til, der måtte overvindes, og det var den almindelige Mistillid, som Folk både i Danmark og Udlandet havde til den nye Havn endnu adskillige år efter dens Bygning. Folk ud over Landet så med Mistro på Byen, der lå så langt „derude mod Vest". Man opfattede Esbjerg som et Klondyke, en By for Eventyrere, som man i høj Grad måtte væbne sig med Skepsis overfor. Man kendte hverken Havnen eller Byen rigtigt, og hvad værre var, man kendte ikke de Mænd, som kom og tilbød deres Varer derfra. Der var en hård Jord at opdyrke, inden Esbjerg-importørerne kunne gøre sig gældende ved Siden af de gamle Firmaer i Østkystbyerne og på Øerne.

Og lettere var man ikke stillet overfor de udenlandske Eksportfirmaer, Redere og Skibsførere. Man kendte ikke noget til den nye Havn, som oftest var den ikke engang aftegnet på Søkortene. Der var til Gengæld Horns Rev, og det kendte man og havde Respekt for. Importørerne havde de allerstørste Vanskeligheder ved at få Skibe til at sejle til Esbjerg for nogenlunde rimelige Fragter, og Konsul Pagh kunne for Eksempel fortælle om Tilfælde, hvor en Skipper lavede et større Havari ud af et mindre Uheld for at slippe for at sejle til Havnen ved Horns Rev. Lauritzen mærkede Vanskelighederne særlig hårdt. Efter den første Ladning Kul, som kom over med den skotske Damper „Doon", og et Par senere Ladninger med andre Skibe fra samme Rederi meldte Rederiet Pas, og til Trods for, at Lauritzen selv rejste til Aberdeen for at forsøge at opnå en Ordning, var det ikke muligt at få dem til at sejle mere. Derefter forsøgte Lauritzen med en Damper fra Flensborg, men der var stadig Vanskeligheder. Fragterne var for dyre, og det var derfor vanskeligt at konkurrere med Importfirmaerne ved Østkysthavnene.

Det var Grunden til, at der voksede en selvstændig Skibsfart op på Esbjerg Havn. Det første Dampskibsselskab blev allerede oprettet i For året 1876, da en tysk Svindler, der optrådte under falsk Navn, startede „Det sydvestjyske Dampskibsselskab". Hele Historien varede kun et års Tid, så var Pengene brugt, og den entreprenante Forretningsmand blev sat fast for Vekselfalsk.

Det første rigtige Rederi i Esbjerg blev imidlertid oprettet af Lauritzen. Det begyndte med, at Lauritzen sammen med Kaptajn Søren Meinertz købte Damperen „Uganda", og selv om Skibet forliste et halvt år efter Anskaffelsen, blev det Begyndelsen til den betydelige Rederivirksomhed, som Lauritzen kom til at gennemføre, og samtidig Begyndelsen til et Erhverv, som igennem årene skulle komme til at give mange Penge til Esbjerg. Senere kom der nye Dampere til, og i 1895 oprettedes Rederiet „Vesterhavet" som det første Skibsrederi i Esbjerg. I de følgende år stiftede Lauritzen endnu to Rederier i Esbjerg, i 1899 A/S Dampskibsselskabet „Jylland" og i 1900 Dampskibsselskabet „Dania".

Også Pagh startede i 1895 sit eget Dampskibsselskab „Esbjerg Dampskibsselskab", og Konsul Breinholt oprettede i 1904 Sejlskibsselskabet „Scandia". Samme år flyttede „Det dansk-franske Dampskibsselskab" sit Kontor fra København til Esbjerg, og året efter oprettedes Dampskibsselskabet „Hamlet".

Også Skibsfarten på Esbjerg kom således i Orden. Byen fik sine egne Rederier med et betydeligt Antal Skibe, og dygtige Købmænd fik Mulighed for at udnytte Havnens naturlige Betingelser og gøre den til en betydelig Importhavn. Og en Ting til understregede Havnens Anvendelighed i Udenrigshandelen: Isvintrene. Det viste sig nemlig snart, at Esbjerg Havn kunne besejles, selv når Isen dækkede alle de danske Farvande, og alle Landets øvrige Havne var lukkede. Allerede i Havnens første år havde man set, hvad dette betød. I 1879, 1881 og 1886 havde der været hårde Isvintre, som havde forhindret Besejlingen af en Række danske Havne, og Importen og Eksporten over Esbjerg Havn var steget.

Men først i 1888 blev det rigtig slået fast, at Esbjerg Havn var den eneste danske Havn, der kunne besejles, selv i den strengeste Frost. I en hel Måned lukkede Isen alle Landets øvrige Havne, og den stadig voksende Skibsfart på Udlandet søgte til Esbjerg Havn. Og i 1893 blev det yderligere understreget, hvad det betyder for Landet at have en åben Havn ud mod den store Verden. Denne Gang var Landets Havne lukkede i næsten to Måneder. „Det frøs så hårdt", fortæller Konsul Breinholt, „at Århus var blokeret allerede den 12. Januar, og nu var Spillet gående. Det blev den betydningsfuldeste Periode i Esbjergs Historie hidindtil. Ti Skibe måtte i Gang til Eksporten, og mange fremmede Skibe søgte til Byen". Og en stor Del af den Import, som i disse år var tvunget til at søge til Esbjerg, vedblev også senere at gå over Esbjerg Havn, da man indså, hvilke Fordele Havnen kunne byde. Navnlig gik Importen af Korn og Foderstoffer frem efter disse år, og Fremgangen blev yderligere stimuleret af en ny Isvinter i 1895, hvor Esbjerg i flere Uger var den eneste åbne Havn. Konsul Lauritzens gamle Medarbejder, Forretningsfører J. Christiansen, fortæller om denne Isvinters Betydning

for Esbjerg Havn: „Esbjerg var den eneste åbne Havn i Jylland. Al Ind- og Udførsel måtte presses denne Vej. Sikke en Babylonisk Forvirring nede på Havnen. Det summede og hvirmede som en Bisværme 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 engang 10 Skibe liggende. Så lossede vi 6 ad Gangen. Alle mulige Slags Mennesker lossede med: Lærere og Kontorister, Skræddere og Jordmormænd. Selv om de så aldrig før havde haft Næven om et Skovlskaft, så prøvede de nu. For her var Penge at tjene."

Atter i 1929 og 1940 skabte Isvintre Højkonjunktur på Esbjerg Havn og i Esbjerg By. Skib efter Skib, der var bestemt for andre Havne, blev dirigeret til Esbjerg. Al disponibel Havneplads var taget i Brug. På Siden af de lossende Dampere lå andre Skibe, og Hundreder af Jernbanevogne sendte daglig de store Mængder af Importvarer rundt til Landets øvrige Byer Vest for Storebælt. Stykgods, Postpakker og Ugeblade til Jylland og Fyn sendtes pr. Damper til Esbjerg og fordeltes derfra videre. Havnen bestod under disse Forhold sin Prøve. Den viste, at den var i Stand til at tage en Topbelastning. Også de sidste to Isvintre, 1941 og 1942, har vist Havnens Betydning, selv om den mindre Trafik på Grund af Krigsforholdene ikke har skabt den samme Travlhed på Havnen, som de hårde Vintre under normale Forhold gjorde.

Efter den første Tid med stærke Svingninger for Importen, der varede til henved århundredskiftet, fulgte den rolige Udvikling, der har præget Importen indtil de sidste år. De to store Krige har skabt en øjeblikkelig Afspærring og Nedgang i Importen, men Tallene viser ellers en regelmæssig Udvikling fra år til år:

<b>Importen over Esbjerg Havn 1874-1938 (1000 kg)</b>	
<b>1874</b>	<b>11.000</b>
<b>1880</b>	<b>10.000</b>
<b>1885</b>	<b>11.000</b>
<b>1890</b>	<b>27.000</b>
<b>1895</b>	<b>60.000</b>
<b>1900</b>	<b>88.000</b>
<b>1905</b>	<b>111.000</b>
<b>1910</b>	<b>134.000</b>
<b>1915</b>	<b>94.000</b>
<b>1920</b>	<b>84.000</b>
<b>1925</b>	<b>349.000</b>
<b>1930</b>	<b>491.000</b>
<b>1935</b>	<b>364.000</b>
<b>1938</b>	<b>385.000</b>

De stadige Havneudvidelser har haft deres Del i denne Udvikling, og den betydelige Forbedring af Jernbanelinjer, Vejnet og Bilforbindelser har haft deres ... gode Forbindelser har gjort Esbjerg til Importby for en stor Del af Landet. Medens der

i 1889-90 for Eksempel kun befordredes Kulmængder af nogen Betydning til Stationer inden for et Område, begrænset af Ribe mod Syd, Lunderskov mod Øst og Varde mod Nord ... og Holstebro for Eksempel fik 2.250 Tons Kul over Århus, men ingen over Esbjerg, var Forholdet i 1935-36 det, at Statsbanerne eksempelvis alene til Holstebro transporterede 2.524 Tons Kul fra Esbjerg Havn. Og ikke mindst Lastbilkørslen har i de senere år givet Importen gode Betingelser. Bilerne kommer til Esbjerg med Eksportvarer fra hele Jylland og Fyn, og de tager Importvarerne med som Returfragt på Tilbagevejen. Ved denne Vekselvirkning mellem Skibsfart og Landforbindelser har det været muligt at sende for Eksempel Korn og Foderstoffer helt op til Thy for meget billige Fragter, og Importfirmaerne i Esbjerg har på Grund af disse Fragter været i Stand til at konkurrere med Importører i Østkystens og Øernes Havnebyer, selv i Dele af Landet, der ligger betydeligt nærmere ved andre Havne end ved Esbjerg.

Toldforvalter Hassings Spådom i 1886 gik i Opfyldelse. Ved Siden af den Udvikling af Eksporten, som man ventede ved Anlæggelsen af Esbjerg Havn, er der vokset en Import op, så betydningsfuld, at Importen i Mængde nu endog overstiger Eksporten. Der importeredes således i 1937-38 379.000 Tons mod en Eksport på 329.000 Tons, altså en Merimport på 50.000 Tons. Antallet af Engrosvirksomheder i Esbjerg, sammenlignet med Tallene for en Række andre jyske Byer, giver et Indtryk af, hvad denne Import i Forbindelse med Eksporten er kommet til at betyde for Esbjerg:

	<b>Antal Virksomheder</b>	<b>Antal Indbyggere pr. Virksomhed</b>
<b>Århus</b>	<b>348</b>	<b>261</b>
<b>Odense</b>	<b>270</b>	<b>282</b>
<b>Ålborg</b>	<b>159</b>	<b>303</b>
<b>Horsens</b>	<b>86</b>	<b>348</b>
<b>Randers</b>	<b>69</b>	<b>439</b>
<b>Esbjerg</b>	<b>140</b>	<b>219</b>
<b>Vejle</b>	<b>63</b>	<b>387</b>

og Virksomhedernes Størrelse understreger yderligere deres Betydning:

	<b>Samlet Omsætning i 1935 i 1000 Kr.</b>	<b>Gennemsnitsomsætning i 1935 i 1000 Kr.</b>
<b>Århus</b>	<b>214.535</b>	<b>616,5</b>
<b>Odense</b>	<b>187.344</b>	<b>693,9</b>
<b>Ålborg</b>	<b>124.711</b>	<b>784,3</b>
<b>Horsens</b>	<b>48.191</b>	<b>560,4</b>
<b>Randers</b>	<b>63.595</b>	<b>929,7</b>
<b>Esbjerg</b>	<b>163.463</b>	<b>1.167,6</b>
<b>Vejle</b>	<b>46.871</b>	<b>744,0</b>

Det er stadigvæk de samme Varer som under Importens første Tid, der har den største Betydning. I 1938-39 bestod Importen over Esbjerg Havn således af følgende Varer (i 1000 kg):

<b>Foderstoffer</b>	<b>Kul og Koks</b>	<b>Soya Bønner</b>	<b>Petroleum</b>	<b>Gødningstoffer</b>
---------------------	--------------------	--------------------	------------------	-----------------------



<b>80.000</b>	<b>149.000</b>	<b>37.000</b>	<b>31.000</b>	<b>34.000</b>
---------------	----------------	---------------	---------------	---------------

Og den samlede danske Import fordeler sig på følgende Måde over de vigtigste danske Importhavne:

	<b>Import i 1000 kg</b>	
	<b>1937</b>	<b>1938</b>
<b>København</b>	<b>5.359.405</b>	<b>5.070.202</b>
<b>Århus</b>	<b>1.255.078</b>	<b>1.175.940</b>
<b>Ålborg og Nørre-Sundby....</b>	<b>1.071.657</b>	<b>1.048.353</b>
<b>Odense</b>	<b>715.424</b>	<b>630.020</b>
<b>Esbjerg</b>	<b>378.707</b>	<b>384.693</b>

Esbjerg Havn står således i Dag som den femtestørste af Danmarks Importhavne.

Ved Siden af Eksporten og Importen voksede der en By og et Erhvervsliv op. Det første, der skete, var, at nogle raske Folk så en Mulighed for Fortjeneste ved at slå sig ned ved den nye Havn for at levere Havnens Arbejdere deres Fornødenheder. Senere udvikledes denne Del af Handelen, og der kom nye Opgaver til, Bankvæsen, Hotelvirksomhed, Forsikringsvæsen. Og Detailhandelen, som i den første Tid havde haft sin beskedne Omsætning til Byens Folk, udvidede sin kundekreds, skabte et Opland for Byen, og blev derved et direkte indtægtskabende Erhverv.

Og ved Siden af den Engroshandel, som Eksport og Import naturligt førte med sig, voksede der en selvstændig Engroshandel op i Esbjerg, skabt af Trangen til en Fordelingsby i Vestjylland.

Men det tog sin Tid, inden disse Ting kom til at betyde noget for Byen. Adjunkt Tengnagel Jørgensen har foretaget en Gennemgang af den første Folketælling i 1870, og den viser, at der på dette Tidspunkt har været en Købmand, en Slagter, en Konditor, to Bagere, to Logiværter og en Logiværtinde ... det var hele Esbjergs Erhvervsliv på dette Tidspunkt. Og Logivirksomheden var det, der betød mest, for der var Brug for Indkvarteringsmuligheder for de mange Arbejdere og tilrejsende. Detailhandel af nogen Betydning var der derimod ikke endnu. En af Esbjergs Pionerer, Dr. med. O. Bruun, fortæller således, at da han i 1876 ville skabe sig en beskedne Ungkarlehuusholdning, måtte han rejse til Varde for blot at få et tarveligt Service. „Dengang“, fortæller Dr. Bruun, „havde man det bedste Bevis på, hvor urigtigt det er, når Folk på sådanne små Pladser ikke holder sammen og under hinanden Næringen. Det bliver næsten umuligt at bestå for de handlende, og det er en stor Gene for de købende at skulle rejse udenbys for at forsyne sig. Men det gik dog til sidst op både for de handlende og for Byens Folk, at man burde støtte hinanden, og da nogle endnu i Byen boende handlende dristigt assorterede sig godt, forblev Handelen i Byen, og Forholdene blev sundere. Hvad der også i den Tid virkede hæmmende, var Etableringen af Filialer fra andre Byer, men de fleste døde den stille Strådød, som de fortjener“. Fra gammel Tid havde det været sådan, at Folk både på Stedet i Omegnen var vant til at rejse til Nordby eller Varde, når de skulle købe ind, og sådan blev det ved med at være flere år efter, at Byen var begyndt at vokse op.

Blandt de ældste af Esbjergs Forretninger kan der være Grund til at nævne Mads Jørgensens Manufakturhandel. Mads Jørgensen kom allerede til Esbjerg i 1871, hvor han påbegyndte en meget „blandet Forretning“ i Havnegade. Han begyndte med en Ølhandel, som gik under Navnet „Hyttefadet“ eller „Det kolde Ben“, og udvidede snart sit Vareudvalg til også at omfatte Arbejdstøj og færdige Herreklæder, som fandt stor Afsætning til Arbejderne på Havnen. Omtrent ved samme Tid oprettedes de første Kolonialforretninger af Købmand Antoniussen fra Sønderho og Simon Hansen fra Roborghus. De fleste Forretninger i disse år begyndte imidlertid som Filialer fra Forretninger i Varde og først efterhånden overgik de til Esbjerg Folk.

Man skulle igennem en vanskelig Tid, inden Erhvervslivet kunne komme ind i en nogenlunde rolig Udvikling. Havnens Bygning og den store Eksport i de første år havde spændt Forventningerne til den nye By alt for højt ... allerede i

de første Dage efter Lovens Vedtagelse var de første Jordspekulanter kommet til Egnen. I de første år gik det helt godt, selve Havnens Bygning satte mange Folk i Arbejde og skabte Omsætning i Byen, men da først Havnearbejderne var fuldendt, kom Tilbagefaldet. Mange af de nye Forretninger krakkede, og Jordspekulanterne solgte deres Jord med meget lille Fortjeneste eller ligefrem med Tab. Dr. Bruun fortæller om Forholdene i disse år: „I den rigtige Pionertid 1870-76 var det endda let nok, det gik fremad, der syntes at gro Velstand og Sundhed frem af Sandet. Men vanskeligere var det i den døde Periode, der indfandt sig, efter at Havnearbejderne var afsluttede, og der kun sporedes et svagt Liv de to Dage om Ugen, Onsdag og Fredag, når Skibene gik. Da var det vanskeligere at holde Modet og Håbet oppe. Man så næsten aldrig en Vogn fra Landet komme ind til Byen, andre end de få, der kom og hentede mig ud i Sygebesøg."

Mange af de nye Forretninger var oprettede på et meget løst Grundlag, nogle nærmede sig betænkelig til Svindel, og det var derfor ikke så underligt, at de gik neden om og hjem og også trak andre, som i Virkeligheden var sunde nok, med sig. Fallitterne hørte til Dagens Orden, og i Begyndelsen af 1876 var der Tvangsauktion i Esbjerg så at sige hver Dag.

Så kom imidlertid Landbrugsomlægningen, og Eksporten over Esbjerg Havn begyndte at tage Fart, samtidig med at Importen kom til at betyde noget, og Fiskeriet søgte til Havnen. Og dermed var Grundlaget skabt for en fornyet Fremgang. For Udenrigshandelen begyndte den i 1883, men det varede endnu nogle år, inden denne Fremgang kom til at give sig Udtryk i Byens Erhvervsliv. Toldforvaltet Hassing har i 1885 foretaget en Undersøgelse af, hvad Byens Borgere lever af, og kommer til det Resultat, at ca. 300.000 Kr. af den halve Million, som han anslår de samlede Indtægter til, stammer fra Det forenede Dampskibs Selskab eller udbetales som Lønninger til Havnens Folk. Kun 37.200 Kr. henfører han til Byens Handel, nemlig:

<b>Handel med Oplandet</b>	<b>20.000 Kr.</b>
<b>Rejsende</b>	<b>15.000 Kr.</b>
<b>Skibsproviantering</b>	<b>2.200 Kr.</b>

Og i sine Bemærkninger til Tallene siger han: „Dette Resultat er en hel Del bedre, end jeg antog, forinden jeg begyndte Undersøgelsen; thi ved en almindelig - om jeg så må sige - overfladisk Bedømmelse af Formuestanden her på Stedet får man det Indtryk, at Esbjerg i det Hele er noget trykket i økonomisk Henseende, og man søger forgæves efter et forholdsmæssigt stort Antal velfunderede Forretninger i Sammenligning med, hvad man finder i andre Byer af lignende Størrelse, ihvorvel Byen øjensynlig er gået fremad i de senere år, og ikke mere er Sædet for Svindel".

Detailhandelen gik imidlertid frem i de følgende år... der kom nye Manufaktur- og Kolonialforretninger, og i 1887 oprettedes den første Isen kramforretning. Byens Borgere lærte at købe i deres egen By, og Beboerne i Oplandet opdagede, at det var lettere at tage til Esbjerg i Stedet for at sejle til Nordby eller køre til Varde. Og ved Siden af den egentlige Handel voksede andre Grene af Erhvervslivet frem. Således oprettedes i 1875 Sø-assuranceselskabet „Esbjerg", der blev dannet som et Interessentskab, hvori blandt andre P. Breinholt var med. Dette Selskab blev senere ophævet, men P. Breinholts Søn, C. Breinholt, oprettede senere en ny Assuranceforretning, som eksisterer endnu.

Af stor Betydning blev det, da Byen fik de nødvendige Pengeinstitutter til at ordne sine Bankforretninger. Efter at der i sidste Halvdel af Firserne var kommet Gang i Forretningstilværelsen, var der også Trang for et Pengeinstitut, som kunne skaffe de Midler, som Byens Forretningsfolk og Håndværkere måtte have at arbejde med. Og disse Ønsker blev opfyldt i 1889, da ikke mindre end to Banker åbnede i Esbjerg. De kom begge som Filialer fra Banker i Varde, Varde Bank og Vestjyllands Landmandsbank, og de begyndte meget beskedent med to Kontordage om Ugen,

Varde Bank i et Hotelværelse på Hotel Spangsberg. For Varde Banks Vedkommende blev det Indledningen til en betydelig Udvikling, der nu har gjort Filialen til Bankens største Afdeling ... større end Hovedbanken i Varde ... for Vestjyllands Landmandsbank gik det mindre godt, den måtte give op efter nogle års Forløb under den store Spekulationsperiode i Halvfemserne.

Byen fik sin egen Bank, da en Kreds af Borgere i 1892 oprettede Esbjerg-Fanø Bank, og fire år efter endnu en Bank, Esbjerg Handelsbank, hvis Oprettelse Konsul Lauritzen var Sjælen i. Esbjerg Handelsbank blev to år senere overtaget

af Handelsbanken i København som Filial af denne Bank, og Esbjerg-Fanø Bank overtoges af Landmandsbanken, så dan at Esbjerg først igen fik en rent lokal Bank, da Esbjerg Bank blev oprettet i 1916. Desuden havde Esbjerg i årene fra 1890 til 1904 sin egen Sparekasse, „Esbjerg Sparekasse“, og siden 1934 en Filial af Andelsbanken.

I Firserne fik Byen også andre Ting i Orden, som blev af Betydning for Erhvervslivet. Således oprettedes der i 1885 en Telefoncentral med i alt 9 Centralnumre. Også Postbesørgelsen kom i bedre Orden end den havde været i de første år. I 1875 var Brevsamlingsstedet på Banegården i Esbjerg blevet „udnævnt“ til Postekspedition, og i 1885 blev der oprettet et Postkontor i Havnegade. I 1908 flyttede Postkontoret til sin nye Bygning på Rådhuspladsen.

Esbjerg skulle imidlertid igennem endnu en Spekulationsperiode, inden den regelmæssige Udvikling, som har kendetegnet Byen siden århundredskiftet, kunne finde Sted. Esbjerg havde haft nogle meget store år til og med 1895. To Isvintre havde skabt en stærkt forøget Omsætning over Havnen, og Pengene var blevet fordelt over hele Byen og havde skabt Omsætning for Byens Virksomheder og Forretninger. Dette i Forbindelse med den store Jubilæumsfest i 1893, som gjorde Esbjergs Navn kendt ud over Landet, gjorde, at Folk regnede med uanede Muligheder i Byen. Der blev købt Jord, og der blev spekuleret. I Slutningen af 1895 og Begyndelsen af 1896 bragte Aviserne hver Dag lange Lister over Grundkøb og Grundsalg. Hele denne Spekulation bragte imidlertid Jordpriserne kunstigt i Vejret, og der måtte derfor komme en Reaktion. Og den kom også. Allerede i 1897 standsede Grundhandlerne, Priserne faldt, og adskillige af Spekulanterne tabte deres Penge. Og den Krise, der kom, kom også til at genere Byens Forretningsliv i det hele taget, sådan at der fulgte en årrække, hvor Byens Folk havde nok at gøre med at konsolidere deres Virksomheder.

Men det naturlige Grundlag for Esbjergs Udvikling var stadig til Stede, og Byen kom derfor, efter at Krisens Virkninger var overvundet, ind i en sund og regelmæssig Udvikling, som har karakteriseret Byens Handel indtil i Dag. Eksporten og Importen gik fremad, og Fiskeriet fik stadig større Betydning. Og samtidig udvikledes Esbjergs Erhvervsliv på andre Områder, hvor Byen havde naturlige Betingelser. Byen fik således en vigtig Opgave at løse som Vestjyllands Handelsby. Det er allerede omtalt, hvorledes Importen skabte en Engroshandel i Esbjerg, som havde hele Vestjylland til Opland, og ved Siden af denne Handel, voksede der en selvstændig Engroshandel op, idet Esbjerg blev Fordelingsbyen for Vestjylland ... også for andre Varer end de Ting, der blev importeret over Esbjerg Havn. Og samtidig blev Byen Pladsen for en Række betydelige Udvalgsvarerforretninger, som skabte en yderligere Tilknytning mellem Oplandet og Esbjerg Bys Detailhandel. Forbedrede Jernbaneforbindelser, nye Veje og nye Rutebilforbindelser gjorde denne Udvikling mulig. Ikke mindst Rutebilerne fik en stor Betydning her, og Rutebiltrafikken havde i 1931 nået et sådant Omfang, at der måtte bygges en ny Rutebilstation. Det første år efter Stationens Oprettelse, havde den 32.600 Ekspeditioner af Gods. I 1941 var Ekspeditionernes Antal nået op på 82.700.

Der findes nu følgende Rutebilruter på Esbjerg:

**Esbjerg-Varde-Skjern,**

**Esbjerg-Darum-Ribe,**

**Esbjerg-Hjerting-Varde,**

**Esbjerg-Vejen-Egtved-Vejle,**

**Esbjerg-Agerbæk,**

**Esbjerg-Vester Nebel-Varde,**

**Esbjerg-Hjerting,**

**Esbjerg-Oxbøl.**

En Oversigt over Tallene fra de to sidst opgjorte Erhvervstællinger giver et Indtryk af den Udvikling, Detailhandelen har gennemgået, og viser, at Udviklingen ikke er blevet mindre i de sidste år:

	<b>Antal Virksomheder 1935</b>	<b>Stigning i Antal Virksomheder 1925-85</b>
<b>Handel med Nærings- og Nydelsesmidler</b>	<b>509</b>	<b>58.1 pCt.</b>
<b>Handel med Beklædningsgenstande</b>	<b>100</b>	<b>25,8 pCt.</b>
<b>Anden Detailhandel</b>	<b>178</b>	<b>26.2 pCt</b>

Under hele Erhvervslivets Udvikling har Esbjerg Handelsstandsforening gjort et betydeligt Arbejde for Byens Forretningsfolk. Handelsstandsforeningen kan føre sin Historie helt tilbage til 1886, da Byens Forretningsfolk var blevet klar over, at de havde fælles Interesser, som de med Fordel kunne pleje ved et Samarbejde, og den 7. Juli 1886 samledes derfor en Kreds af Esbjergs Købmænd på Hotel Spangsberg for at drøfte Oprettelsen af en Handelsforening. Og Mødet var godt besøgt, alle Byens 7 Købmænd var mødt! Det var hovedsagelig Kolonialhandlerne, der kom til at præge Foreningen i dens første år, men senere kom Foreningen til at repræsentere Byens Forretningsfolk på et bredere Grundlag, og siden århundredskiftet har den virket til Fremme af de Interesser, der deles af hele Byens Handelsstand. I årenes Løb har Handelsstandsforeningen beskæftiget sig med en lang Række Spørgsmål, der har tjent dette For mål. Spørgsmål som Kreditoplagsret og Havne- og Brotakster er allerede nævnt som Eksempler på de Spørgsmål, Handelsstandsforeningen har taget op og ført igennem til Løsning.

Igennem de år, der er gået, har det været af stor Betydning for Foreningen, at den i sin Ledelse har haft de mest betydende 7 erhvervsdrivende i Byen. Efter de to første Formænd, Købmand P. A. Pallesen og Købmand Chr. Bilgrav, der begge to var Kolonialkøbmænd, havde Foreningen i en årrække Konsul H. Pagh, Konsul D. Lauritzen og Konsul C. Breinholt som Formænd. Senere har Landstingsmand, Konsul J. Villemoes og Konsul Jørgen Colding ledet Foreningens Arbejde ... den nuværende Formand er Konsul Ludvig Christensen.

Allerede få år efter Foreningens Stiftelse toges Spørgsmålet om Oprettelse af en Handelsskole op til Drøftelse. Eftersom Antallet af Handelsvirksomheder i Esbjerg var vokset, var der også blevet Brug for et veluddannet Personale, og det var derfor naturligt, at Handelsstandsforeningen i 1890 tog Initiativet til Oprettelsen af en Handelsskole. Under Handelsstandsforeningens Ledelse er Skolen senere vokset betydeligt. Undervisningen er udvidet, der er taget nye Fag op, og Elevantallet er vokset, således at man nu er oppe på et Antal af ca. 360 Elever. I de sidste Par år har Handelsstandsforeningen, og ikke mindst Skolens nuværende Formand, Bankdirektør O. Rasmussen, arbejdet for at skaffe Skolen sin egen Bygning, og dette Arbejde er nu så langt fremme, at Skolen i indeværende år vil være i Stand til at tage den nye Bygning i Besiddelse. Derved er de ydre Muligheder skabt for en yderligere Udvikling af Esbjerg Handelsskole ... til det, der står som Målet for Skolens Ledelse: at gøre den til Vestjyllands Handelshøjskole. Skolen ledes nu af Forstander K. C. Nielsen.

Den 9. Maj 1898 oprettede Kolonialkøbmændene deres egen Forening med Købmand Carl Hansen som Formand. Foreningen startede med 40 Medlemmer og fik Navnet „Handelsforeningen af 1898". Den nuværende Formand er Købmand Jens Lysholt. Siden 1939 har Byen desuden haft en Reklameforening med Erhvervs rådssekretær Rudolf Jørgensen som Formand.

Det var Handelen, der var årsag til Opvæksten af Esbjerg By. Og igennem årene har det da også været som Handels- og Søfartsby, Esbjerg har gjort sig gældende. Men ved Siden af Handelsbyen er der vokset en Håndværks- og Industriby op. Disse to Erhverv havde kun lille Betydning i Byens første år, men senere er de Virksomheder, der fandt deres naturlige Plads i Esbjerg, Gang på Gang blevet udvidet, og nye Virksomheder er kommet til, sådan at Esbjerg i Dag har et Hånd værk og en Industri, som har fået Betydning for Byøkonomien på lige Fod med de øvrige Erhverv.

Den første Nybygger i Esbjerg kom i øvrigt til Byen som Håndværker. Det var Smed Franz Møller fra Kolding, som kom til Byen allerede det år, Loven om Esbjerg Havn blev vedtaget. Han byggede sig en Smedje i August Måned 1868, og han fik snart nok at gøre som Smed for Havnens Entreprenører. Værkstedet gik godt, og da han få år efter gik i Kompagni med N. J. Poulsen, kunne Virksomheden udvides til et Jernstøberi og Maskinfabrik, der nu er een af Byens største Virksomheder.

På samme Tid som Møller kom til Esbjerg, kom der også andre Nybyggere til Byen og slog sig ned som Håndværkere. Der var Brug for Murere og Tømrere til at bygge ved de nye Havneanlæg. De kom, og der kom Bagere og Slagtere, som slog sig ned i Byen og forsynede Byens Borgere. Desuden var der allerede fra Tiden før Esbjerg Havn Industrivirksomheder på Egnen, som nu kunne udvides og blomstre op, da Havnen blev bygget. I det flade Terræn øst for Esbjerg lå der et tykt Lag Glacial ler, som var den velegnede Råvare for Teglværksdrift, og det første Teglværk var da også allerede blevet bygget i 1850. Men det var først, da Havnen og Byen voksede op, at denne Industri rigtigt kom til at betyde noget. Der skulle bygges, og der skulle bruges Sten, og dem kunne Teglværkerne levere. Det gamle Teglværk udvidedes, og i de følgende år anlagdes tre nye Teglværker ved Esbjerg. Også Skibsværfterne kan føre deres Historie tilbage til Esbjergs første år. Det ældste blev anlagt som en af de første Virksomheder på Havnen af Skibstømrer Th. Dahl i 1872. Blandt de første Håndværkere kan der også være Grund til at nævne Peder Jensen, „Tusindkunstneren“, som oprindelig var kommet til Byen som Havnearbejder, men senere arbejdede som Fotograf, som Snedker, Tømrer og Blikkenslager, og som var Mester for den første Telefoncentral i Esbjerg.

Men det er alligevel beskedent, hvad Håndværk og Industri betyder i den første Tid. I Tengnagel Jørgensens Gennemgang af Folketællingen for 1870 fastslår han, at der på dette Tidspunkt var 1 Snedker, 1 Skomager med 1 Svend, 5 Murermestre, 11 Tømrere og 3 Smede med 8 Svende. Desuden var der 1 Teglværksejer, Stenhuggere, 1 Stolemagermester og 1 Billedhugger, som lavede Gravmonumenter. Ved Hassings Opgørelse af Indkomsterne i Esbjerg i 1885 anslår han Indtægterne ved Fabriksvirksomhed, herunder et Maskinværksted med Jernstøberi og tre Teglværker til 60.000 Kr. af den halve Million, som han anslår Byens samlede Indtægter til.

I Tiden indtil århundredskiftet kom der imidlertid nye Virksomheder til. Skibsfører P. Brinch grundlagde Strandby Klædefabrik i 1876, 1880 anlagde Chr. Graff et Hvidtølsbryggeri, det første Andelsmejeri blev oprettet i 1890, og i 1892 oprettedes Schaub & Co.'s Fabrikker som Filial af Firmaet med samme Navn i Hamburg. Virksomheden begyndte som Tarmrenseri, men udvidedes senere til Fabrikation af og Handel med mange forskellige Kødvarer og Affaldsprodukter.

Fra Tiden omkring århundredskiftet og fremefter er det også på dette Område Konsul Lauritzen, der kommer til at præge Udviklingen. Det er ikke for meget sagt, at Lauritzen har taget Initiativet til næsten alle Byens større Virksomheder.

Det første Forsøg blev gjort i 1897, da Lauritzen oprettede Trikotagefabrikken „Dansk Jersey og Normalfabrik“. Nogle år efter blev denne Fabrik solgt til Firmaet C. Olesen i København, der senere solgte Fabrikken til Jydske Trikotagefabrikker. Jydske Trikotagefabrikker nedlagde Fabrikken efter nogle års Forløb, men Bygninger og Grund blev overtaget af Esbjerg Tovværksfabrik og brugt til denne Virksomheds store Udvidelser.

Allerede året efter Oprettelsen af Trikotagefabrikken blev Grunden lagt til den næste store Industrivirksomhed, Esbjerg Valsemølle. Det nye Firma, „Eriksen & Christensen“ gik godt, og man havde derfor i flere år syslet med Tanken om at oprette en Valsemølle i Tilknytning til det, da Tanken blev realiseret i 1898. Valsemøllen blev en af Byens betydeligste Virksomheder og står nu, efter at være nedbrændt og genopbygget i 1940, som den mest moderne og en af de største Møller i Landet.

I de samme år lagde en af Lauritzens Medarbejdere, Kaptajn Meinertz, Grunden til en Tobaksfabrik til Fremstilling af Tobak, Røg- og Skrå tobakker. Den var allerede i 1902 blevet en stor Virksomhed, da den blev overtaget af Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger, som i 1905 udvidede Produktionen til også at omfatte Cigarer. Umiddelbart før Krigen påbegyndtes en meget stor Udvidelse af denne Fabrik. Udvidelsen vil antagelig komme til at koste ca. 2 Millioner Kroner og vil gøre Tobaksfabrikken til den mest moderne Tobaksfabrik i Norden.

I 1904 gjorde Konsul D. Lauritzen de første Arbejder til Oprettelsen af den næste store Industrivirksomhed i Esbjerg, Esbjerg Tovværksfabrik. Det begyndte meget beskedent med, at Konsul Lauritzen lod bygge et Træskur til en Reberbane, der skulle levere Tovværk til hans Skibe og til Fiskeriet, som havde hans store Interesse. Firmaet kom til at hedde

„Esbjerg Rebslageri ved D. Lauritzen", og fra den første Begyndelse udviklede der sig snart en stor og blomstrende Virksomhed. Allerede to år efter at Reberbanen var bygget, kunne man se, hvilke Muligheder Virksomheden havde, og man gik derfor over fra Håndværk til Industri, byggede og anskaffede Maskiner. Samtidig ansattes L. P. Weidemann som Direktør og i 1909 omdannedes Virksomheden til Aktieselskab under Navnet Esbjerg Tovværksfabrik med en Aktiekapital på 150.000 Kr., Weidemann blev teknisk Direktør, og Fabrikkens nuværende Enedirektør, Konsul M. A. Broegård, blev Salgsdirektør. Fabrikken er nu Danmarks næststørste Tovværksfabrik.

A/S Eriksen & Christensen, som havde været Moderfirma til Valsemøllen, blev også Grundlaget for Oprettelsen af en anden stor Industrivirksomhed, Oliemøllen. Den blev oprettet i 1916 under Navnet Oliekagefabrikken A/S og med en Aktiekapital på 2 Millioner Kroner. Oliemøllen har senere gennemgået en bevæget Udvikling. Den solgtes allerede i 1918 til „De danske Oliemøller og Sæbefabrikker" og senere til Århus Oliemølle, der kun udnyttede den meget lidt. I de sidste år har Møllen igen været i Virksomhed, blandt andet med Fabrikation af Levertran og Fiskemel.

I 1919 oprettede Konsul Lauritzen Esbjerg Hermetikfabrik sammen med Fiskeskipper S. P. Sørensen. Denne Fabrik blev i en årrække drevet af Fyens Konservesfabrik, men er nu atter overtaget af Familien Lauritzen, der har udvidet Driften betydeligt i de sidste år.

Foruden Esbjerg Hermetikfabrik er der i årenes Løb oprettet adskillige andre Virksomheder, der bygger deres Arbejde på Fiskeriet fra Esbjerg Havn. I 1917 oprettede Transatlantisk Compagni således A/S Det Danske Frysning Compagni, og kort Tid efter etablerede en Kreds af Esbjerg Borgere „Esbjerg Isværk" samtidig med, at Fabrikant John M. Larsen oprettede De forenede Isværker, som fik til Opgave at levere Rå-is til Fiskeriet. I 1925 overtoges Det danske Frysning Compagni af Fabrikant John M. Larsen, der blandt andet optog Fremstillingen af Premier Is til Salg over hele Landet. Desuden oprettedes i 1930 Klarisværket og i 1935 udskiltes Rå-isfabrikationen fra De forenede Isværker som et selvstændigt Selskab, Vestjysk Krystal Isværk, der begge to leverer Råis til Kuttere og Lastbiler. Alle de tre Isværker er nu på samme Hænder.

I det hele taget har Fiskeriet i årenes Løb givet Arbejde til mange Virksomheder. Det er allerede nævnt, hvorledes et Skibsbyggeri var en af Esbjergs første Virksomheder. Der findes nu ikke mindre end 8 Kutterværfter i Esbjerg. Desuden er der Virksomheder, der er beskæftiget med Fabrikation af Fiskekasser, Maskinfabrikker og Maskinværksteder er beskæftiget med Reparation af Motorer, der fremstilles Radiosendere og Modtagere til Fiskekuttere, Vodbinderne har deres Arbejde i Tilknytning til Fiskeriet etc. Fabrikation af Skibsmotorer til Fiskekuttere var også Grundlaget for Carl B. Hoffmanns Maskinfabrik, der nu har en betydelig Fabrikation af Stålvinduer, og for Maskinfabrikken Christola, der blandt andet har givet sig af med Fabrikation af Landbrugsmaskiner og Slagterianlæg.

Af andre Virksomheder, der er vokset op i årenes Løb kan der være Grund til at nævne en Farve- og Lakfabrik, 5 Skotøjsfabrikker, Konfektionsfabrikker, Møbelfabrikker og andre Virksomheder, som udnytter Fordelene ved Esbjergs Placering som den eneste større By i Vestjylland.

Den seneste Udvikling for Håndværk og Industri i Esbjerg belyses gennem de to Erhvervstællinger i 1925 og 1935. Disse Tællinger viser tydeligt, at det stadig er som Handels- og Fiskerby, Esbjerg har sin Fordel, men de viser desuden, at Byens Håndværk og Industri er i stadig Udvikling. Esbjerg havde således i 1925 599 Virksomheder inden for Håndværk og Industri med et samlet Personale på 3651. I Forhold til de øvrige jyske Provinsbyer var dette meget beskedent, og de ti år til den næste Tælling viser da også en betydelig Fremgang. I 1935 havde Esbjerg således 870 Virksomheder med et samlet Personale på 4330, og Fremgangen i Forhold til andre Byer fremgår af følgende Tal:

	<b>Antal Virksomheder i 1935</b>	<b>Stigning i Antal Virksomheder 1925-35</b>
<b>Århus</b>	<b>2809</b>	<b>51,4 pCt.</b>

<b>Odense</b>	<b>2323</b>	<b>47,2</b>
<b>Ålborg</b>	<b>1385</b>	<b>32,7</b>
<b>Horsens</b>	<b>954</b>	<b>17,8</b>
<b>Randers</b>	<b>861</b>	<b>9,9</b>
<b>Esbjerg</b>	<b>870</b>	<b>45,3</b>
<b>Vejle</b>	<b>984</b>	<b>36,5</b>

Håndværkets og Industriens Organisation i Esbjerg, Esbjerg Hånd værker- og Industriforening, hører til Byens allerældste Foreninger. Den blev stiftet som en Håndværkerforening allerede i 1882, og den var dengang Forum for adskillige af de Drøftelser, Borgerne havde. Således var det almindeligt, at Foreningen indkaldte til Borgermøde på Morten Spangsbergs Hotel, når der var Spørgsmål af fælles Interesse, der skulle drøftes. Til at begynde med, havde Foreningen mange forskellige Opgaver, både faglige og selskabelige, idet Byen på det Tidspunkt ikke havde noget egentligt Foreningsliv. Senere oprettedes der adskillige andre Foreninger i Byen, og Foreningen kunne derfor samle sig om de Opgaver, der mere direkte var knyttet til Håndværkerstanden og, efter at Foreningen i 1901 var slået sammen med Byens Industriforening, til Industriens Interesser. Foreningens første Formand var Farver Bentsen, og i det længste Tidsrum var Maskinfabrikant Holger Olsen Formand for Foreningen. Den nuværende Formand er Smedemester Holger Lykke Thomsen.

Ved Siden af Samarbejdet med Fællesorganisationen for Dansk Hånd værk og Industri og andre rent faglige Opgaver har Håndværker- og Industriforeningens Indsats hovedsagelig samlet sig om Teknisk Skole, som Foreningen tog Initiativet til at oprette i 1883. Det var Lærlingene på Poulsens Jernstøberi og Maskinfabrik, der blev samlet til en Undervisning, og man begyndte med 7 Elever. Snart blev Undervisningen udvidet betydeligt, og i 1890 kunne Håndværkerforeningen rejse en selvstændig Bygning til den tekniske Undervisning. Den blev bygget i Englandsgade, og det var een af de første offentlige Bygninger i den unge, stærkt voksede By. Bygningen blev rejst ved Hjælp af Tilskud fra Borgerne og et Tilskud fra Staten på 9.500 Kr. Elevantallet gik efterhånden meget stærkt frem, og Skolen blev derfor snart for lille. I 1905 byggedes en ny Skolebygning samtidig med, at Skolen blev en selvejende Institution. Denne Skolebygning er senere udvidet i 1928 og i 1934, hvor der blandt andet blev tilbygget en stor Foredragssal. Foruden en Række rent tekniske Kursus har Esbjerg tekniske Skole en særlig Maskinist-skole, en Dagskole for Bygningskonstruktører og en Bygmesterskole, der er blevet oprettet i 1939. Skolens Forstander er Arkitekt J. C. B. Øhlenschläger.

Sideløbende med Mesterorganisationerne inden for Industri og Hånd værk skabtes Arbejderorganisationerne - de enkelte Fagforeninger og Sammenslutningen Arbejdernes Fællesorganisation. Den første Fagforening i Esbjerg blev dannet i 1887, det var Snedkernes Fagforening. Nu er de største Fagforeninger Arbejdsmændenes med 3050, Handels- og Kontormedhjælpernes med 1050 og Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening, der har godt 600 Medlemmer. Så godt som alle Fagforeninger er sammensluttet i Arbejdernes Fællesorganisation, der omfatter ca. 40 Fagforeninger med tilsammen 6500 Medlemmer. Denne Sammenslutning fandt Sted i 1936. Den nuværende Formand for Arbejdernes Fællesorganisation er Forretningsfører Robert Larsen.

Blandt de Ting, som Arbejderne har taget op, er også Spørgsmålet om Oplysning. De skabte deres egen Skole, idet Esbjerg Arbejderhøjskole blev oprettet i 1910. I 1917 fik den sin egen Bygning. Den nuværende Forstander for Esbjerg Arbejderhøjskole er Poul Hansen.

Fra Erhvervsorganisationernes og Bystyrets Side er der gjort et mål bevidst Arbejde for at fremme den Udvikling, der er sket. I 1937 kunne Esbjerg således indvie sin nye Lufthavn og dermed give synligt Bevis på, at Byen stadig fulgte med Udviklingen og var parat til at drage Fordel af de Hjælpemidler, som den tekniske Udvikling efterhånden stillede til Rådighed for Erhvervslivet. I 1938 etablerede Byens Erhvervsorganisationer og Bystyret i Fællesskab et Erhvervsråd og oprettede som den første By i Landet et Erhvervskontor, hvorigennem man ønskede at gøre et planmæssigt Arbejde for at fremme Byens Interesser på det erhvervmæssige Område. Erhvervsrådets Formand er Købmand M. R. Jørgensen.

De sidste Par år har medført særlige Forhold for Byens Erhvervsliv, men takket være dygtige Forretningsfolk, et fremsynet Bystyre og et Ønske om at gøre et positivt Arbejde for Byens erhvervmæssige Udvikling tyder alt på, at

Esbjerg også i den Tid, der kommer, vil fortsætte den Udvikling, der i Løbet af en så kort årrække har gjort den til Danmarks femte største By.

### **Sekretær Albert Nielsen og fiskeskipper Jens Simonsen Christensen skriver i 1942 om fiskeriet fra Esbjerg:**

Det første Fiskeri, der blev udøvet fra Esbjerg, lod intet ane om, at det skulle blive Begyndelsen til en af den senere opvoksede Bys vigtigste Næringsveje, thi det foregik udelukkende som lejlighedsvis Kystfiskeri og havde nærmest Karakter af at skulle sikre dets Udøvere den nødvendige Fisk til Husholdningsbrug.

Derimod er det historisk godtgjort, at der allerede i det 15. Århundrede var udviklet et stort Sæsonfiskeri fra de sydjyske Kystegne og med Ribe som Centrum for Fiskens Afsætning. I 1581-82 nævnes der f.eks. i Lensregnskabet for Riberhus Deltagelse af 59 „Lineskibe" (Kullerskibe), 9 „Torskeskibe", 73 „Skullerskibe" og nogle „Krogbåde" i et Sæsonfiskeri, som gjorde Riberfisk almindelig anset her til Lands, hvor den blev betragtet som det bedste Produkt, og fra Ribe leveredes der i hine længst forsvundne Dage hvert År tør Fisk til det danske Hof.

Ved Foden af Esbjerg Kleve sattes der i Årene 1850-60 en Mængde „Skullegårde" dvs. V-formede Gærder med et Garn eller en Ruse i Vinkelspidsen ud fra den flade Strand, og der fangedes i disse Gårde, hvis gavnlige Virkning betingedes af den store Forskel på Ebbe og Flod, overvejende Rødspætter og anden Fladfisk, men om noget egentligt Erhvervsfiskeri kunne der slet ikke tales, og de første Både, som blev benyttet til den Smule Fiskeri, der forekom, var nogle store, åbne Robåde, som på Grund af deres Tilspidsning såvel af For- som Agterstavn blev kaldt for „Horngjævere", fordi Bådernes Form umiddelbart ledte Tanken hen på Hornfisk.

Det skal dog nævnes, at en Fisker ved Navn Kresten Pedersen Burkall i Årene omkring 1860 forsøgte Fiskeriet i Grådyb med en større, sejldreven Dæksbåd, der havde 6 Mands Besætning, og han fortsatte med Årstidsfiskeriet i en længere Årrække, ligesom hans Efterkommere nu tager aktivt Del i Fiskeriet fra Esbjerg, medens de er bosiddende i Hjerting.

Den egentlige Begyndelse til et rationelt Fiskeri fra Esbjerg forekom dog først efter Vedtagelsen af Loven om Bygning af Esbjerg Havn i 1868, thi Ejerne af to „Horngjævere", som fra Tid til anden drev et Bakkefiskeri fra Strandby, kan lige så lidt som Kresten Pedersen Burkall gøre Krav på Titel af Erhvervsfiskere.

En sådan Titel kunne derimod med fuld Føje tillægges Fisker Lambert Sørensen fra Hjerting, der var vendt hjem til Danmark efter et Ophold i Amerika, hvor han havde ernæret sig som Fisker på canadiske Skonnerter. Han blev en af Datidens Foregangsmænd, og hans mange Bedrifter under Fiskeriet i og omkring Grådyb indledtes med, at han i 1872 rejste til Norge og købte en Dæksbåd, som han ganske alene sejlede til Esbjerg og benyttede til Linefiskeri i de nærmest liggende Farvande. Ligesom andre af Pionererne for Fiskeriet fra Esbjerg måtte Lambert Sørensen give Livet som Indsats, idet han tillige med to af sine Sønner forulykkede på en Fisketur i Horns Rev-Området umiddelbart før Jul 1894. Blandt andre af de første Fiskere i Esbjerg kan der være Grund til at nævne Ib Sørensen fra Hostrup Nord for Hjerting og Jørgen Frick, der ligesom mange af sine senere Standsfæller var indvandret fra Holmsland Klit.

Ingen af de her nævnte Fiskere fik dog Lov til at lægge til i Esbjerg Havn med den første Fiskefangst. Denne Ære tilkom Fisker Hans Øllgård (Nielsen), en Yngling på 32 År, der havde bosat sig i Smedegade i Esbjerg efter at have ladet sit Fartøj, „Delfinen", bygge på Fanø, som en Dæksbåd på ca. 5 Tons med Sejl.

Som Type for Vesterhavets Fiskere var Hans Øllgård Nielsen af Klasse. I Vinteren 1880-81 befrygtede man, at han var forlist under en Snestorm, der overrumplede „Delfinen" på Fiskepladsen. Hans Øllgård Nielsen styrede dog sikkert sit lille Fartøj ind gennem Grådyb, til det kom i Nærheden af Skallingen, hvor det mødte så svær Drivis, at Fartøjet blev nødsaget til at vende om. I mere end en Uge måtte „Delfinen" ligge og krydse, før det velbeholdent nåede i Havn, og de tapre, ombordværende Fiskere havde delt deres små Brødrationer og drikket smeltet Is dertil. Efter at Hans Øllgård Nielsens anden Dæksbåd „Kvik" var forlist i en Storm i 1888, opgav den første Fisker, som havde indbragt sin Fangst direkte til Esbjerg Havn, for stedse Fiskeriet.

I Foråret 1878 blev der dannet et Fiskeriselskab i Esbjerg bestående af Skibsbygger Dahl, Proprietær P. Breinholt, Møller Hansen fra Spangsberg Mølle, Uldspinder Brinck og Købmand Palludan, Varde. Selskabet købte „Delfinen" samt



to norske Både, „Eggi" og „Trækfuglen", ligesom det lod et Fartøj bygge på Fanø. Det sidstnævnte Fartøj blev kaldt „Nr. 1" og blev ført af Fisker Tarben Lodbjerg, der var kommet til Esbjerg fra Lønne i 1878, og i de følgende År fortsattes Indvandringen af Fiskere til Esbjerg.

Da det må formodes at være af lokalhistorisk Interesse, kan det oplyses, at nogle af de mest fremtrædende Fiskere i Esbjerg i Året 1882 var følgende: Hans Øllgård Nielsen, Søren Hansen, Niels og Ole Jensen fra Hanstholm, Lambert Sørensen, Jeppe Chr. Sørensen, Enevold Andersen Pedersen, den lange Chr. P. Sørensen og den lille Chr. P. Sørensen fra Holmslands Klit, Christian Gundersen og Simon Andersen fra Nyminde gab og Chr. P. Lodbjerg, der var Fører af Fiskeriselskabets Fartøj „Eggi", da det forliste under en Storm i 1880erne.

Disse Fiskere kan derfor karakteriseres som Grundlæggerne af Fiskeriet fra Esbjerg, men ingen af dem har sikkert tænkt sig, at Esbjerg skulle blive Danmarks største Fiskerihavn i Løbet af mindre end 50 År efter deres Indvandring hertil.

I de følgende År indtil Århundredskiftet forøgedes Indvandringen af Kystens Fiskere til Esbjerg i et stadig stigende Tempo, og navnlig indvandrede talrige unge Fiskere fra Holmslands Klit, hvis djærve Fiskerbefolkning derved kom til at danne Kernen af Esbjergs Fiskerbefolkning i den Årrække, da Udviklingen af det søgående Fiskeri fandt Sted, thi uden det Præg af indgroet og medfødt Sans for Fiskeriet forenet med den sindige, alvorlige Afprøvning af Datidens tekniske Hjælpemidler for Fiskeriet, som disse gæve Fiskere fra Holmslands Klit var i Besiddelse af, var der trods de grundlæggende Fiskeres Ildhu og Lyst til det eventyrlige Erhverv aldrig blevet noget Storfiskeri fra Esbjerg.

Fiskeriet blev i Årene fra 1880 til henimod 1890 udelukkende drevet som Linefiskeri med 600 Fiskekroge på hver af de såkaldte „Bakker". Maddingen var i overvejende Grad de Sandorm, der blev gravet på Flakkerne, hvor Esbjergs store Fiskerihavneanlæg nu er beliggende, og i ca. Halvdelen af Esbjergs daværende Hjem var der „Esepiger", som satte Maddingen på Krogene og gjorde „Bakkerne" klar efter endt Fiskeri. En dygtig „Esepige" kunne gøre 2 „Bakker" færdige til Brug pr. Dag og for sit brydsomme Arbejde kunne hun oppebære 2 1/2 Kr. samt i Tilgift en stor Kuller, der blev kaldt for „Gravehvilling" af Fiskerne.

Endnu bar Fiskeriet åbenbare Tegn på at være Årstidsfiskeri. Året var inddelt i to Sæsoner, nemlig Forårs- og Efterårsfiskeri, og skønt Bådene på 10-12 Tons kun blev drevet frem ved Sejlkraft kunne der foretages en Havtur i Døgnet med godt Fiskevejr. Forårssæsonen begyndte for Fiskerne i Midten af Marts Måned og sluttede hvert År omkring den 24. Juni, medens Efterårsfiskeriet indledtes i Begyndelsen af Oktober Måned, for at blive fortsat til ind i Januar Måned, da Isen forhindrede Fiskerne i at komme på Havet.

Fangsten bestod hovedsagelig af Kuller og Torsk, og allerede for ca. 60 År siden begyndte Eksporten af Fisk fra Esbjerg til Tyskland, når Fiskerne blot kunne opnå en Pris af 5 Pf. pr. Pund i Forårstiden og 8 1/2 -9 Pf. under Efterårsfiskeriet. Dersom denne Pris ikke kunne opnås, blev Fiskefangsten saltet og tørret på et stort Stykke Hede beliggende i den vestlige Bydel af Esbjerg. Her var der anbragt Brønde, for at Fisken kunne blive ordentlig rengjort og saltet, og når dette var sket, blev Fangsten bredt ud på Heden til Tørring. Hver Aften blev Fiskene „stuvet" ved at anbringes i Stakke, som blev presset sammen ved Hjælp af Jernstykker eller store Sten. De tørrede Kuller blev afhændet pr. Lispund (8 kg) og kunne sjældent indbringe mere end 3 Kr. for et sådant Kvantum.

En kort Tid anvendtes til Fiskeriet i denne Periode et lille Skovlvåd, som var yderst fiskedygtigt, og det kom til at danne Mønster for de større Trawl, der i Årene efter denne Tidsperiode blev anvendt af Fiskere i de Lande, der grænser op til Nordsøen, men den store Begivenhed, der skulle komme til at danne Indledningen til „en ny Æra" for Fiskeriet fra Esbjerg, hændte dog i Marts Måned 1887, da et Fiskerfartøj med en Besætning hjemmehørende i Lilleheden kom til Esbjerg for at udøve Fiskeriet ved Hjælp af et Snurrevåd.

Efter kun to Dages Fiskeri kom dette Fartøj i Havn med 200 Snese levende Rødspætter, og da 3 Frederikshavnerfartøjer i April Måned samme År opnåede et ligefrem opsigtvækkende Udbytte ved Fiskeri med Snurrevåd, blev Pionererne for Esbjergs Fiskeri meget hurtigt overbeviste om, at det var ved Hjælp af dette Redskab og i Kraft af Rødspætternes rigelige Forekomster i Helgolandsbugten og Horns Rev-Området, at Fiskeriet fra Esbjerg skulle opnå sin Guldaldertid, men der var da allerede forløbet ca. 40 År, siden Jens Laursen Væver havde konstrueret det skån somme og fiskedygtige Snurrevåd.

Jens Laursen Væver blev født År 1822. Han var oprindelig Studedriver, men blev senere Fisker og opfandt sit Snurrevåd i 1848. Skønt Erfaringen har godtgjort, at der ved hans Opfindelse var skabt det betydeligste af samtlige Fiskeredskaber, høstede Jens Laursen Væver ikke selv økonomisk Vinding af sin geniale Opfindelse. Han døde som en fattig Mand i Året 1914. De seneste År af hans Liv havde Staten bevilget ham en Årpenge, og Esbjerg By hædrede den beskedne Opfinders Eftermæle ved at afsløre en Bronzestue til Minde om ham i Året 1918.

De store Perspektiver for en Udvikling af Fiskeriet, der var åbnet ved Snurrevådsfartøjernes Besøg i Esbjerg i Foråret 1888, førte med sig, at Datidens Fiskere anskaffede sig andre Fartøjer, og da en Hovedfaktor ved sådanne Anskaffelser var Spørgsmålet om, hvor stor Dam, der forefandtes i Fartøjet, kunne det ikke undgås, at Esbjergs Fiskerflåde i det kommende Tiår blev meget uensartet, idet der blev indkøbt mange gamle Fartøjer - dels kutterriggede dels skonnertriggede - fra bl.a. Limfjordsbyerne, men navnlig blev der fra England indkøbt en Række gamle Smakker med klingende Navne som „Young hero“, „Grandcharge“ og lignende.

Allerede forinden denne Epoke var de fleste Både blevet udstyret med et Håndspil, der bestod af et stort Hjul i Midten og en Spilkop i hver Ende. To Mand af Besætningen trak da Spillet, medens to andre Mand passede hver deres Line under Indhivning af Snurrevådet, der snart blev det eneste Redskab, som anvendtes. Håndspillene afløstes i 1893 af små Dampspil med 3 HK, og det sidste Håndspil blev bragt i Land i Året 1900 fra Fiskeskipper N. A. Thygesen's Kutter „Ella Alexia“.

Før Snurrevådet blev almindelig anvendt i den herværende Flåde af Fiskerfartøjer kunne Fiskeriet i de to Sæsoner give et samlet Bruttoudbytte på ca. 4.000 Kr., men i de følgende År steg det jævnt til 6-8.000 Kr. og et gennemsnitligt Udbytte i Årene umiddelbart efter Århundredskiftet var omkring 10.000 Kr. brutto.

Dette stod i Forbindelse med, at Rødspættefiskeriet, der blev det bærende Fiskeri for Esbjergs Fiskerbefolkning og i det hele taget det Fiskeri, der betingede Anlægget af en stor og moderne Fiskerihavn med Hyttefade og Slæbesteder til Pakning af de levende ilandbragte Rødspætter, kunne udøves i større Afstand fra Esbjerg Havn, når Fartøjerne var udstyret med Dam, så de kunne indbringe Fangsterne i levende Tilstand. De første Hyttefade - 20-30 Stykker i alt - blev straks anskaffet og blev anbragt på en Oplagsplads ved Esbjerg Dokhavn, hvorfra de hurtigt kunne bringes til det lille Slæbested i det sydøstlige Hjørne af Esbjergs første Fiskerihavn, hvor der imidlertid kun var Plads til 2 Hyttefade ved Siden af hinanden, når Pakning skulle finde Sted.

Af revolutionerende Betydning for det Storfiskeri, som måtte komme, når det menneskelige Materiale og Fartøjernes Materiel var af den Kvalitet, som fordres til et søgående Fiskeri, blev det, da Fisker Tarben P.

Jensen i Marts Måned 1899 havde ladet indbygge den første faste Skruedrevet af en 3 HK „Dan“ Motor til sit Fartøj „Tumleren“, og i de nærmeste År efter 1900 skete der, som Følge af at Forsøget med „Tumleren“s Motor med fast Skrue i et Træfartøj faldt overmåde heldigt ud, en fuldstændig Omlægning af Fiskernes Materiel, således at det mekaniserede Fiskeri i disse År tog sin glørværdige Begyndelse. Hertil bidrog også den Kendsgerning, at det fra 1898 blev muligt at opnå Statslån i Fiskerfartøjer, hvad der ikke tidligere havde været Adgang til.

Omlægningen til det mekaniserede Fiskeri illustreres bedst ved. Oplysningen om, at der i Året 1900 kun var godt 200 Fiskerfartøjer med Maskinkraft i hele Danmark, men i Årene indtil 1910 var dette Antal steget til 4600 således at man efter den Tid kun spekulerede på at gøre Motoranlæggene i Fiskerfartøjerne endnu mere kraftige end de første små Motoranlæg, og der findes nu i Esbjergs Fiskerflåde de Fartøjer, der har en Maskinkraft på mere end 200 HK, men det almindeligste for større, søgående Kuttere er dog fra 70 til 100 HK Råolienmotorer.

I Årene efter Snurrevådets Sejrsang anvendte Fiskerne små Joller, hvormed man roede Dragelinerne ud fra den forankrede Kutter, men efter Glødehoved-motorernes fuldstændige Erobring af Fiskernes Tillid, blev der i Årene fra 1902 til 1917 benyttet små Joller med en Motorkraft på fra 2 til 6 HK til Udsætning af Snurrevådets Drageliner, og den Mand, der nu kaldes Bedstemanden om Bord i vore Fiskerfartøjer, kaldtes dengang for „Jollemanden“, og det var hans Opgave at forestå Udsejlingen af Vådlinerne, medens den øvrige Besætning skulle overvåge Vådets Indhivning. Den første Motorjolle til Brug om Bord i en Kutter med Hjemsted i Esbjerg blev bygget af Skibsbygmester Raun Byberg til Fiskeskipper Jens Hansen. Jollens Maskinkraft var på kun 1 1/2 HK, og Motoren blev leveret af Firma C. Møllerup, Esbjerg, der nød

megen Anseelse for sit dygtige Initiativ.

Samtidig med den almindelige Omlægning til motordrevne Fiskerfartøjer skete der en total Forandring af Spillenes Konstruktion. De tidligere anvendte Håndspil og Dampspil blev kasserede, og Vådspillet, hvorved Snurrevådet blev hevet ind til Kutteren, blev direkte forbundet med Motoranlægget, og herefter blev Vådspillet anbragt på Fartøjets Dæk oven over Maskinrummet og tilkoblet Motoren enten ved Kædeetræk eller Drivrem. De moderne Vådspil blev forsynet med dobbelte Spilkopper, medens et Kabelarhjul som andet teknisk hjælpemiddel siden har drevet Ankerspillet.

Endnu en lille, men afgørende Opfindelse blev gjort, da Stopmaskinen blev koblet til Vådspillet. Forhen skulle Vådlinerne skydes op ved Håndkraft, men den moderne Stopmaskine overtog en automatisk Op skydning af de ofte lange Vådliner, der bruges under Fiskeriet. Den første Stopmaskine til et Fartøj i Esbjerg blev konstrueret af Maskinfabrikant P. Larsen. Han havde knyttet Forbindelse med Kerteminde Jernstøberi, og Restauratør Danckwardt i Esbjerg blev Repræsentant for de Stopmaskiner, som Firmaet fremstillede under Navnet „Hjerter Es"! De to første Stopmaskiner til Esbjerg-Flåden blev leveret til Brødrene Hans Chr. Andersen og Jens Andersen til Installation i deres Fartøjer „Nordsøen" og „Vestkysten". Dette fandt Sted i Året 1905.

Som en banebrydende Foreteelse indenfor Snurrevådsfiskeriet fra Esbjerg må det nævnes, at Fiskernes Bestræbelser efter Indførelsen af det mekaniske Fiskeri gik ud på at finde frem til en ganske ny Fartøjstype, hvorved man kunne undgå at anvende de små Motorjoller på Fisketurene, og Skibskonstruktørerne havde et betydeligt Hovedbrud.

I Årene fra 1912 og fremefter blev der bygget adskillige små Fiskerfartøjer på 15-20 Tons og udstyret med Råolienmotorer på 35-40 HK og mere, det var de såkaldte „Hajer" - et Navn, der vel i sin Oprindelse var tillagt en hånende Betydning, fordi de ældre Fiskere med de store, men langsommere sejlede Kuttere ikke straks kunne forlige sig med den nye Type, hvis største Fordele var, at Fartøjet var hurtigt sejlede, fra 6-8 Knob, samt at det kun var nødvendigt at have en 3 Mands Besætning om Bord, medens der om Bord i Kutterne oftest var indtil 6 Mands Besætning; men den mest betydningsfulde Fordel var dog den, at Fiskerne ved Brug af en „Haj" selv kunne foretage Udsætning af Snurrevådet på den Måde, at Fartøjet forlod dets Ankergrejer og for egen Maskinkraft sejlede Vådliner og Snurrevåd ud, indtil Indhivningen kunne begynde, når „Hajen" var vendt tilbage til sin Ankerplads.

Den nye Fiskemetode fordrede naturligvis nogen Øvelse og Erfaring, men det kom altsammen hurtigt for de arbejdsvante Fiskere, og ved Hjælp af „Haj"-typen blev det muligt at affiske meget større Områder af Vesterhavet end tidligere, da den noget blandede Fiskerflåde sædvanligvis kun udøvede Fiskeriet i Horns Rev-Området og til en Afstand af ca. 65 Sømil fra Esbjerg.

Fiskeskipper Helmuth Kragh byggede den første „Haj" til Esbjergs Fiskerflåde, og det tjener ham til så megen mere Ære som han udførte en stor Del af Arbejdet på det nye Fiskerfartøj ved egne Hænders Brug. Den første „Haj" i Esbjerg fik Navnet „Goliath". Det var ikke noget særlig stort Fartøj, men dets Manøvre dygtighed under den moderne Fiskemetode vandt snart Hævd, og der blev i Årene indtil Verdenskrigens Udbrud bygget talrige „Hajer" til herværende Fartøjsere.

Udviklingen af Fiskeriet fra Esbjerg førte med sig, at der blev indført stadig større Kvanta Fisk til Esbjerg Havn, således at Antallet af Hyttefade måtte forøges ganske betydeligt fra den første Begyndelse, og flere og flere Fiskeeksportører tog Del i Fiskeafsætningen, som senere skal omtales.

Til Illustration af Fiskeriets Udvikling skal nedenstående Statistik meddeles om Antal af Fiskere samt Værdi af Fartøjer og deres Fangst:

År	Antal af	Værdi i Kr. af	Samlet Fangst (Esbjerg plus fremmede Fartøjer) i Kr.	Samlet Omsætning over Esbjerg Havn i Kr.

	<b>Erhvervsfiskere</b>	<b>Større fartøjer</b>	<b>Fartøjer</b>	<b>Fangst (Esbjerg Fartøjer)</b>		
<b>1885</b>		<b>10</b>	<b>30.000</b>	<b>30.700</b>		
<b>1904</b>	<b>358</b>	<b>75</b>	<b>970.000</b>	<b>387.000</b>	<b>830.000</b>	<b>1.300.000</b>
<b>1912</b>	<b>432</b>	<b>164</b>	<b>1.600.000</b>	<b>1.294.000</b>	<b>1.747.000</b>	<b>4.205.000</b>

Nutidens søgående Fiskerflåde i Esbjerg fordeler sig efter Størrelsen i to Hovedgrupper. De mindre „Hajer" på indtil ca. 20 Tons og de større Kuttere på indtil et halvt Hundrede Tons - med ganske enkelte Undtagelser på en Størrelse herover. Især den sidste Gruppe er vokset meget stærkt i Årene siden 1920, og det er navnlig denne Gruppes Fartøjer, der sættes ind på Fiskeriet i den åbne Nordsø, hvor et yndet Fiskeområde har været Doggerbank omtrent midt i Nordsøen mellem 54° og 56° nordlig Bredde og mellem 1° og 5° østlig Længde. Vanddybden er de fleste Steder fra 25 til 40 Meter og den mindste Dybde er 13 Meter.

Her er de fleste af Esbjergs Fiskere stedkendte og vænnede til at tage de Afbrydelser af Fiskeriet, som kan forekomme med pludselig opstående Storme, der tvinger Kutterne til at blive liggende stille for Fortøjningerne.

Selv om de nutidige, søgående Kuttere vel egentlig ikke er andet end større „Haj"-Former, har der dog gennem Årene været en klar Skillelinie mellem de Fartøjer, der væsentligt er indstillet på at indbringe Rødspættefangsterne i levende Tilstand, de såkaldte „Damfartøjer", og de Kuttere, der hovedsagelig indbringer slagtede og ispakkede Fisk fra de længere Afstande fra den hjemlige Havn, de tætbyggede Fartøjer.

Et moderne Fartøj til Vesterhavsfiskeri repræsenterer en normal Fremstillingspris på ca. 50.000 Kr., hvori er medregnet Prisen for et komplet Maskinanlæg, de tekniske Hjælpemidler, Fiskeredskaber samt Radiosender og Pejler. Sådanne Kuttere bygges i Overensstemmelse med Skibstilsynets strenge Krav til Fartøjer, der ønsker at udøve Fiskeriet i det åbne Hav, og der forefindes elektrisk Lys om Bord samt en efter Fiskeri- og Pladsforholdene om Bord velindrettet Kahyt, hvor Mandskabet kan opnå den fornødne Hvile og Forplejning under Fisketurene, hvis Varighed som Regel udstrækkes til 14-20 Dage under almindelige Forhold.

Til Forrentning af en moderne Kutter er det nødvendigt at sikre en Bruttoindtægt ved Fiskeriet på mindst 30.000 Kr. om Året, men det er jævnlig sket, at flere af de søgående Fiskerifartøjer er kommet op på mere end det dobbelte af Minimumskravet. Af Bruttobeløbet lønnes den ombordværende Besætning med Procenter, idet Besætningen - sædvanlig fire Mand - oppebærer fra 45 til 50 Procent af Fiskeriets Bruttofortjeneste. Almindelige Procentsatser har gennem Årene været: Fiskeskipperen 17-20 pCt., Bedstemanden 13 pCt., Trediemanden 10 pCt. og Kokkedrengen 5-6 pCt.

Med denne Aflønningsform har fulgt den levende Interesse, hvormed Fiskerne i Esbjerg optages af det daglige Arbejde på Havet. Der kendes ikke til 8 Timers Arbejdsdag, når Fiskeriet foregår, og det er rent ud utroligt, hvilke Anstrengelser og fysiske Prøvelser en fire Mands Besætning på en Vesterhavskutter kan udsætte sig for, når Fartøjet er kommet i et udbytterigt Fiskeri.

Som det har været nævnt i det foregående viste der sig på et tidligt Stadium af Fiskeriets Udvikling for Esbjergs Vedkommende en foretagsom Trang til at søge Overskudsfangsten afsat på fremmede Landes Markeder, og blandt de første Opkøbere af Esbjergfiskernes Fangst skal nævnes Hotelejer Morten Spangsberg, Restauratør Steffensen og Fiskehandler Mouritz Rasmussen, der allerede i 1884 startede et Kompagni med det Formål at købe og eksportere de Fiskefangster, der blev indbragt til Esbjerg Havn, men efter få Års Forløb sluttede Fiskerne sig sammen og startede „Esbjerg forenede Fiske eksportforretning" med Restauratør Meyer som Forretningsfører. Virksomheden var endog så forudseende, at den lod opføre et Pakhus med tilhørende Isrum på Esbjerg Havn.

Det viste sig imidlertid snart, at der var Brug for et Mellemlid til at tage sig af alle de efterhånden udviklede Forretninger, der fulgte med Fiskens Afsætning, og frasat nogle korte Perioder, i hvilke Andelstanken bar Frugt, således at der opstod Fiskesalgforeninger efter almindelige gensidige Regler, har Omsætningen af Fisk på Esbjerg Fiskerihavn været lagt

i Hænderne på en stadig voksende Skare af Fiskeeksportører, der har forstået at finde nye Markeder for Fiskefangster, der blev indbragt til Esbjerg, og i den nyere Tid har tunglastede Biler med Påhængsvogne overtaget Transporten af den væsentligste Del af det Kvantum Fisk, der herfra er blevet forsendt til de sydlige Markedslande, hvoraf Tyskland har været et Hovedmarked, og i vore Dage findes der på Esbjerg Fiskerihavn ikke mindre end 70 Fiskeeksportforretninger, der med indsigtfuld Dygtighed overvåger det betydningsfulde Led i Fiskeriets Forhold at opkøbe, sortere, pakke og forsende de Mængder af Fisk, der indbringes til Esbjerg Havn, og denne er efterhånden blevet et Centrum for dansk Eksport af Fisk.

Indtil Krigen i 1939 regnedes der med, at England aftog 20 Mill. kg Fisk fra Danmark, og hele dette Kvantum blev udført over Esbjerg med DFDS.' Rutebåde - en anselig Stigning siden Året 1900, da der kun blev forsendt ca. 2 Mill. kg Fisk til England over Esbjerg. Således var England et afgjort Hovedmarked for danskfanget Fisk, men i Almindelighed regnede man med, at Tyskland aftog et lignende Kvantum Fisk som England og mindre Kvanta blev afsat til Markedslande som Holland, Belgien, Svejts, Czekoslovakiet og Italien - de såkaldte sekundære Markeder, som burde udnyttes stærkere.

En overvejende Del af de samlede Eksporter af Fisk foregik over Esbjerg, men ved Siden af disse Forsendelser blev der af Fiskekuttere fra Esbjerg oplosset betydelige Kvanta Fisk direkte i udenlandske Havne, hvor Esbjergkuttere sås både i Grimsby, Ymuiden, Cuxhaven og andre kendte Havne. Navnlig Årene omkring 1921-23 var denne direkte Afsætning af Fisk almindelig kendt blandt Fiskerne, og i Årene fra 1934 til 1939 havde et halvt Hundrede Fartøjer fra Esbjerg Licens til at oplosse deres Fangster i engelske eller hollandske Havne - i øvrigt til stor Fortrydelse for mange senere tilkommende Fiskere, som ikke kunne opnå den attråede Licens.

I denne Forbindelse skal ligeledes omtales Fiskeriet under Island, hvori større Kuttere bl.a. fra Esbjerg allerede deltog så tidligt som fra År 1900 til 1908. Med Garn og Våd blev der fisket Rødspætter i de islandske Fjorde, og medens man i Begyndelsen saltede Fangsten om Bord for at afsætte den på det hollandske Marked, forsøgte man senere at afsætte Fangsten i fersk Tilstand på det engelske Marked ved Hjælp af lejede Transportdampere.

På Grund af den overmægtige Konkurrence, der blev påført de små, danske Fiskerfartøjer fra engelske og tyske Fiskedampere, blev Driften efterhånden urentabel, og en Række Forlis og Havarier bragte dette Fiskeri til midlertidigt Ophør.

Men i Året 1925 gik nogle af de største Fiskerfartøjer fra Esbjerg atter på Fiskeri under Island, hvor der siden hver Sommer har været arbejdet med Våd og Trawl i de islandske Farvande - de seneste År af i alt 12 Fartøjer hvoriblandt nogle hjemmehørende i Frederikshavn.

En helt ny Fase for Fiskeafsætningen i Esbjerg opstod i 1922, da den første Beskikkelse til at afholde offentlig Auktion over fersk Fisk i Esbjerg blev givet til daværende Fiskeeksportør Laur. Rønn, der samme År påbegyndte Auktionsforretning, som senere blev efterfulgt af endnu to Beskikkelser som Auktionsmestre, nemlig til daværende Fiskeeksportør Jørgen Christiansen, hvis Søn, Chr. P. Christiansen, videreførte Forretningen efter Faderens Død, og den tidligere Fiskeskipper Chr. Boye.

Ved Udgangen af Året 1923 var der således ialt 3 Auktionsmestre, der mod et fast procentvis Salær af Bruttoværdien solgte Fiskernes Fangst til Eksportørerne, og denne Salgsmetode har siden været anvendt til almindelig Tilfredshed ikke alene for Fiskerne, der før den Tid var vant til at skulle hente en Eksportør for at få et Bud på deres Fangst, men også for Eksportørerne, der havde Lejlighed til forinden Auktionernes Afholdelse at se alle de tilførte Fangster opstillet i sorteret og opvejet Stand.

En iøjnefaldende Mangel var der forbundet med Fiskernes Salg ved Auktion i de første År, fordi Afsætningen uanset Vejr og Vind måtte foregå under åben Himmel, men der blev inden længe rådet Bod på denne Kalamitet, da Auktionshallen blev opført ved Sydkajen af Fiskerihavnens første Bassin, hvor den var færdig til at tages i Brug i April Måned 1925. Den første Auktionshal havde en Længde af 150 Meter, men allerede i 1931 måtte Hallen forlænges med yderligere 50 Meter, og i de allersidste År har det endog vist sig nødvendigt at søge om Opførelsen af endnu en Auktionshal, der antagelig vil få sin Beliggenhed vinkelret på den i 1924 og 1931 opførte Halbygning.

Til Brug i Hallen blev der fremstillet særlige Auktionskasser, hvori Den levende Fisk tages ind over Slåbestedet på Fiskerihavnen, hvor Fiskeeksportørerne har deres Huse. Fiskefangsterne kunne præsenteres for Køberne, ligesom der

blev anskaffet Rengøringsmaterialer til de 7-8000 Auktionskasser, der efterhånden kom i Brug for at bestride de daglige Forretninger.

I de senere År har kun Auktionsmestrene Boye og Chr. P. Christiansen fungeret ved Fiskeomsætningen i Auktionerne på Esbjerg Havn. I 1931 forsøgte Fiskerne også at etablere Auktion over levende ilandbragte Rødspætter, men Planen herom slog aldrig rigtig Rod, skønt det ydre Apparat tilsyneladende var bragt i den skønneste Orden. Handelen med levende Rødspætter foregår derfor fremdeles efter Traditionerne fra Esbjergs første Tid som Fiskericentrum, idet Fiskeeksportørerne stundom kun trevent er at formå til at byde på Fiskernes Fangst, medens der til andre Tider kan være ligefrem Rift om de levende ilandbragte Rødspættefangster. Ved Esbjergs Fiskeauktioner sælges der årlig 11-12 Mill. kg Fisk.

Esbjerg har siden Begyndelsen af dette Århundrede været Danmarks betydeligste Fiskerihavn, og der regnes med, at ca. 1450 Mennesker i Esbjerg By direkte har aktiv Tilknytning til Fiskerierhvervet. Disse mange Fiskere fordeler sig på i alt ca. 380 søgående Fiskerfartøjer foruden adskillige mindre Både, og den samlede Værdi af de her hjemmehørende Fartøjer må - efter at Materiellet som Følge af Fornyleslove og Støtteforanstaltninger ved Lovgivningen er gennemført - anslås til ca. 15 Mill. Kr., medens Værdien af Fiskeredskaber kan ansættes til ca. 1,2 Mill. Kr. - en ganske anselig Stigning siden 1884, da Værdien af de 14 her hjemmehørende Fiskerfartøjer var anslået til 24.700 Kr.

Under skiftende Kår har Esbjergs Fiskerbefolkning røgtet deres farefulde Gerning på Havet gennem Årene. Undertiden har Fortjenesten været så beskedent, at det måtte ydmyge en Stand at nøjes med en så ringe Fortjeneste efter et Års anstrengende og opslidende Arbejde og til andre Tider har Fortjenesten været ganske tilfredsstillende, så den gav Fiskerne de gode Betingelser for at kunne opnå økonomisk Uafhængighed; endelig har der også været enkelte År, hvor Fortjenesterne til vore Fiskere har været så god, at det gav Anledning til unødigt og urigtig Sensationssnak.

I normale År omsættes der i alt på Fiskerihavnen ved den Førstehåndsværdi, som Fiskerne opnår for deres Fangst, ca. 10- 12 Mill. Kr. for et Kvantum Fisk på 14-15 Mill. kg. Dette turde ikke misundes Fiskerne, når det betænkes, at 1.450 Familier direkte skal ernære sig ved Fiskeriet, og Gennemsnitsbruttoindtægten for en Erhvervsfisker har udgjort følgende Beløb i Kroner:

1913	1919	1925	1931	1937	1940
1.211	3.300	2.841	2.145	2.478	3.727

Sættes Tallet for 1913 = 100 viser Indtægterne for Fiskerne i Gennemsnit følgende Svingninger i Forhold hertil:

1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
193	200	200	205	224	240	308

Således at der altså forekommer en stadig stigende Linie i Indtægterne til vor Fiskerbefolkning.

Herimod kan så opstilles de altfor store Tab af Menneskeliv og Materiel, som den herværende Fiskerflåde gennem Årene har måttet tåle.

Store Katastrofer har i Årene 1909, 1921, 1923, 1924, 1926, 1935, 1936, 1938 og 1940 ramt Esbjergs Fiskerflåde og de Besætninger, der tjente til Livets Ophold trods de truende Farer ved Arbejdet på Havet. Størst var Tabene af Menneskeliv i Årene 1936, da 40 Fiskere fra Esbjerg mistede Livet som Følge af Stormulykker på Søen, og 1940, da 30 Esbjergfiskere, hvoraf de 16 var Familieforsørgere, mistede Livet ved Kutteres Forlis.

I de År, der her er beskrevet om Fiskeriet fra Esbjerg, må de samlede Tab regnes til ca. 400 Fiskere fra Esbjerg, idet Tabene af Menneskeliv alene i Tiden siden Århundredskiftet har været 383 Fiskere, der enten var hjemmehørende i Esbjerg eller forhyret med Fartøjer hjemmehørende indenfor Esbjerg Tolddistrikt. Det må siges at være et forfærdende stort Tal,

og Tabslisterne har endog udvist Stigning gennem de senere Års Fiskeri, men alligevel fortsætter Fiskerbefolkningen ufortrødent det hårde Arbejde for at fravryste Havet deres Føde, og det tjener Standen og vor By til Ære.

På forskellig Måde ydes Forsorg for Fiskernes Enker og uforsørgede Børn i Esbjerg, idet Esbjerg Fiskeriforening har oprettet et Hjælpefond, af hvis Midler der uddeles Understøttelser ved Juletid til de mange Fiskerenker og deres Børn, ligesom der fra en Institution som f.eks. „Kronprins Frederiks Fond“, der har Sæde i Ringkøbing, gennem Årene er blevet udbetalt mange Tusinde Kroner i Understøttelser een Gang for alle til forulykkede Fiskeres Pårørende.

Esbjerg By har deltaget i de Sorgens Budskaber, der fra År til År er modtaget fra Søen, idet Byens Befolkning gennem de seneste År i stort Tal har overværet de Mindegudstjenester, der hvert Års Nytårsdag har været afholdt for de i Løbet af det foregående År forulykkede Fiskere, men også på anden Måde har Byen vist Vilje til at hædre de forulykkede Fiskeres Minde.

Således blev der i 1936 indviet en Mindeplads for de forulykkede Fiskere. Pladsen var beliggende på Esbjerg Fiskerihavn, men da Byen indså, at denne Mindeplads var af et for ubetydeligt Format, besluttede man i Fjor at yde en Kapital til Anlæg af en Mindepark ved Hjerting vejen. Her opføres der på en græsbevokset Flade en Mindegård af Granitkvadersten, og inde i selve Mindegården har Ny Carlsberg Fondet givet Tilsagn om at ville bekoste Udførelsen af 3 Relieffer, der skal symbolisere Fiskerens Gerning og daglige Liv om Bord og i Hjemmet. Reliefferne udføres af Billedhuggeren August Keil, og på Granitmuren vil Navnene på de 383 Fiskere, der siden 1900 måtte give Livet som Indsats for deres Erhverv, blive indhugget i kronologisk Orden.

Siden Året 1900 har der været beskæftiget Fiskerikontrollører på Esbjerg Fiskerihavn. Deres Opgave har bestået i at undersøge, om de ilandbragte Fiskefangster overholdt de Mindstemål, der iflg. Saltvandsfiskeriloven eller andre Bemyndigelseslove var fastsat for Ilandbringelse af de forskellige Fiskearter.

Desuden har Fiskerikontrollen fungeret som Bindeled mellem Administrationen for vort Fiskerierhverv og de lokale Fiskere, således at f.eks. alle Andragender om Statslån og Tilskud til Fornyelse eller Reparation af Fiskerfartøjer har skullet forelægges Fiskerikontrollen, der endvidere har overvåget de ekstraordinære Foranstaltninger, som Krigen førte med sig i Retning af Rationeringsbestemmelser for Fiskeredskaber og lignende. Gennem mangfoldige År varetoges Fiskerikontrollens daglige Forretninger af afdøde Fiskeribetjent P. Tæbring, medens Overfiskeribetjent Axel Jensen i de senere År har været Leder af Fiskerikontrollens Forretninger i Esbjerg.

Allerede i Året 1902 viste der sig Trang for et Sømands- og Fiskerhjem i Esbjerg, og Sømandshjemmet på den gamle Havn blev opført 1903 som en selvejende Institution.

Det følgende År besluttede Bestyrelsen for Sømandshjemmet at oprette „Esbjerg Fiskeskipperskole“, der fik Lokaler i det nyindrettede Sømandshjem, hvor gennem Årene mange Hundrede Fiskeskippere har modtaget deres nautiske Undervisning, navnlig efter at Skolen ved Navigationsloven af 1916 blev statsunderstøttet og kunne fungere som Dagskole med Undervisning i Vinterhalvåret fra Kl. 9 til 16. Gennem Årene har Styrmand Jürgensen, Skibsfører J. P. Sigurdson og Skibsfører A. Lindquist virket som afholdte Bestyrere for Esbjerg Fiskeskipperskole.

Efter Indvielsen af den ny Fiskerihavn blev der opført endnu et Sømandshjem samt Halle-restaurationen på denne Havns Terræn.

I 1884 blev der med daværende Toldforvalter Hassing som Formand oprettet en „Forsikringsforening for Fiskefartøjer“, men det viste sig snart, at Risikoen blev større end en lokal Forening kunne forsvare at bære, og man tilsluttede sig derfor i 1898 „Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug“, der var stiftet i 1889 og omfattede hele Landet. Siden 1923 har „Forsikringen af danske Fiskefartøjer“, som denne gensidige Forsikringsforening nu benævnes, haft et selvstændigt Afdelingskontor i Esbjerg, hvor de daglige Forretninger gennem de forløbne År har været ledet med Myndighed og Forståelse af Assurandør Wald. Voss.

I 1924 stiftede en Kreds af Fiskere i Esbjerg en gensidig, lokal Forsikringsforening mod Søskaade. Foreningens Navn blev „Union“, der nu har Sørisiko for mere end 100 Fartøjer i Esbjerg. Gennem de År, der er forløbet siden Stiftelsen, har

de daglige Forretninger været varetaget med Dygtighed og Flid af fhv. Fiskeskipper N. A. Thygesen, der selv var blandt de i Halvfemserne indvandrede Fiskere fra Holmsland Klit.

Endelig kan det nævnes, at de forskellige Ulykkesforsikringsforbund for Fiskeriet siden 1900 har haft en lokal Tillidsmand i Esbjerg. Den første var afdøde Fiskeskipper Chr. Muff Christensen, men siden 1906 har nu pens. Havnebetjent K. L. Thuesen været Ulykkesforsikringens Tillidsmand her i Esbjerg.

En Redningsdamper har periodisk været stationeret i Esbjerg til Hjælp for Fiskerflåden, når den var i Havsnød, siden 1923, og siden 1929 har et Redningsskib haft fast Station i Esbjerg, hvor det har fungeret til Betyggelse for Fiskerbefolkningen, når de frygtede Efterårs- og Vinterstorme truede deres Liv og Velfærd. Det nye, smukke Redningsskib „F. V. Mortensen" blev stationeret i Esbjerg efter dets Bygning i 1938. Det føres af Kaptajn Svend Klausen.

Ligeledes har der gennem mangfoldige År været stationeret en Redningsbåd i Esbjerg. Gennem en lang Årrække var afdøde Havnemester Anders P. Larsen Opsynsmand ved Redningsvæsenet. Han afløstes i denne Gerning af Tankbådsfører G. Hallgreen.

Af faglige Sammenslutninger skal nævnes Esbjerg Fiskeeksportørforening, der har ladet opføre et Speditionskontor på Havnens Terræn, og som repræsenteres ved de Forhandlinger, der finder Sted angående vor Fiskeafsætning. Endelig skal nævnes „Fiskernes Fagforening", hvis daglige Ledelse er overdraget fhv. Fisker Theodor Petersen, „Fiskernes gensidige Hjelpe- og Understøttelseskasse oprettet i 1908 og omfattende 600 Medlemmer. Formand for denne Kasse er Forretningsfører Jens Søgård.

I 1890 stiftedes „Forsikringsforeningen for Fiskeredskaber", der ledes af en Bestyrelse på 5 Medlemmer, hvis Formand er Fiskeskipper Lorents P. Jensen, og i 1914 stiftedes „Ansvarsforsikringen for Esbjergfiskere", for hvilken Institution Fiskeskipper Chr. Enevold Sørensen er Formand, samt endelig „Fiskernes Understøttelseskasse", der er en lokal Afdeling af Landsorganisationen af samme Navn. Socialinspektør Niels Jespersen har været Formand for den lokale Afdeling siden dens Oprettelse i 1922.

Det overvejende Antal af de sidstnævnte Institutioner er blevet stiftet, fordi Medlemmer af „Esbjerg Fiskeriforening" indså Nødvendigheden af disse Grene på den samme Stamme.

Esbjerg Fiskeriforening blev stiftet den 8. Marts 1892 og fejrede således i 1942 sit 50 Års Jubilæum ved en Festlighed i Esbjerg.

Det store Navn i Esbjerg Fiskeriforenings Historie har været Ole J. Christiansen, der var Foreningens Formand i Årene fra 1908-1918 og fra 1923-1935. Af andre Formænd skal nævnes pens. Havnebetjent Chr. Roust, der havde Foreningens Ledelse i de vanskelige År efter Verdenskrigen, og den nuværende Formand, Jens S. Christensen, der har virket i denne Egenskab siden Året 1935.

Foreningen ledes af en Bestyrelse på 9 Medlemmer, og som Sekretær for Esbjerg Fiskeriforening har Albert Nielsen fungeret siden 1928.

Esbjerg Fiskeriforening er tilsluttet Hovedorganisationen Vestjysk Fiskeriforening, der ligeledes har sit Sæde i Esbjerg, og hvis Formand er Direktør Claus Sørensen, hvis Interesse for Fiskerierhvervet kan føres helt tilbage til den Tid, da han tog aktiv Del i Vesterhavsfiskeriet. Hans Fortrolighed med Fiskernes Kår og daglige Virke har i Forbindelse med en initiativrig Foretagsomhed været den vestjyske Fiskerbefolkning til megen Nytte.



**Antal Beboelseslejligheder  
i Esbjerg 1911—40**

**TABEL 10**

Aar	1 Værelse	2 Værelser	3 Værelser	4 Værelser	5 Værel- ser eller flere	I alt
1911	58	1277	1230	421	341	3354 <sup>(heraf 27 uangivet)</sup>
1916	72	1608	1577	435	351	4043
1920	121	1960	1669	488	331	4569
1925	229	2329	1881	638	593	5670
1930	200	2738	2310	885	728	6861
1935	439	3538	2724	1021	730	8452
1940	511	4051	3101	1127	778	9568

**Den gennemsnitlige aarlige  
Husleje i Esbjerg 1911—40**

**TABEL 11**

Aar	1 Værelse	2 Værelser	3 Værelser	4 Værelser	Gennemsnit for samtlige Lejligheder i Byen
1911	116 Kr.	184 Kr.	276 Kr.	388 Kr.	284 Kr.
1916	88 "	186 "	262 "	380 "	268 "
1920	179 "	296 "	396 "	552 "	394 "
1925	222 "	370 "	502 "	695 "	520 "
1930	283 "	436 "	584 "	740 "	577 "
1935	260 "	468 "	597 "	766 "	583 "
1940	329 "	504 "	624 "	787 "	631 "

# Indkomst- og Beskatningsforhold.

Skatteaaret	Antal Skatteyder	Ansats Indtægt	Skatteindtægt	Ligningsprocent incl. Kirkeskpet.	Gennemsnitlig ansat Indtægt	
					pr. Skatteyder	pr. Indbygger
1905—06	3.528	4.123.498	2.643.123	8,3	1.169	278
1910—11	4.863	5.970.640	4.097.132	10,5	1.228	340
1915—16	5.134	6.590.790	4.753.270	12,9	1.284	355
1920—21	7.226	23.204.460	19.347.365	12,9	3.211	1.069
1925—26	9.522	25.517.758	18.775.705	15,0	2.679	1.107
1930—31	11.688	27.746.849	17.106.036	15,8	2.374	1.055
1935—36	13.316	28.594.483	16.661.987	16,9	2.147	943
1936—37	13.716	28.966.969	16.910.196	17,2	2.111	949
1937—38	13.751	29.492.601	17.820.521	14,9	2.144	950
1938—39	14.395	31.051.183	19.327.012	12,9	2.157	981
1939—40	14.783	33.346.828	22.079.063	11,8	2.255	1.032
1940—41	14.860	35.446.038	24.268.068	14,0	2.385	1.093
1941—42	15.164	43.355.871	34.493.410	12,3	2.859	1.298
1942—43	15.621	58.479.576	57.085.513	10,3	3.743	1.719
1943—44	15.976	68.210.819	69.336.990	9,4	4.269	1.944



V. Westergaard.  
Havneingeniør fra 1884  
til 1906. Medlem af By-  
raadet fra 1899—1905.



L. T. C. von Barner.  
Havneingeniør fra 1906  
til 1925.



K. K. Skadhede.  
Havneingeniør fra 1925  
til 1935.



A. Fischer-Simonsen.  
Havneingeniør fra 1936.



Jørgen Lyngbye.  
Borgmester fra 1899 til  
1907.



Knud Holch.  
Borgmester fra 1908 til  
1921.



A. P. Brandholt.  
Borgmester fra 1921 til  
1925.



Niels Jæger.  
Borgmester fra 1925 til  
1929.



M. Mortensen.  
Borgmester fra 1929 til  
1941.



*P. N. Kock.*  
Borgmester fra 1941 til  
1942.



*L. Hoyer-Nielsen.*  
Borgmester fra 1942.



*Bernhard Nielsen.*  
Kommunaldirektor fra  
1922 til 1936.



*E. Rambusch.*  
Kommunaldirektor fra  
1936 til 1939.



*Hans Nielsen.*  
Kommunaldirektor fra  
1939.



*H. E. Bluhme.*  
Folketingsmand fra 1887  
til 1909.



*M. N. Slesbager.*  
Folketingsmand fra 1909  
til 1918.



*J. P. Sundbo.*  
Folketingsmand fra 1918  
til 1928. Medlem af By-  
raadet fra 1900 til 1928.



*Jul. Bomholt.*  
Folketingsmand fra 1929.  
Medlem af Byraadet fra  
1933 til 1941.



*J. Villemoes.  
Landstingsmand fra 1928.  
Medlem af Byraadet fra  
1920 til 1929.*



*Albert Andersen.  
Landstingsmand fra 1936.  
Medlem af Byraadet fra  
1937.*



*Ole Kristiansen. Fmd. for  
Fiskeriforen. fra 1908—18  
og fra 1923—35. Medl. af  
Byraadet fra 1921—33.*



*Jens S. Christensen.  
Formand for Esbjerg Fi-  
skeriforening fra 1935.*



*D. Lauritzen. Stifter af en  
Række betydnede Virk-  
somheder. Medl. af By-  
raadet fra 1899—1902.*



*Ludvig Christensen.  
Formand for Esbjerg Han-  
delsstandsforening fra  
1938.*



*Holger Lykke Thomsen.  
Formand for Esbjerg  
Haandværker og Industri-  
forening fra 1936.*



*Robert Larsen.  
Formand for Arbejdernes  
Fællesorganisation i Es-  
bjerg fra 1939.*



*M. R. Jørgensen.  
Formand for Esbjerg Er-  
hvervsraad fra 1942.*

# KRONOLOGISK REGISTER

- 1868: Loven om Anlæg af Esbjerg Havn forelægges 6. Januar.  
Kongen underskriver Loven om Anlæg af Esbjerg Havn 24. April.  
Kontrakten sluttet med Entreprenør Louis Carle 17. November.
- 1869: Havnearbejdet paabegyndes 15. April.  
Esbjerg faar sin første Politibetjent.
- 1870: 1ste Bebyggelsesplan uarbejdes.
- 1872: Sogneraadet i Jerne-Skads beslutter at yde Tilskud til en privat Skole i Esbjerg. 23. December.  
Esbjergs første Skibsværft.
- 1873: Lærer Langvads Skole aabnes 10. Januar.  
Dokhavnen tages i Brug 1. Oktober.  
Første Damper anløber Esbjerg Havn 6. Oktober.  
Eyen faar sin første Jordemoder.
- 1874: Jernbanen (Lunderskov-Varde) aabnes.  
Toldstedet aabnes.  
Postekspeditionen aabnes.
- 1875: Esbjerg faar sin første Læge.  
D.F.D.S. paabegynder regelmæssig Fart paa Esbjerg Havn 24. Juni.  
Telegrafvæsenet etablerer sin første Linie til Esbjerg 1. Juli.
- 1876: Kongensgade overgaar til Amtsvej.
- 1877: Esbjergs første kommunale Skole indvies 1. Oktober.  
Første Esbjerg Avis udkommer som Særtryk af „Kolding Avis“.
- 1878: Første Havneanlæg fuldført 1. September.  
Nordre Mole forlænges.  
Søndre Forhavnskaj paabegyndes.  
Det første Fiskeriselskab dannes.
- 1879: Første Plantningsforsøg omkring Bavnehøj.
- 1880: Missionshuset indvies 25. Maj.
- 1881: Visse Firmaer faar Transitoplagsret under Toldlukke.
- 1882: Haandværkerforeningen stiftes.
- 1883: Esbjergs første Apotek aabnes.  
Telegrafvæsenet adskilles fra Postvæsenet.  
Teknisk Skole oprettes.
- 1884: J. Lauritzen, Ribe, opretter Filial i Esbjerg
- 1885: Rendesten anlægges langs Kongensgade.  
Esbjerg faar sin første Sundhedsvedtægt.  
Telefoncentral oprettes.  
Postkontoret i Havnegade indvies.
- 1886: Fiskerihavnen bygges.  
Yderligere Forlængelse af Sdr. Forhavnskaj.  
Første Eksportfirma for Smør og Æg startes.  
Esbjerg Handelsstandsforening stiftes 7. Juli.  
2den Bebyggelsesplan udarbejdes.
- 1887: Den første Fagforening oprettes i Esbjerg.  
Esbjerg faar egen Distriktslæge.  
Vor Frelsers Kirke indvies 10. Maj.  
Snurrevaad anvendes første Gang ved Fiskeri fra Esbjerg.  
Den første Heldagsklasse oprettes 1. November.
- 1888: Esbjerg Havn oplever sin første store Isvinter.
- 1889: Esbjergs anden kommunale Skolebygning (Skolen i Danmarksgade) indvies 1. November.  
„Esbjerg Realskole“ stiftes.

- 1890: Esbjerg opnaar Kreditoplagsret.  
Oprettelse af Handelsskole.  
Oprettelse af Sparekasse.  
Sygehuset paa Bavnehøj opføres.  
Esbjerg, Rørkjær og Strandby udskilles som selvstændigt Sogn 31. Oktober.  
Den første Avis trykkes i Esbjerg 2. Januar.  
Dr. med. O. Bruun stifter Plantingsselskabet.
- 1891: Sogneraadsvælget giver Esbjerg By Majoritet. 12. December.  
Det første Dyrskue afholdes i Esbjerg 10. August.  
Esbjergs første Sognepræst kaldes 29. Januar.
- 1892: „Esbjerg-Fanø Bank“ stiftes.  
„Esbjerg Fiskeriforening“ stiftes 8. Marts.  
Kommunevælgerne i Jerne og Skads andrager om Adskillelse.  
Esbjerg Højskolehjem indvies 20. Oktober.  
Esbjerg Børnehjem begynder sin Virksomhed.
- 1893: Esbjerg fejrer 25 Aars Jubilæum.  
Isvinteren skaber Travlhed paa Esbjerg Havn.  
Ministeriet giver Tilladelse til Udskillelse af Esbjerg som selvstændig Kommune 29. Juli.  
Esbjerg faar eget Herredskontor.  
Fiskerflaaden afløser Haandspillet med Dampspillet.  
A/S Eriksen og Christensen stiftes.
- 1894: Østre Forhavnskaj bygges.  
Esbjerg bliver selvstændig Kommune 1. Januar.  
Skolen i Norgesgade indvies 5. November.  
En efter Købstadmonster ordnet Skoleplan træder i Kraft 1. Maj.
- 1895: Rederiet „Vesterhavet“ stiftes.  
Isvinteren skaber Travlhed paa Esbjerg Havn.  
Sogneraadet beslutter at opføre Gasværk og Vandværk 10. December.  
Sct. Johannes Kirken opføres.
- 1896: Esbjerg Handelsbank stiftes.  
Gasværk og Vandværk tages i Brug.  
Udarbejdelse af ny Gade- og Bebyggelsesplan.  
Østre og Vestre Skole bygges.  
Esbjerg Teater aabnes.
- 1897: Bygningen af den 2. Fiskerihavn paabegyndes.  
Kaptajn Bluhme stiller i Folketinget Forslag om Esbjergs Ophøjelse til Handelsplads. 27. Marts.  
Sogneraadet ansøger om, at Esbjerg ophøjes til Købstad, Juli.  
Stiftende Generalforsamling for Folkebiblioteket 6. December.
- 1898: Kongen underskriver Loven, hvorefter Esbjerg oprettes til Købstad fra 1. Januar 1899. 19. Marts.  
Valg af Esbjergs første Byraad. 16. og 24. Juni.  
Jørgen Lyngbye bliver Borgmester.  
„Handelsforeningen af 1898“ stiftes 9. Maj.
- 1899: Esbjerg bliver Købstad 1. Januar.  
Den første Kutter med indbygget fast Skrue begynder Fiskeri fra Esbjerg, Marts.
- 1901: Opførelse af et offentligt Slagtehus.  
2. Fiskerihavn tages i Brug.  
Esbjerg Aftenskole oprettes.
- 1902: Jydsk Andels Foderstofforretning begynder i Esbjerg.  
Skolen i Stormgade paabegyndes.
- 1903: Skolen i Stormgade indvies 1. Maj.  
Den første Skolelæge ansættes 1. Maj.  
Sømandshjemmet paa den gamle Havn opføres.  
Storudvidelse paa Gasværk og Vandværk.

- Grundstenen til Sct. Josephs Hospital nedlægges 29. August.
- 1904: Konsul D. Lauritzen stifter „Esbjerg Tovværksfabrik“.  
Byraadet vedtager at indføre Mellemskole.  
Sct. Josephs Hospital tages i Brug.  
„Esbjerg Fiskeskipperskole“ oprettes.
- 1905: Den første Stopmaskine leveres til Kutterflaaden.  
Socialdemokratiet faar Flertal i Byraadet. Januar.  
Den kommunale Fattiggaard opføres.  
Sct. Nicolaj Skolen oprettes.
- 1906: Plantagen ved Spangsberg overgaar dels til Sct. Josephssøstrene dels til Kommunen.  
Elektricitetsudvalget nedsættes 6. Marts.  
Nyt Missionshus indvies 15. November.  
K. F. U. M.s Bygning indvies 25. Oktober.
- 1907: Den første Skoletandlæge ansættes i Maj.  
Den første Feriekoloni for Skolebørn oprettes.  
Elektricitetsværket tages i Brug 29. November.  
Postvæsenet flytter til sin nuværende Bygning paa Raadhushuspladsen.
- 1908: Knud Holch bliver Borgmester 1. Januar.  
Forsøgs- og Forevisningshaven i Esbjerg oprettes.
- 1909: Loven om Esbjerg Havns Udvidelse. 30. April.  
Det kommunale Sygehus indvies 12. November.
- 1910: Esbjerg Arbejderhøjskole indvies.  
Esbjerg Kommune overtager Vognsbøl.  
Esbjerg Kunstforening stiftes 18. August.
- 1911: Badeanstalten aabnes.
- 1912: Grundstenen til Zions Kirken nedlægges.
- 1913: Kommunen køber Feriehus i Sønderho.
- 1914: Tuberkulosehospitalet opføres.  
Zions Kirken indvies 11. Oktober.
- 1916: Rekordaar for Fiskeriet fra Esbjerg.  
Elektricitetsforsyningen rationeres.  
En Del Arealer af Guldager Sogn indlemmes i Esbjerg ved kongelig Resolution af 3. November.  
Esbjerg Bank stiftes.
- 1917: Nuværende Fiskerihavn tages i Brug.  
Gasforsyningen rationeres.  
Bavnehøj omdannes til Bypark.  
A/S „Grundtvigsk Ungdomshjem“ stiftes 18. Januar.
- 1918: Hedearealet i Fovrfeldt beplantes.  
Kommunen erhverver Hedearealet ved Guldager.  
Barakbyggeriet paabegyndes.  
Sygehusudvidelsen paabegyndes.
- 1919: „Esbjerg Hermetikfabrik“ oprettes.  
Sygehusudvidelsen afsluttes. December.  
Østre Skole udvides.  
Staten overtager „Esbjerg Gymnasium og Realskole“.  
„Sydvestjyllands forenede Elektricitetsværker“ dannes 14. April.  
Esbjerg faar Magistrat og folkevalgt Borgmester.  
Borgmester Knud Holch. 1. April.
- 1920: Esbjergs første Skoledirektør udnævnes 1. April.  
Forældreskolen oprettes.  
Anlægget af Folkeparken i Vognsbøl paabegyndes.
- 1921: Esbjerg Hjemmesygepleje oprettes.  
Vandkraftanlægget ved Karlsgaarde sættes i Drift 4. Februar.  
A. P. Brandholt bliver Borgmester.
- 1922: Ny Trafikhavn tages i Brug.  
Fiskeauktionen paabegyndes.
- 1924: „Esbjerg Teaterforening“ stiftes.
- 1925: Fiskeauktionshallen tages i Brug.  
N. Jæger bliver Borgmester.
- 1926: Fanøfærgens Færgeløje tages i Brug.  
S. f. E. udvider Esbjergværket.  
Gasværkets Ovn- og Koksanlæg ombygges.  
Vejen fra Esbjerg over Gredstedbro til Ribe paabegyndes.
- 1927: Centralbibliotekets Bygning tages i Brug.
- 1928: Alderdomshjemmet paabegyndes.  
Beplantningen i Sjølborg paabegyndes.
- 1929: Isvinteren skaber Travlheden paa Esbjerg Havn.  
M. Mortensen bliver Borgmester.  
Alderdomshjemmet tages i Brug.
- 1930: Skolen i Rørkjær paabegyndes.  
Vejen fra Esbjerg over Forum til Varde paabegyndes.
- 1931: Nyt Beddingsanlæg tages i Brug.  
Rutebilstationen bygges.
- 1932: Skolen i Rørkjær indvies 2. April.
- 1933: Lejren ved Gaansager oprettes.
- 1934: Fattiggaarden overgaar til Ribe Amt under Navn af Arbejds- og Forsørgelsesanstalten.
- 1935: De ved Havneanlægget i 1909 eksproprierede Arealer overgaar helt til Esbjerg Kommune.  
„Grundtvigs Hus“ indvies 5. November.
- 1936: „Det flyvende Korps“ oprettes.  
Flyvepladsen anlægges.  
Esbjerg Museumsforening stiftes.
- 1937: Esbjerg faar sine første Sundhedsplejersker.  
Vejen fra Esbjerg over Forum til Varde færdig.  
Lufthavnen indvies.
- 1938: Erhvervsraad etableres og Erhvervskontoret oprettes.  
Kommunen erhverver Marbæk Plantage.  
Tarpbagevejen paabegyndes.  
Byraadet vedtager at opføre Dampcentralen paa Esbjerg Havn 12. Juli.  
Udvidelsen af Kommunens Sygehus paabegyndes.  
Sct. Josephs Hospital udvides.
- 1939: Kommunens Sygehus deles i en medicinsk og kirurgisk Afdeling 1. Oktober.  
Den ny Statsskole indvies 15. August.  
Fourfeldt Gravlund med Krematoriet tages i Brug.  
Mødrehjælpen oprettes.  
Skolen for den ufaglærte Ungdom paabegyndes.
- 1940: Esbjerg Kommune overtager den gamle Statsskole, Skolegade 54.  
Isvinteren skaber Travlheden paa Esbjerg Havn.  
Byraadet vedtager at yde Tilskud til Udvidelse af Vandkraftanlægget i Karlsgaarde.  
Dampcentralen tages i Brug.
- 1941: Snepsgaard overgaar til Staten.  
Tarpbagevejen og Tarpbagebroen indvies 8. November.  
Vestjyllands Samleskinne sættes i Drift 18. Januar.  
Indlemmelsesagen oversendes til Behandling i Indlemmelsesnævnet.  
P. Nielsen Kock bliver Borgmester 1. September.  
Esbjerg Museum indvies 10. November.
- 1942: Skoleplanen revideres. Den eksamensfri Mellemskole indføres 1. April.  
Borgmester Kock afaar ved Døden 14. August.  
L. Høyer-Nielsen bliver Borgmester.

## Ditlev Lauritsens liv og virke samt oversigt over rederiets skibe indtil 1939:

Ditlev Lauritzens Far: Tømmerhandler Jørgen Lauritzen, Ribe, fødtes i Vilslev d. 28. november 1821. Han løser Borgerskab i Ribe som Tømmerhandler i 1854. Gift første Gang med Maren, f. Mathiesen. Gift anden Gang d. 14. januar 1859 med Frederikke Sophie, f. 28. oktober 1831, Datter af Sognepræst i Hvidding: Ditlev Blangsted Pontoppidan og Hustru, Anna Eleonora Bang.

**23. november 1859** Fødes Laurids Ditlev Lauritzen i Ribe som den ældste af 3 Søskende - Marius Lauritzen, f. 20. marts 1861. - Anna Eleonora Lauritzen, f. 1. august 1864.

**1870/1873** Gik Ditlev Lauritzen i Ribe Katedralskole.

**1872/1873** Var Ditlev Lauritzen som Jungmand med Galeasen »Frederikke Sophie«, der sejlede Træ hjem fra Norge.

**ca. 1878** gik D. L. på Gruners Handelsakademi i København.

Sommeren 1879. Aftjente D. L. sin Værnepligt som Infanterist ved 12. Batteri, 2den Kompagni, 1ste Trop i Fredericia.

**27. maj 1881.** Den store Brand i Ribe. Jørgen Lauritzens Tømmerlager og Hjem brænder foruden 16 andre Huse.

**1881.** Esbjerg har kun 1650 Indbyggere.

**15. april 1884.** Åbnes Forretningen med Trælast i Esbjerg som en Filial af Jørgen Lauritzens Tømmerhandel i Ribe og med Sønnen Ditlev Lauritzen som Leder.

**1886.** Udvides Forretningen til at omfatte Kul og Kunstgødning.

**1886.** D. L. får sin første Dampskibsladning Kul med Damperen »Doon«.

**1886.** D. L. på sin første Forretningsrejse til England.

**1885/86.** Esbjerg får sin første Telefoncentral med 9 Abonnenter. D. L. lader selv trække en Telefonledning mellem Esbjerg og Ribe.

**I Vintrene 1885-86-87** Kører D. L. op langs Vestkysten for at sælge Kul til de nye Andelsmejerier

**1887** Åbner D. L. sin Smøreksporthandling.

**I Foråret 1888** tager D. L. fast Bopæl i Esbjerg.

**Sommeren 1888** Køber D. L. Damperen »Uganda« og indleder dermed sin Rederivirksomhed.

**1890** D. L. træffer første Gang Tietgen.

**22. April 1890** stifter D. L. »Esbjerg-Gjesing Plantage« sammen med Købmand Thorvald Nielsen, Dr. Bruun, Direktør C. Breinholt, Gårdejer P. Gregersen, Møller H. C. Hansen og Gartner Pedersen.

**1891** Får D. L. sin anden Damper »Nordsøen«. Den afleveres i Marts fra Burmeister & Wain.

**1891** Var D. L. meget virksom for at få bygget Rådhus i Esbjerg. Lader Professor Amberg tegne et Byvåben.

**August 1892.** Anerkendes dette Byvåben ved Skrivelse fra Justitsministeriet.

**1892.** Oprettede D. L. »Esbjerg-Fanø Bank« sammen med Poul Breinholt, Konsul Pagh Møller Hansen, Spangsberg, Skibsbygger Dahl og Skibsreder C. H. Nielsen, Nordby.

**Efteråret 1892.** Skiller D. L. Trælastforretningen ud som selvstændigt Firma under Navn af »Meinertz & Co.«

**29. marts 1893.** Fejrer D. L. sit Bryllup med Frk. Maren Breinholt fra »Damsgård« på Mors.

**28. juni 1893.** D. L. udnævnes til Ridder af Dannebrog ved Kongefesten i Esbjerg.

**18. november 1893** Stiftes Firmaet »Eriksen & Christensen«, der overtager Lauritzens Foderstofforretning.

**I september 1894** Udnævnes D. L. til fransk Konsul.

**Vinteren 1894/95** Eksporterer D. L. store Mængder Høj og Halm til England.

**17. maj 1895** stifter Lauritzen sammen med Direktør Clausen, Ringkøbing, Sagfører Aggerholm, Holstebro, og Kaptajn S. Meinertz Rederiet »Vesterhavet«, der overtager hans to Dampere »Nordsøen« og »Nerma«

**I januar 1896.** stifter D. L. Firmaet »Thorvald Møller & Co.«, der overtager hans Forretning i Bygningsartikler

**I august 1896.** Opretter D. L. »Esbjerg Handelsbank« sammen med Direktør Clausen, Bøtker og Meinertz 1896/97. Arbejder D. L. sammen med Skibsbygger Dahl og Søren Abrahamsen stærkt for at få oprettet »et Jernskibs- og Maskinbyggeri« i Esbjerg. Planerne er fuldt udarbejdet og vidt fremme, men må på Grund af forskellige Forhold udsættes indtil videre.

**Januar 1897.** Sælger D. L. sin Gødningsforretning til Beckett & Meyer, København, der nu stifter »Det danske Gødningskompagni« med H. Heilbuth som Leder.

**Februar 1897.** Opretter D. L. sammen med Trikotagehandler Larsen, I. Christensen og Fabrikant Jacobsen »Dansk Jersey- og Normalfabrik« i Esbjerg (Trikotagefabrikken).

**I foråret 1898.** Opretter D. L. det nye Firma »Lauritzens Smørforretning« under Ledelse af Cloos og H. Bruun.

**1898.** Solgtes Esbjerg Handelsbank til Handelsbanken i København. I Efteråret 1898 stifter D. L. sammen med Møller E. Ebbesen og Grosserer Hans Eriksen Firmaet »Esbjerg Valsemølle«.

**I maj 1899** stifter D. L. Dampskibsselskabet »Jylland«.

**I april 1900** stifter D. L. sammen med Chr. Andresen Dampskibsselskabet »Dania«.

**I december 1901** stifter D. L. »Esbjerg Bombebøsse« til Understøttelse for Søfolk og deres Efterladte. Fra sin Stiftelse og til 1938 har Esbjerg Bombebøsse ialt udbetalt ca. 44,000 Kr. til gamle Esbjerg Søfolk og deres Efterladte.

**Foråret 1902.** Køber D. L. 15 Tdr. Land i Vognsbøl og begynder her at plante et Anlæg, der siden udvikler sig til »Vognsbøl Park«.

**Foråret 1902.** Køber D. L. 150 Tdr. Land Hede i Jerne og begynder at opdyrke og tilplante. Det blev til Gården »Hedelund«.

**Foråret 1903.** Indfører fra England 2000 Tdr. »Up-to-date« Kartofler og fordeler disse til de Jydske Landboforeninger. Begynder samtidig en stærk Agitation for Eksport af Kartofler til England.

**1903/05.** Hjælper D. L. 20 Fiskere til billige 2. Pants Lån i Handelsbanken, hvorved Esbjerg Fiskeflåde udvides med 20 nye Rødspættekuttere.

**8. februar 1905.** lader D. L. Firmaet »Esbjerg Rebslageri« indregistrere. Det udvikler sig efterhånden til »Esbjerg Tovværksfabrik«.

**1905.** Sejler en af Lauritzens Dampere den første Ladning Sydfrugt fra Spaniens Middelhavskyst til England.

**1905.** Medvirker D. L. til at gennemføre den første: »the Baltic and White Sea Conference«.

**Maj 1906.** D. L. lader på Søren Abrahamsens Værft i Esbjerg bygge den første danske Sildekutter, »Anna«.

**1906.** »Esbjerg Valsemølle« forpagtes af »E. & C.«.

**1906/07.** Lader D. L. foretage Prøvefiskeri i Nordsøen dels med Sildekutteren »Anna«, dels med Damperne »Nelly« og »Britta«.

**Sommeren 1907.** Deltager D. L. som særlig indbudt sammen med Etatsråd H. N. Andersen i Kong Frederik d. 8des Islandsrejse.

**1908.** stifter D. L. »Islandsk-Færøisk Co.«, der fisker ved Island.



**1907/1908.** D. L. udfolder et stort Arbejde for at få Esbjerg Havn udvidet imod Vest.

**1908.** D. L. medvirker til at få bygget nyt Posthus i Esbjerg.

**1907/09.** D. L. køber og tilplanter omkring 400 Td. Ld. Hede i Tjæreborg - nu »Solbjerg Plantage«.

**1909.** Lader D. L. i sit Dampskib »Hebe« indbygge det første Overhede anlæg, der prøves i danske Skibe.

**15. april 1909.** Konsul L. udnævnes til Dannebrogsmænd i Anledning af Firmaets 25 Års Jubilæum.

**1914.** D. L. køber Grund og opfører Villa på Scherfigsvej i København.

November. 1914. Flytter D. L. Rederiets Kontorer til København og tager selv Bopæl i København.

**1914.** D. L. bestiller kort efter Krigens Udbrud 6 nye Skibe hos Københavns Flydedok.

**1915.** Bestiller D. L. 6 nye Skibe i Bremerhaven.

**1915.** Konsul L. deltager i Stiftelsen af »Assurance-Compagniet Baltica« og er til sin Død Medlem af Selskabets Bestyrelse.

**1916.** D. L. sælger 6 af »Vesterhavets« Skibe til D/S. »Skagerak« ved Marius Nielsen & Søn.

**14. oktober. 1916** Opretter D. L. m. fl. A/S Oliekagefabrikken i Esbjerg.

**1916.** 9 af »Vesterhavets« Dampere minesprænges eller sænkes i Året 1916.

**1917.** 7 af Lauritzens Dampere sænkes i Året 1917 og i 1918.

**Juli 1918.** Lauritzen sælger de sidste 11 af »Vesterhavets« Dampere til Marius Nielsen. D/S. »Progress« og A/S. D/S. »Vesterhavet« likviderer.

**1918.** Oliemøllen i Esbjerg sælges til »De danske Oliemøller og Sæbefabrikker«.

**1919.** D. L. beslutter at fortsætte sit Rederi. Han køber de øvrige Aktionærer ud og bygger det ny Rederi op fra Bunden som et Familierederi.

**1919.** Lader D. L. sammen med Fiskeskipper Sørensen, Esbjerg, Fiske-hermetikfabrikken bygge. I Januar stifter de A/S. »Hermetikfabrikken i Esbjerg«.

**1919.** D. L. planlægger og påbegynder Opførelsen af Køge Skibsværft.

**1919.** D. L. deltager i Stiftelsen af »Baltic Cotton Company« og er Medlem af Selskabets Bestyrelse til 1933.

**1920.** Det fornyede Lauritzenske Rederi lægger ud med 11 nye Dampere.

**Februar 1920.** D. L. stifter et Legat på 100,000 Kr. til Fordel for Fanø Søfolk og deres Efterladte

**1920.** Lauritzens Rederi indleder Kontraktfarten på Finland.

**1920.** Konsul L. deltager i Stiftelsen af »Det danske Luftfartsselskab« og er Medlem af Selskabets Bestyrelse til 1926.

**1921.** Den første Turbinebåd afleveres fra Bremerhaven.

**1921.** Det første Skib afleveres fra Køge Skibsværft.

**1923.** Køge Skibsværft sælges til Københavns Flydedok.

**November 1926.** D. L. overtager Fiskehermetikfabrikken som Eneindehaver og bortforpagter den Foråret 1930. Anskaffer Konsul Lauritzen sit Skoleskib »Fanø«.

**1930.** Rederiets store Nybygningsprogram af moderne Frugt-Køleskibe indledes.

**1931.** Rederiets to Dampere »Grete« og »Ulla« afleveres fra Helsingør. Skibsværft med den nykonstruerede Spildedampsmaskine.

**1932.** Sønnerne Ivar og Knud Lauritzen optages som Medindehavere af Firmaet.

**1932.** Indleder Rederiet en fast Rute mellem Antwerpen og de kanariske Øer.

**1933.** Afslutter Rederiet store Kontrakter om Fragt af Bananer fra Martinique og Vestafrika til franske Havne Oktober 1933. Lauritzens Rederi lader på Nakskov Skibsværft bygge det første Skib i Skandinavien med »Maier«-Form (Dampere »Jonna«).

**1934.** Rederiet afslutter Kontrakt med den sydafrikanske Regering om Fragt af Frugt fra Sydafrika til Kanada.

**August 1934.** Dieselmotorskibet »Asta« afleveres fra Burmeister & Wain. Det er Konsul Lauritzens Skib Nr. 100.

**23 november 1934.** Konsul L. fejrer sin 75 Års Fødselsdag, hyldet af hele den danske Presse. Blandt de mange Hilsener og Gaver kan nævnes, at hans 48 Kaptajner forærede ham et Vikingskib af drevet Sølv. Skibet er en fint udført Model efter Gokstadskibet.

**Fra 8. januar 1898 Til 3. September 1902.** Formand i Esbjerg Handelsforening.

**Fra 5. juni 1898 til 1. november 1900.** Medlem af Esbjerg Byråd.

**Fra 1. april 1899 til 1. april 1905.** Medlem af Esbjerg Havneråd.

**Fra august 1914 til 1921.** Medlem af »Den overordentlige Kommission«.

**Fra 18. november. 1893-1928.** Formand for A/S. »Eriksen & Christensen«, Medlem af Bestyrelsen til sin Død.

**Fra 1900 til sin Død.** Formand i Bestyrelsen for D/S, »Dania«.

**Fra 8. november 1909 til sin Død.** Formand for A/S. »Esbjerg Tovværksfabrik«.

**Fra 1915 til sin Død.** Medlem af Bestyrelsen for Assurance-Compagniet Baltica.

**Fra 1920-26.** Medlem af Bestyrelsen for »Det danske Luftfartsselskab«.

**Fra 1919-33.** Formand i Bestyrelsen for »Baltic Cotton Company«.

**Fra 12. oktober 1915.** Medlem af Bestyrelsen for Fanø Vesterhavsbåd.

**Til sin Død.** Medlem af Nationalbankens Repræsentantskab og var ved sin Død det ældste Medlem i Anciennitet af Repræsentantskabet. D. L. blev valgt på Aktionærgeneralforsamlingen d. 12. oktober 1915 og fungerede første Gang d. 15. december 1915.

**28. juni 1893.** Ridder af Dannebrog.

**15. april 1909.** Dannebrogsmænd.

**20. oktober 1934.** Kommandør af Dannebrog; Ridder af Æreslegionen; Franske Cambodge Orden.

**24. december 1935.** Døde Konsul Lauritzen i sit Hjem på Scherfigsvej.

**27. december 1935.** Bisattes D. L. fra Holmens Kirke og jordfæstedes på Hellerup Kirkegård. Efter D. L.s Død bliver Familiefirmaet med dets forskellige Virksomheder videreført af Sønnerne Ivar og Knud Lauritzen.

**1936/1937.** Rederiets Nybygningsprogram gennemføres.

**1936/1938.** Rederiet opretter Biblioteker til Brug for Mandskabet i 40 af sine Skibe.

**15. januar 1937.** Skibsreder Knud Lauritzen udnævnes til Konsul for Chile.

April 1937. Rederiet J. Lauritzen overtager Aktiemajoriteten i Aktieselskabet Ålborg Maskin- og Skibsbyggeri. Skibsrederne Knud og Ivar Lauritzen indtræder i Bestyrelsen som Formand og Næstformand, og Værftets Navn ændres til Ålborg Værft A/S.

**5. juni 1937.** Første Nummer af Rederiets Tidsskrift »Frivagten« udsendes. Bladet sendes til alle i Rederiet og tilsluttede Virksomheder ansatte.

**25. oktober 1937.** Ålborg Værft udvider Aktiekapitalen med Kr. 500.000 af Hensyn til Udvidelser og Nyanlæg.

**26. oktober 1937.** Stabelafløbning af S. S. »Tanja« og Prøvetur med S.S. »Selma«. Rederiets 2 første Skibe med Kedler på Dæk. **1937/1938.** Da Køge Værft i sin Tid likvideredes, blev de Boliger, som var opført til Værftsarbejderne, udskilt og udlejet til Beboelse, og D. L. fik en Andel i disse Boliger. I 1937/38 overtager Rederiet helt disse Ejendomme, der ombygges som Mønsterboliger med eget Parkanlæg. En Del af D. L.s Indsats i Køge Værft er således blevet videreført af Familien.

**Januar 1938.** Familien Lauritzen overtager atter Driften af Esbjerg Hermetikfabrik, der moderniseres og stærkt udvider Driften.

**Januar 1938 .** Rederiet J. Lauritzen stifter et nye Rederi: »Ocean« A/S.

**15. april 1938.** Rederiet overtager Ejendommen i København : Hammerensgade 1 - St. Kongensgade 122 - Jens Kofoedsgade 2 - hvor Rederiet har sine Kontorer. Købet skete for at skaffe Udvidelse til Kontorlokalerne. I Efterårets Løb er foretaget omfattende Ombygninger og Udvidelser.

**21. juni 1938.** S. S. »Lotta«, den første Nybygning til Rederiet fra Ålborg Værft afleveredes.

**Sommeren 1938.** Rederiet planlægger og bestiller et nyt Skoleskib, et Søsterskib til M/Sk. »Fanø«. Det får Navnet »Rømø« og skal være færdigt til at gå på Togt i Marts 1939. Fra Foråret 1939 har Rederiet således 2 Skoleskibe i Drift.

**Efteråret 1938.** Rederiet bestiller to Nybygninger: fra Ålborg Værft et moderne Last-Motorskib på 4500 Tons og fra Helsingør Skibsbyggeri et Frugt-Køleskib på 3400 Tons. Desuden tilbagekøbes S. S. »Caravelle« ex »Helga«.

No.		D. w. Tons	Byggested	Købt af	Dato for Overtagelse	Skibenes beskaffenhed omkring 1939.
1	s.s. »UGANDA«	450	S. Shields		Juli 1888	24/12 1888 forlist i dårligt Vejr
2	s.s. »NORDSØEN«	560	Burmeister & Wain	Nybygning	1891	3/1 1899 solgt til svenske Redere
3	s.s. »NERMA«	930	Helsingør	Nybygning	21/7 1893	17/10 1916 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
4	s.s. »NEPTUN« (ex »Sct. Hilda«)	950	Hartlepool	C. Nielsen & Son, Hartlepool	5/5 1895	2/2 1906 forlist ved Kulgasekspllosion
5	s.s. »NAUTIK«	1550	Greenock	Nybygning	16/6 1897	22/2 1914 forlist ved Stranding i Middelhavet
6	s.s. »NORA«	1225	København	Nybygning	29/4 1898	15/9 1907 forlist ved Stranding i Botniske Bugt
7	s.s. »NANCY«	2600	Hamburg	A. F. Cosulich, Triest	Maj 1898	22/11 1898 solgt til Bruckwilder & Co., Rotterdam.
8	s.s. »NANCY«	1850	Sunderland	C. Hirtscberg Hamburg	20/3 1899	17/10 1916 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
9	s.s.»NIOBE«	1900	Aberdeen		24/4 1899	7/12 1909 sunket efter Kollision
10	s.s.»NAJADEN«	1900	Aberdeen		17/8 1899	11/2 1905 skruet ned af Is
11	s.s.»ALFA«	800	Flensburg		8/1 1900	27/4 1911 sunket efter Kollision
12	s.s.»Nexos«	1400	Hellerup	Nybygning	13/1 1901	5/12 1916 sænket af tysk U-Båd
13	s.s.»Nordsøen«	1400	København	Nybygning	18/3 1901	27/11 1916 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
14	s.s.»NAPOLI«	1100	Kiel	Nord-Ost-See Hamburg	9/5 1903	27/11 1910 forlist ved Stranding i Botniske Bugt
15	s.s.»Bodil«	1100	Kiel	Nord-Ost-See Hamburg	5/3 1904	26/4 1915 forlist ved Stranding ved Englands østkyst
16	s.s.»Cito«	1150	Greenock	John Denholm	20/8 1904	21/10 1915 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
17	s.s.»Dagmar«	1100	Kiel	Ernst Russ, Hamburg	8/10 1904	23/10 1916 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
18	s.s.»Ellen«	1250	Københavns Flydedok	Nybygning	7/12 1905	16/2 1907 sunket efter Kollision
19	s.s.»Fylla«	1250	Københavns Flydedok	Nybygning	10/5 1906	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
20	s.s.»Gerda«	1250	Københavns Flydedok	Nybygning	20/11 1906	9/12 1916 sænket af tysk U-Båd
21	s.s. »HEBE«	1250	Københavns Flydedok	Nybygning	1/3 1906	21/10 1916 sænket af tysk U-Båd
22	s.s. »ELLEN«	1250	Københavns Flydedok	Nybygning	5/12 1907	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
23	s.s. »INGER«	1250	Københavns Flydedok	Nybygning	24/4 1908	11 /12 1916 sænket af tysk U-Båd
24	s.s.»Johanne«	1250	Kiel	Nybygning	3/6 1908	23/4 1916 forlist ved Minesprængning
25	s.s.»Karla«	1250	Københavns Flydedok	Nybygning	13/7 1908	21/5 1916 forlist ved Minesprængning
26	s.s.»Laura«	1250	København	Nybygning	9/9 1908	29/4 1917 opbragt af Tyskerne
27	s.s.»Marie«	1240	Hoboken	Nybygning	8/8 1910	4/5 1917 sænket af Tyskerne
28	s.s.»Nora«	1240	Hoboken	Nybygning	22/9 1910	9/12 1916 forlist ved Minesprængning
29	s.s.»OLGA«	1250	Hoboken	Nybygning	6/7 1911	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.

30	s.s.»POLLY«	1250	Hoboken	Nybygning	7/8 1911	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
31	s.s.»RIGMOR« ..	1250	Hoboken	Nybygning	28/9 1911	28/7 1917 sænket af Tyskerne
32	s.s.»ULLA«	1300	København	Nybygning	17/2 1912	3/1 1917 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
33	s.s.»STELLA«	1300	København	Nybygning	25/5 1912	17/10 1917 sænket af tysk Krydser
34	s.s.»THYRA«	1300	København	Nybygning	20/7 1912	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
35	s.s.»VALBORG«	1300	Antwerp	Nybygning	20/6 1914	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
36	s.s.»ANNA«	1960	København	Nybygning	14/7 1914	27/8 1918 sænket af Tyskerne
37	s.s.»YRSA«	1300	Antwerp	Nybygning	18/7 1914	3/12 1916 sænket af tysk U-Båd
38	s.s.»BERTHA«	1150	Stettin	Nybygning	4/3 1915	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
39	s.s.»CARMEN«	1960	København	Nybygning	8/9 1915	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
40	s.s.»DORTHEA«	1300	Dordrecht	Nybygning	18/11 1915	10/4 1916 forlist ved Minesprængning
41	s.s.»FRIDA«	1300	Lehe	Nybygning	7/1 1916	7/1 1916 Erik Rusten, Bergen
42	s.s.»HELGA«	1300	Dordrecht	Nybygning	2/6 1916	4/4 1917 sænket af tysk U-Båd
43	s.s.»GUDRUN«	1300	Unterweser	Nybygning	16/7 1916	16/7 1916 Erik Rusten, Bergen
44	s. s.»ESTER«	1870	Flydedokken	Nybygning	24/1 1917	1/41917 sænket af tysk U-Båd
45	s. s.»INGEBORG«	1960	København	Nybygning	3/4 1917	29/7 1917 sænket af Tyskerne
46	s. s.»JENNY«	1400	Unterweser	Nybygning	20/4 1917	i Fart
47	s. s.»KAREN«	1960	København	Nybygning	4/6 1917	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
48	s. s.»ODA«	1300	Unterweser	Nybygning	22/10 1917	22/10 1917 solgt til Deutsche Petroleums A. G., Berlin
49	s. s.»MARGRETHE«	1960	København	Nybygning	23/10 1917	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
50	s. s.»SIGRID«	1960	København	Nybygning	26/12 1917	Juli 1918 solgt til M. Nielsen, Kbhvn.
51	s. s.»DORRIT«	1400	Unterweser	Nybygning	21/10 1918	10/12 1937 solgt til A. Hauge, Oslo
52	s. s.»RANDI«	1400	Unterweser	Nybygning	15/5 1919	20/11 1937 solgt til E. A. Åby, Oslo
53	s. s.»NEPTUN«	1600	Atlas, Bremen	Nybygning	29/8 1919	27/6 1936 forlist ved Grundstødning Humberfloden
54	s. s.»JOHANNE«	1600	Atlas, Bremen	Nybygning	3/1 1920	April 1927 forlist (uopklaret)
55	s. s.»NAUTIK«	1600	Stettin	Nybygning	17/2 1920	16/7 1936 solgt til Cie Nlle de Navig Busck, Marseille
56	s. s.»GUNVER«	1600	Atlas, Bremen	Nybygning	10/4 1920	8/51936 solgt til Cie Nlle de Navig Busck, Marseille
57	s. s.»NORDSØEN«	1600	Stettin	Nybygning	16/4 1920	7/4 1937 solgt til Lietuvos Baltijos
58	s. s.»KARLA«		1600	Atlas, Bremen	Nybygning	15/5 1920 i fart
59	s. s.»MARIE«	1600	Stettin	Nybygning	24/6 1920	6/10 1936 solgt til Cie Nlle de Navig Busck, Marseille
60	s. s.»EBBA«	1600	Stettin	Nybygning	22/7 1920	27/3 1937 solgt til Lietuvos Baltijos Lloydas, Kaunas, Litauer
61	s. s.»NIOBE«	1800	Unterweser	Nybygning	3/2 1921	i Fart
62	s. s.»GERDA«	1550	Bremen	Nybygning	23/2 1921	23/2 1921 solgt til Aug. Cords, Rosto
63	s. s.»LAURA«	1550	Bremen	Nybygning	9/4 1921	9/7 1921 solgt til Aug. Cords, Rosto
64	s. s.»STELLA«	1350	Hanswert	Nybygning	9/5 1921	25/10 1930 solgt til Mallol Bosch,Tarragona
65	s. s.»YRSA«	1350	Hanswert	Nybygning	8/6 1921	31/1 1934 forlist, sunket ud for Cap Toriana
66	s. s.»NANCY«	1 760	Unterweser	Nybygning	15/6 1921	i Fart
67	s. s.»HELGA«	1400	Hanswert	Nybygning	11/7 1921	5/3 1930 solgt til Zegluga Polska,Gdynia
68	s. s.»GERDA«	1 760	Unterweser	Nybygning	22/8 1921	i Fart
69	s. s.»NERMA«	1975	Køge Værft	Nybygning	25/11 1921	i Fart
70	s. s.»BRITTA«	I 760	Unterweser	Nybygning	18/12 1921	i Fart
71	s. s.»INGER«	1975	Køge Værft	Nybygning	26/1 1922	i Fart
72	s. s.»HARRIET«	I 760	Unterweser	Nybygning	13/3 1922	i Fart
73	s. s.»CARMEN«	1950	Lloyd Royal Beige	Bygget i 1920	9/5 1922	i Fart
74	s. s.»HELENE«	1950	Lloyd Royal Beige	Bygget i 1920	2/6 1922	9/12 1929 forlist udenfor Brest
75	s. s.»ALFA«	1400	Zeeland, Hanswert	Nybygning	13/4 1923	i Fart
76	s. s.»BODIL«	1400	Zeeland, Hanswert	Nybygning	13/4 1923	21/7 1938 skudt i Sænk af ukendt Flyver nord for Balearerne
77	s. s.»DAGMAR«	1400	Zeeland, Hanswert	Nybygning	13/4 1923	i Fart

78	s. s.»ESTER« ex »Fredericia«	1900	Ålborg	Nord-Østersø-Rederi	23/1 1924	i Fart
79	s. s.»ANNA«	1985	Flydedokken	Nybygning	8/10 1924	i Fart
80	s. s.»LILIAN« (ex »Patrica«)	2050	Kiel		5/9 1925	i Fart
81	s. s.»DALBEK«	1550	Hamburg	H. Schuldt	7/10 1925	12/3 1927 solgt til von Ess, Holland
82	s. s.»LAURA«	1400	Unterweser	Staubo	16/2 1926	6/7 1927 solgt til F. G. Reinholdt, Danzig
83	s. s.»NELLY«	2350	Lübeck	S. Sturlung, Bergen	9/3 1928	11/1 1937 solgt til F. A. A., Finland
84	s. s.»NAJADEN«	3600	Helsingør	C. K. Hansen	3/11 1928	i Fart
85	s. s.»MAJA«	2900	Stettin	zen, Flensburg	26/7 1929	i Fart
86	s. s.»ELSE«	2300	Nakskov	Nybygning	2/9 1930	8/1 1934 solgt til Cie. Generale Transatlantique, Paris
87	s. s.»ERNA«	2300	Helsingør	Nybygning	18/10 1930	i Fart
88	s. s.»BETTA« (ex »Betty«)	2300	Nakskov	Nybygning	5/5 1931	i Fart
89	s. s. »EDITH«	2300	Nakskov	Nybygning	12/6 1931	Skudt i sænk af Franco flyver udfor Barcelona
90	s. s. »GRETE«	2300	Helsingør	Nybygning	6/8 1931	i Fart
91	s. s. »ULLA«	2300	Helsingør	Nybygning	24/9 193 I	i Fart
92	s. s. »JOHANNE«	3000	Oscarshamn	Switzer	21/7 1932	i Fart
93	s. s. »HELENE«	4000	Lübeck	A. Hansen, Flensburg	19/3 1932	i Fart
94	s. s. »HELGA«	2200	Helsingør	Nybygning	10/2 1933	13/11 1934 solgt til Cie Generale Transatlantique, Paris
95	s. s. »STELLA«	2440	Helsingør	Nybygning	15/7 1933	i Fart
96	s. s. »LAURA«	2200	Nakskov	Nybygning	6/10 1933	i Fart
97	s. s. »NINNA«	2200	Helsingør	Nybygning	21/10 1933	17/12 1934 solgt til Cie Generale Transatlantique, Paris
98	s. s. »JONNA«	2200	Nakskov	Nybygning	15/12 1933	i Fart
99	s. s. »JUTTA«	2700	Helsingør	Nybygning	2/6 1934	i Fart
95	s. s. »STELLA«	2440	Helsingør	Nybygning	15/7 1933	i Fart
96	s. s. »LAURA«	2200	Nakskov	Nybygning	6/10 1933	i Fart
100	m. s. »ASTA«	2500	Burmeister & Wain	Nybygning	11/8 1934	30/9 1935 solgt til Cie de Navigation Fruitiere, Paris
101	s. s. »PAULA«	2700	Helsingør	Nybygning	2/8 1934	i Fart
102	m. s. »DORA«	2500	Burmeister & Wain	Nybygning	15/9 1934	23/1 1936 solgt til Cie Generale d'Armements Maritimes, Paris
103	s. s. »ELSE« (ex »Kotonia«)	3700	Helsingør	D/S Norden	20/1 1935	i Fart
104	m. s. »AFRICAN REEFER«	2500	Helsingør	Nybygning	9/11 1935	i Fart
105	m. s. »CANADIAN REEFER«	2400	Nakskov	Nybygning	9/2 1936	i Fart
106	m. s. »CHILEAN REEFER«	2400	Nakskov	Nybygning	27/4 1936	i Fart
107	s. s. »MARNA«	2900	Helsingør	Nybygning	18/5 1936	i Fart
108	s. s. »SESSA«	2900	Helsingør	Nybygning	27/6 1936	i Fart
109	s. s. »LAILA«	2900	Helsingør	Nybygning	19/8 1936	i Fart
110	s. s. »LINDA«	1500	Helsingør	Nybygning	26/9 1936	i Fart
111	m. s. »BRAZILIAN REEFER«	2400	Nakskov	Nybygning	30/9 1936	i Fart
112	s. s. »FRIDA«	2900	Helsingør	Nybygning	23/11 1936	i Fart
113	m. s. »AMERICAN REEFER«	2600	Nakskov	Nybygning	26/11 1936	i Fart
114	m. s. »EGYPTIAN REEFER«	3100	Odense	A. P. Møller	19/2 1937	i Fart
115	m. s. »AUSTRALIAN REEFER«	2600	Nakskov	Nybygning	22/3 1937	i Fart
116	s. s. »HELGA«	2900	Helsingør	Nybygning	18/6 1937	i Fart
117	s. s. »RANDA« (ex »Basse Terre« ex »Else«)	2300	Nakskov	Cie Generale Transatlantique, Paris	23/10 1937	i Fart
118	s. s. »SELMA«	2500	Frederiksstad	Nybygning	26/10 1937	i Fart
119	s. s. »TANJA«	2500	Frederiksstad	Nybygning	1/12 1937	i Fart

120	s. s. »LOTTA«	3400	Ålborg Værft	Nybygning	21/6 1938	i Fart
121	s. s. »MARIA« (ex. »Caravelle ex. »Helga«)	2200	Helsingør	Cie Generale d'Armements Maritimes, Paris	23/11 1938	i Fart
122	m. s	4500	Ålborg Værft	Nybygning	Efterår 1939	
123	m. s	3600	Helsingør	Nybygning	Efterår 1939	
Sko lesk ibe	m. sk. »FANØ«	210	Marstal	F. H. Eriksen	1/3 1930	i Fart
Sko lesk ibe	m. sk. »RØMØ«	220	Gl. Hestehauge	Nybygning	Forår 1939	