

Indhold

Michael Levy Bruus

I sikker havn. Danske købstadshavnes modernisering

1798-1868 · 7

Introduktion · 8

Litteratur og kildemateriale · 9

Havnen, skibsbroen og reden · 13

Baggrunden for havneresolutionen · 14

Danske købstadshavne omkring 1800 – typer og problemer · 20

Havnetyper · 20

Havneproblemer · 21

Købstadshavne på Lolland-Falster 1798-1868 · 24

Lolland-Falster · 25

Nakskov · 27

Nykøbing Falster · 34

Nysted · 42

Sakskøbing · 49

Stubbekøbing · 55

Resultater, strategi og samvirke · 62

Havne, handel og skibsfart på Lolland-Falster 1798-1868 · 68

Købstadshavnen som vækstfaktor · 68

Handel og skibsfart · 71

Danske købstadshavne 1798-1868 · 76

Købstadshavnenes modernisering · 76

Købstadshavnen – en institutionel vækstdynamo · 79

I sikker havn · 82

Kilder og litteratur · 85

English summary · 88

Bilag

1. Korneksport i tønder fra Lolland-Falster 1820-1871 · 89

2. Havnekommissærer på Lolland-Falster · 91

3. Udvalgte havneafgifter · 93

4. Hjemmehørende skibe på Lolland-Falster 1798-1867 · 95

5. Ind- og udgående indenrigs- og udenrigsfart · 96

6. Havnekassens anlægsudgifter · 101

Jens Christian Mohr

Plimsollere under dansk flag 1870-1900 · 103

Bjarni Ákesson Filholm

Smiril. Et karakterfuldt færøsk dampskib 1932-1970 · 133

Nekrolog: Birger Thomsen, 1945-2007 · 146

Tidligere bind af Maritim historie · 148

I sikker havn Danske købstadshavnens modernisering 1798-1868

Størstedelen af de danske købstæder ligger med adgang til havet. Før Danmark blev spundet sammen af et tætmasket vej- og jernbanelenet, var søvejen den primære færdselsåre. I den forstand var havnen købstadens port til omverdenen. Den var vital for vareudveksling, samfærdsel og kommunikation. At havnen tillagdes stor lokal betydning i 1700-1800-tallet, kan derfor ikke undre.¹

Selv om gode havne- og besejlingsforhold var et vigtigt aktiv for den enkelte købstad, så viste en undersøgelse i 1774 iværksat af Generaltoldkammeret dog, at købstadshavnene var meget forfaldne og savnede midler. Indtægterne rakte kun sjældent til den årlige vedligeholdelse. Nok havde enevælden forståelse for problemerne, men de lokale myndigheder, der forvaltede havnene, fik alligevel hverken finansiel, praktisk eller teknisk støtte.

Mens købstadshavnene fortsatte forfaldet, igangsatte enevælden i de sidste årtier af 1700-tallet en lang række reformer. Forordningen om stavnsbåndets ophævelse fra 1788 sikrede bønderne fri bevægelighed, hoveriforordningen fra 1799 fastlagde omfanget af hoveriet og forordninger udstak retningslinjerne for udskiftningen og udflytningen – en proces der ligesom overgangen fra fæste til selveje blev støttet af den Kongelige Kreditkasse. Ud over disse reformer, som skulle øge landbrugets produktivitet, blev der iværksat en række handelsreformer. Ophævelsen af det danske kornmonopol i Norge, nyordningen af kvæg- og kornhandelen i 1788, frigivelsen af størstedelen af udenrigsfarten og toldforordningen fra 1797 bidrog til en øget liberalisering af handelen, der nød godt af dansk neutralitet i et urohærgnet Europa. Infrastrukturen fik også større bevågenhed. Således blev den store vejforordning, der fastlagde rammerne for vejnettet, vedtaget i 1793. Det var på denne baggrund, enevælden udsendte den kongelige resolution af 25. april 1798 om havnevæsenets omdannelse.² Havneresolutionen udgjorde den administrative ramme om havnene i perioden 1798-1868, hvor købstadshavnene gennemgik en bemærkelsesværdig modernisering. I 1868 overgik havnene til kommunalt eje.

¹ Dette er bearbejdelse af Michael Levy Bruus (2004) *I sikker havn. Danske købstadshavnens modernisering 1798-1868*, upubliceret kandidatspeciale, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet.

² Herefter havneresolutionen.

Introduktion

Havneresolutionen, hvis bestemmelser gjaldt for alle den kongerigske provins' søkøbstæder (dvs. købstæder med adgang til havet), indebar, at forvaltningen af havnen i enhver købstad blev overdraget til en lokalt nedsat havnekommission, der skulle forvalte havnen som en selvejende institution uafhængig af magistraten.¹ Det var et brud med den traditionelle lokale forvaltning og en koven- ding i forhold til den hidtil førte havnepolitik. Hvad var baggrun- den for havneresolutionen, og hvordan skal den opfattes i forhold til landbo- og handelsreformerne?

Blandt havneresolutionens hensigter var ønsket om at forbedre de forfaldne havne. For at få overblik over problemernes omfang udsendte Generaltoldkammeret omkring århundredeskiftet en eks- pert, der desuden skulle bistå de nye kommissioner. Hvilke havne- og besejlingsproblemer var på dette tidspunkt særligt udtalte i de danske købstadshavne?

Fælles for de forskelligartede problemer var, at de hver for sig besværliggjorde besejlingen af den givne havn. Det var ikke nok blot at istandsætte de forfaldne havne. Havnekommissionerne måt- te til stadighed sørge for at uddybe sejlrender og havnebassiner, for- øge kapaciteten og havnepladsen for at sikre tilstrækkelig plads til pakhuse, vareoplag, slæbested og den værftsindustri, som efter- hånden blev opbygget, samt finde plads til de nye dampskibe. Hav- nekommissionerne blev i deres 70-årige levetid således konfronteret med en række problemer, basale som komplekse, der krævede handling. Hvilke problemer stod de overfor? Hvordan og med hvil- ken strategi søgte havnekommissionerne at istandsætte og udvide købstadshavnen? Bakkede lokalbefolkningen op dette arbejde, når regningen skulle betales i form af havneafgifter?

Kommissionens målsætning udsprang nærmest af resolutionens for- tale: »Unægteligt er at et velindrettet bro- og havne- samt ringe- og fyrvæsen er et af de sikreste midler både til købstædernes op- komst og til Deres Majestæts toldindtægters forøgelse.«² Spørgsmå- let er dog, om dette normative ønske om at være vækststimulerende også blev til virkelighed. Medførte forbedrede havne- og besejlings- forhold i den enkelte købstad vækst i mængden af udførte varer, skibsfarten og den hjemmehørende handelsflåde?

Perioden 1798-1868 var økonomisk turbulent. Højkonjunktur og neutralitetsudnyttelse blev afløst af krig, inflation og statsbankerot. Efterkrigsårenes optimisme blev fulgt af lavkonjunktur som følge af et prisfald på landbrugsvarer, der dog blev afløst af den såkaldte kornsalgsperiode. Ikke blot steg landbrugets produktion i perioden 1798-1868, overskudsproduktionen blev i stigende grad kanaliseret ud på verdensmarkedet. Således steg eksporten af kornvarer fra ca. 600.000 tønder (rdr.) sidst i 1700-tallet til næsten 1,9 mio. tdr. i midten af 1840'erne.³ I 1860'erne blev der årligt eksporteret mellem

1 Rigsarkivet (RA), Gene-
raltoldkammeret (Grk.), Havne-
, Kanal- & Fyrvæsen (HKF),
Danske Forestilling og Resoluti-
oner 1798 nr. 20a.

2 RA, Grk., HKF, Danske Fo-
restilling og Resolutioner 1798,
nr. 20a.

Mens ordstillingen er bibeholdt
i citater, så er retstavningen mo-
derniseret.

3 Christensen, Søren Bitsch
(2001) *Monopol, marked og ma-
gasin. Dansk kornhandel og korn-
politik 1730-1850 – med hovedvæg-
ten på reformårene*, upubliceret
Ph.d. afhandling, Historisk In-
stitut, Aarhus Universitet, s.
160f.

at udpege og vurdere bevaringsværdige elementer og på at støtte lokale beslutningstageres forsøg på at udvikle havneområderne. Samtidig hermed har lokale museumsfolk givet deres kyndige (historiske) bidrag til debatten.

Der er således grøde i forskningen, om end dens fokus er den industrielle havn. Et af de væsentligste bidrag er Ole Mortensøn (red.) *Fem havne. Den industrialiserede havns opkomst og udvikling på Syd- og Øerne* (2005), hvori der – på grundlag af fem detailstudier – sondres mellem den præindustrielle havn, sejlskibshavnen 1820-1870, og den industrielle havn, som udvikledes i perioden 1870-1920 og konsolideredes i perioden 1920-1970. Som titlen antyder, ligger fokus snarere i det 20. århundrede end i det 19. århundrede.¹

Købstadshavnene modernisering – eller den præindustrielle havns udvikling om man vil – i det 19. århundrede har i modsætning til jernbanernes udvikling ikke været genstand for megen opmærksomhed endside for systematiske studier. Den spredte litteratur findes frem for alt i købstadsmonografierne. Mens havnen i nogle monografier er genstand for stor bevågenhed, så er den fraværende i andre. En generel antagelse turde dog være, at havnen som regel overskygges af købstadens øvrige institutioner, markante borgere og begivenheder i byens historie. Selv om købstadshavnen spillede en vigtig rolle for byens handel og transport, beskrives den ofte næsten som et vedhæng til byen, og ikke som en mere integreret del af det økonomiske liv.

Mens Gabriel Smith i *Det norske havnevesens historie til 1914* (1923) har beskrevet de norske havnes historie, så findes der ikke et tilsvarende værk om de danske købstadshavne i det 19. århundrede. Den overordnede udvikling skitseres i Ole Feldbæks *Dansk søfarts historie 1720-1814* (1997) og i Anders Monrad Møllers *Dansk søfarts historie 1814-1870* (1998). Begge fremfører typiske problemer og betydningen af havneresolutionen. Wilhelm von Rosen pointerer i sin artikel *Købstædernes havnekommissioner 1798-1868* (1977), at resolutionen var meget vigtig, fordi den blev grundlaget for købstadshavnernes forbedringer de følgende år.² I *Omlægningen af Korsør havne-administration 1797. Poul Løvenørns første havnesag* (1978) behandler von Rosen Korsørs magistrats administrative inkompetence i havnesager. Havnesagen i Korsør og overlods Poul Løvenørns (1751-1826) behandling af sagen ses som de vigtigste årsager til havneresolutionen i 1798.³ Samme tolkning fremføres i Hans Chr. Bjergs biografi *Poul Løwenørn 1751-1826* (1984). Han hævder desuden: »Selv om der ikke var tale om nogen i administrativ henseende revolutionerende reform, var den gennemførte ordning en udmærket platform for Løwenørn til at trænge ind i havneproblemerne. Hvad der var afgørende var, at disse problemer, gennem Løwenørns tilstedeværelse ved kollegiets behandling af havnesagerne, var sikret en meget høj prioritet.«⁴ I et lokalstudie fremhæves derimod samarbejdet

1 Mortensøn, Ole (2005) »Epo-ker og kendetegn for havneudviklingen«, i Mortensøn, Ole (red.) *Fem havne – Den industrielle havns opkomst og udvikling på Syd- og Øerne*, Langeland, s. 180ff.

2 Rosen, Wilhelm von (1977) »Købstædernes havnekommissioner 1798-1868«, i *Arkiv*, bd. 6, nr. 3, s. 174ff.

3 Rosen, Wilhelm von (1978) »Omlægningen af Korsør havne-administration 1797. Poul Løvenørns første havnesag«, i Peter Kr. Iversen m.fl. (red.) *Festskrift til Johan Huidfeldt*, København, s. 413ff.

4 Bjerg, Hans Chr. (1984) *Poul Løwenørn 1751-1826*, København, s. 115 og 124. Her staves Løvenørns navn konsekvent med v.

mellem lokal-, regional- og centraladministrationen som den vigtigste årsag til de forbedrede forhold i Skælskør i begyndelsen af 1800-tallet.¹

Det institutionelle samarbejdes betydning pointeres også for perioden 1814-1868 i Anders Monrad Møllers *Jagt og skonnert* (1988), som er det eneste værk, der på baggrund af en række havnesager søger at give en karakteristik af provinshavnenes forbedring. Han fremhæver, at anlægsaktiviteten var særligt stor i 1830-1840'erne, og at forbedringer og udbygninger skete i etaper afledt af de økonomiske konjunkturer.² Havneproblemerne blev fortsat mere påtrængende efter 1814. Ikke blot firedobledes provinsens tonnage i perioden 1798-1868, for at øge rentabiliteten af kornhandelen på især det engelske marked blev skibene stadigt større.³ Mens skibene i begyndelsen af 1700-tallet var meget små, så blev de, som det fremgår af Monrad Møllers disputats *Fra galeoth til galease* (1981), i løbet af århundreder gradvist større. Ser man bort fra de mange små jagter, der både i 1700- og 1800-årene var meget udbredte i indenrigsfarten, stak en typisk galeoth omkring 1750 på knap 10 kommercelæster ca. 6 fod (en fod = ca. 31 cm.), mens en galease på 20 læster omkring år 1800 stak ca. 7 fod. Derimod stak en typisk skonnert på 50 læster i 1850'erne ca. 11 fod. De allerstørste skibe, barkerne, briggerne og fregatterne, på over 100 læster stak 12-15 fod.⁴

Der er paradoksalt, at samtidig med, at havnens betydning fremhæves, så er dansk havnehistorie et overset forskningsområde. Store dele af havnehistorien er groft sagt anekdotisk og fragmentarisk med en personalhistorisk slagside, lokalt som nationalt.⁵ Den mangelfulde og ujævne litteratur, der forstærker ønsket om en selvstændig og komparativ fremstilling af de danske købstadshavnens historie 1798-1868 set i forhold til reformerne sidst i 1700-årene og 1800-tallets modernisering, står i skærende kontrast til det omfattende kildemateriale.

Som en udløber af havneresolutionen blev havnesager udskilt af Generaltoldkammerets øvrige forretningsområder. Først i 1804 oprettedes et kontor, der administrerede havne- og fyrsager frem til 1811, hvor Kanal-, Havne- og Fyrdirektionen overtog sagerne indtil 1816, hvorefter Kanal-, Havne- og Fyrkontoret frem til 1848 forvaltede havnene. I 1848 overtog Indenrigsministeriet ansvaret for havnevæsenet, der siden i 1868, hvor havnekommissionerne blev nedlagt, blev underlagt Vandbygningsdirektoratet.⁶

Stiftamtmanden, der førte tilsyn med købstæderne og havnene, udgjorde et administrativt mellemlid mellem centraladministrationen og de lokale havnekommissioner. Stiftet skulle således indstille alle ansøgninger og indberetninger fra kommissionen med en dertil hørende betænkning. Før Generaltoldkammeret traf beslutning om dette eller hint indhentes i reglen også en betænkning fra kammerets havne- og fyrinspektør og/eller fra andre kollegier.

1 Jensen, Flemming & Jørgen Mikkelsen (1993) »Mudder, maskiner og mennesker. Den sørgmuntre beretning om istandsættelsen af Skælskør havn og fjord 1798-1814«, i *Maritim kontakt* bd. XVI, s. 114ff.

2 Møller, Anders Monrad (1988) *Jagt og skonnert. Studier i den danske provinsøfart i tiden fra 1814-1864*, København, s. 119ff.

3 Monrad Møller (1988) s. 24, 40 og 121.

4 Møller, Anders Monrad (1981) *Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede*, Esbjerg, s. 52ff.; Monrad Møller (1988) s. 56ff.

5 Monrad Møller (1988) s. 119f.

6 Rosen (1977) s. 179ff.

Vageren – et somærke i form af en tonde med en stage igennem – skulle placeres på 14 fods dybde i Nakskov Fjord. Vagere, som også blev kaldt prikker, blev brugt til at afmærke sejltredden. (RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- og Fyrvesen, Nakskov havnesag 1823 nr. 727, udsnit).

Som følge af havneresolutionen begyndte Generaltoldkammeret at føre en havnejournal med tilhørende havnesager. Indkomne breve, betænkninger, beretninger, ansøgninger, kort m.v. fra alle instanser i berøring med havnene udgør det materiale, der samlet set kan betegnes som havnesagerne, der er rige på motiver og mål. Materialet er særdeles omfattende. Indkomne skrivelser fra havnekommissioner udgør størstedelen af materialet, der bl.a. har den styrke, at oplysninger kan krydscheckes på tværs af de forskellige instansers indberetninger. Selv om havnejournalen systematisk skulle holde styr på sagerne, var det vanskeligt, fordi sagerne ofte strakte sig over flere år. Af samme årsag udarbejdedes ekstrakter, forklaringer, tabeller og oversigtsbind, hvori havnetakster, reglementer m.v. samledes.¹

Hver enkel kommission skulle føre en forhandlingsprotokol, en kopibog over udgående breve og en regnskabsbog. Forhandlingsprotokollen er præget af, at dens formål indadtil var at fastholde arbejdsgangen, mens det udadtil var at dokumentere arbejdet og de trufne beslutninger. Som følge af nogle svindelsager i 1810'erne fik forhandlingsprotokollen nærmest karakter af en regnskabsbog. Den eksterne funktion blev dermed dens primære formål. Selv om uenigheder blandt kommissærerne skulle indføres, så skete det stort set aldrig. Kilden tier således om alt det spændende – motiverne, visionerne og uenigheden.

Undtaget uenigheden er kopibogens udgående breve båret af hensigt og argumentation. Selv om alle skrivelser til offentlige institutioner burde kunne genfindes i centraladministrationens havnesager, har det ved flere lejligheder vist sig ingenlunde at være tilfældet. Derfor er kopibogen et godt supplement til havnesagerne. Desuden indeholder den breve til private personer såsom dampskibsredere, godsejere, håndværkere m.v.

Havnekommissionen var udsat for megen kontrol fra centraladministrationens side. Over årene blev der alle vegne knæsat et princip om at fremlægge regnskabsbogen til syn på rådstuen, hvor borgerne også kunne få indsigt i forhandlingsprotokollen. Når stiftamtmanden eller havne- og fyrinspektøren aflagde et besøg, inspireredes havnen under ledsagelse af kommissærerne, hvorefter papirerne blev gennemset for afsluttende at holde et møde desangående. Havneregnskabet skulle desuden revideres hvert år af stiftamtmanden og Generaltoldkammeret.

Forhandlingsprotokollen, kopi- og regnskabsbogen blev opbevaret i havnekassen, der efter 1820 overalt var forsynet med tre låse, så den kun kunne åbnes i overværelse af tre medlemmer. Bevågenhe-



1 Alle centraladministrationens arkivalier vedrørende de danske købstadshavne 1798-1848 er i Generaltoldkammerets arkiv. Selv om Indenrigsministeriet efter 1848 overtog havnene som ressort, så findes alle arkivalierne i Ministeriet for Offentlige Arbejder/Trafikministeriets arkiv.

den og kontrollen med havnekommissionen efterlod kun lidt rum for svindel, bedrageri og manipulation. Dette krævede desuden enighed blandt medlemmerne, som jo var afhængige af hinandens nøgler og underskrifter. Snarere end at tænke i disse baner anså de fleste borgere det ulønnede hverv som havnekommissær for et ærefuldt ombud, som man blev valgt til af stiftamtmanden eller borgmesteren eller byfogeden og fra 1838 af borgerrepræsentationen.

Det omfattende kildemateriale eneste lakune er perioden 1807-1814, hvor kommissionernes arbejde på Lolland-Falster tilsyneladende gik i stå som følge af Napoleonskrigen, der medførte mangel på arbejdskraft og materiale, inflation og vanskeligheder for skibsfart og handel. Kun få møder er i disse år indføjet i protokollerne. En typisk kommentar fra Nykøbing Falster lyder: »1808 den 4. januar mødtes kommissionen, men da intet fandtes at afhandle så blev den igen hævet.« og siden »Ligeledes.«¹ Dette til trods så vurderes kildematerialet samlet set som meget solidt og særdeles velegnet til at afdække købstadshavnenes historie 1798-1868.

Havnen, skibsbroen og reden

Ved den moderne havn forstår Anders Monrad Møller »en havn, altså et eller flere bassiner omgivet af bolværker med kajplads til mange skibe på een gang, med kraner, pakhuse og hertil en indsejling beskyttet af et par moler med blinkende små havnefyr yderst ude.«² Den moderne havn betegner hér et vandområde, beskyttet mod bølger, strøm og is enten gennem et indelukket bassin eller fra naturens side, som skibe uhindret kan anløbe for at losse og lade ved broen eller bolværket, hvortil der skal være knyttet en havneplads af en vis størrelse. Til den moderne havn kan der desuden høre faciliteter som fyr, kraner, lodstjeneste, pakhuse, skibsværft og slæbested. Mens den moderne havn betegner en institution, der alt efter beliggenheden i større eller mindre grad er menneskeskabt, så betegnede havnen i begyndelsen af 1800-tallet et af naturen skabt sikkert opankringssted eller område ved kysten, hvor skibe kunne losse og lade.

På dette tidspunkt skelnede man mellem en sommer-, en vinter- og en naturhavn. Ofte var der tale om en lille bugt, en vig, et nor eller lignende. Mens sommerhavnen var et midlertidigt tilflugtssted i tilfælde af uvejr m.v., så udgjorde vinterhavnen et oplægningssted, hvor fartøjerne så vidt muligt kunne ligge beskyttet mod sø- og isgang vinteren over. Disse havne var ofte placeret i en vig eller et nor, der er en vig, som er forbundet med havet med et smalt løb. Naturhavnen var en havn, som var topografisk beskyttet mod storm og is, og som havde tilstrækkelig strøm til at hindre tilsanding, og som havde en stor velbeskyttet red.³

Mens havnen var et opankrings- eller tilflugtssted, betegnede skibsbroen, som lå vinkelret på kysten, det sted, hvor varerne blev losset eller ladet. Skibsbroen lå i bybilledet ofte i forlængelse af Bro-

1 Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm (LAS), Nykøbing Falster r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol.

2 Monrad Møller (1988) s. 119.

3 Monrad Møller (1988) s. 120f.

stræde eller Brogade, som forbandt broen med byens torv. Den var som regel lavet af tømmer undertiden udført med støtte af brokar, der var store kasser opfyldt af sten, som kunne yde broen beskyttelse ved sø- og isgang samt modstå vægren fra ud- eller indladede varer.¹

Da mange købstæder i begyndelsen af 1800-tallet af forskellige årsager ikke kunne anløbes, var det almindeligt, at skibene måtte omlade på reden ved hjælp af pramme, som fragtede varerne til og fra skibsbroen eller købstaden. Reden, der lå tættest muligt på købstaden, var en ankerplads for skibe, der på grund af manglende vanddybde, fraværet af en skibsbro eller et bolværk var forhindret i at anløbe købstaden. Reden var således udtryk for de dårlige lade- og losseforhold.

Baggrunden for havneresolutionen

Ifølge stiftsrelationerne fra 1735 besværliggjorde eller hindrede dårlige havne- og besejlingsforhold i mange købstæder ind- og udskibningen af varer.² Selv om der antageligvis blev smurt tykt på, så var det triste budskab fra Saksøbing: »Købmændene [har] her i byen stor besværlighed og omkostning med deres ladeplads, som kaldes Oreby havn, som år efter andet tilstoppes, så at de må lade deres ind- og udskibende varer en halv mil (1 mil = ca. 7,5 km, MLB) ved vogne frembringe og derfra atter ved pramme mesten en fjerdingvej (1 fjerdingvej = en fjerdedel af en mil dvs. ca. 1,8 km, MLB) til og fra fartøjerne udføre, der altså forårsager denne lille købstad stort besvær og omkostninger. Og er det de fattige indvånere ikke muligt uden særlig Kongelig nåde og assistance at få denne havn igen istandbragt.«³

Samme år blev det påbudt at nedsætte en havnekommission i enhver norsk købstad. Anledningen var, at den søndensfjeldske lods-kaptajn nogle år forinden havde påpeget, at kun én af sytten havne ikke var ødelagt af udkastet ballast. Det havde meget uheldige følger for handelen, som både blev sinket og påført ekstra udgifter til pramning. Kommissionerne skulle påse, at havnen var i god stand, ligesom de årligt skulle indberette om havnens tilstand og stille forslag til dens forbedring til statholderen. Ikke alene var havnene forfaldne, midlerne til istandsættelse og vedligeholdelse var helt utilstrækkelige. Ved statholderens mellemkomst blev de søndensfjeldske havne i 1738 derfor bevilget ekstraafgifter. Trods reformen af det norske havnevæsen skulle der gå nogle år, inden noget tilsvarende blev forsøgt i den kongerigske provins.⁴

I 1742 samlede Christian 6. (1699-1746) alle monarkiets havne- og færagesager hos Søetaten under ledelse af grev Danneskiold-Samsøe. En undersøgelse året efter viste, at havnenes indtægter, der typisk bestod af en tredjedel af accisen og eventuelt bevilgede bropenge, sjældent rakte til selv den mest nødvendige vedligeholdelse. Derfor var langt de fleste købstadshavne forfaldne. På denne baggrund nedsatte kongen den 4. februar 1746 General Landets Havne

1 Rosen (1977) s. 168.

2 Feldbæk, Ole (1997) *Dansk søfarts historie 1720-1814. Storhandelens tid*, København, s. 184.

3 Stiftsrelationerne fra 1735 er tilgængelige på www.byhistorie.dk

4 Smith, Gabriel (1923) *Det norske havnevæsens historie indtil 1914*, Kristiania, s. 22ff.

Commission, der fik til opgave at komme med et udkast til en reform af det danske havnevæsen. Ifølge reformen, som kongen godkendte en måned senere, skulle der i alle købstæder nedsættes en havnekommission. Udover selve forvaltningen skulle den foretage opmålinger, overveje forbedringer og stille forslag til nye afgifter. Der skulle ansættes en havnefoged, som skulle varetage det daglige tilsyn, mens staten ville udpege en ekspert, der skulle inspicere havnene og yde praktisk og teknisk bistand. Selv om kommissionen i løbet af halvandet år udarbejdede en række detaljerede forslag, så fik ordningen kun ringe betydning, fordi Danneskiold-Samsøe efter kongens død faldt i unåde. Som følge heraf ophævedes General Landets Havne Commission og alle dens bestemmelser.¹

Havnevæsenet blev igen underlagt Rentekammeret, hvor holdningen var, at nok havde man forståelse for købstædernes havneproblemer, men ekspertise og økonomiske midler ville man ikke stille til rådighed, da man var »betænkt på at se eders Majestæts kasse så vidt muligt ... for sådan udgift forskånet.«² Derimod blev der investeret meget i Københavns havn med henblik på at gøre hovedstaden til Nordeuropas handelscentrum. Enevældens merkantilistiske handelspolitik søgte at fremme udenrigshandelen, der i 1700-tallet alt-overvejende blev drevet af københavnske købmænd og redere. Selv om havnepolitikken var centralistisk, og selv om holdningen var, at forbedringer måtte finansieres lokalt, blev der dog bevilget ekstra-afgifter på ind- og udgående varer til købstæder som Assens, Fåborg, Korsør, Nykøbing Falster, Nakskov, Svendborg, Århus m.fl.

Alligevel viste en ny undersøgelse i 1774 iværksat af Generaltoldkammeret, der havde overtaget havnevæsenet som ressort i 1760, at midlerne næsten overalt var utilstrækkelige. I Nakskov havde der været nødvendigt at stifte gæld hos private debitorer for at reparere broen og bolværket efter en stormskade, men der var ikke råd til at opmudre de to grunde i fjorden, hvad der henviste de fleste skibe til at losse og lade på åbent vand to km fra byen. I Stubbekøbing var skibsbroen »aldeles ruineret«, mens den var blevet istandsat i Nykøbing Falster, der derimod savnede midler til at opmudre indløbet til Guldborgsund. Fra Århus hed det: »Havnen har ingen kapital henlagt, men er derimod i 3.043 rigsdaler (rdl.) 30 1/2 skilling (sk.) gæld.« De årlige indtægter på 800-900 rdl. kunne knap dække havnens udgifter til opmudring, små reparationer, renter og løn. Samlet set var de danske købstadshavne generelt meget forfaldne.³

På baggrund af undersøgelsen fra 1774 fremlagde kammeret i 1781 sit bud på en fremtidig havnepolitik for Christian 7. (1749-1808). Selv om havnene de fleste steder var forfaldne, og selv om de årlige indtægter var utilstrækkelige, så var det »ikke altid havnenes bekvemhed, der ligger grund til stedernes flor, men at det er industrien i næring og handel ... Kalundborg til eksempel har en for et sådant sted meget ypperlig havn, og dog er dens havn i afmagt.

1 Mikkelsen, Jørgen (1995)
 »Søfart og havneadministration i
 Korsør og Skælskør ca. 1740-
 1800«, i *Årbog for Historisk Sam-
 fund for Sorø Amt*, s. 8ff.
 2 Mikkelsen s. 7.
 3 RA, GtK., HKF, Indberetnin-
 ger fra stiftamtmandene i Fyn,
 Lolland og Jylland 1774.



Randers har ingen havn, men må pramme og vogne sine varer 1½ mil ud fra byen for at udskibe dem, ... og dog driver Randers en meget betydelig handel, både ved indenlandske og fremmede steder og har stærke udskibninger af landets produkter.« I forhold til landets størrelse var der alt for mange købstæder, som aldrig kunne blive florerende handelssteder. Støttes skulle derfor kun de byer, som havde en stor indenrigs- og/eller udenrigshandel, og de, som var strategisk beliggende for militæret og for samfærdslen. De øvrige, hvilket i praksis ville sige de små købstæder, måtte overlades til sig selv. En kommission skulle derpå overveje planens udmøntning.¹

Kommissionen blev aldrig nedsat. Kernen i enevældens havnepolitik var fortsat uviljen mod finansiell støtte, selv når der var tale om lån. Eksempelvis ansøgte Grenå i 1785 den kongelige kasse om at skænke den ene og låne byen den anden halvdel af et beløb til havnens istandsættelse. Da ansøgningen blev afslået, fordi tiderne ikke var dertil, skød borgerne 200 rdl. sammen, som man uden held satsede på klasselotteriet.² De utilstrækkelige midler medførte, at man lokalt ofte var henvist til private debitorer, der krævede så høje renter, at det sjældent var rentabelt.

Enevælden blev sidst i 1700-tallet stadigt mere forstående overfor købstædernes havne- og besejlingsproblemer, fordi de største købstæder deltog fortsat mere i udenrigshandelen, og fordi hovedstadens forsyningsbehov var stigende. Således støttede enevælden, den af Ove Høegh-Guldberg – efter statskuppet i 1784 degraderet til stiftamtmand i Århus stift – i Horsens nedsatte havnekommission bestående af fire sø- og handelskyndige borgere, som fik tillagt betydelige midler til at forbedre den meget forfaldne havn. I 1791 støttedes et lignende tiltag i Randers, der som før omtalt var særdeles vanskelig at besejle. I Århus var denne forvaltningspraksis gammelkendt.³

Bandholm omkring 1880. Skonnertbriggen i forgrunden er formentlig Nathalie af Marstal. (Handels- og Søfartsmuseet).

1 RA, GtK., HKF, Kgl. reskripter, resolutioner og forestillinger 1781-1811, betænkning af 18. april 1781.

2 RA, GtK., HKF, Havnenes tilstand og status 1804-1861, Forklaring over havnevæsenet i Danmark.

3 Rosen (1977) s. 178.

Magthavernes stigende interesse kom til udtryk i C.D.F. Reventlows vejbetænkning fra 1791: »Til at benytte såvel de rå produkter som de ved fabrikker og manufakturer forædlede, såvel til indenrigs som udenrigs brug, er intet nødvendigere end gode havne og gode veje.« Med en forbedret infrastruktur ville producenter og handlende »med ulige mindre bekostning og tidsspilde føre sine varer til afsætningsstedet. Flere kunne konkurrere om afsætningen, priserne blive lettere på de nødvendigheder i landet selv, og afsætning til fremmede åbnes såvel af rå som af forarbejdede varer, hvor tilforn ingen var mulig.«¹ Han mente således, at investeringer i infrastrukturen ville forbedre konkurrenceevnen med en gevinst af markedsandele til følge, ligesom de ville fremme omsætningen og stimulere eksporten, hvilket i sidste instans ville øge statens indtægter. Betænkningen fungerede som forlæg for vejforordningen i 1793, som skabte orden i vejvæsenet og udstak retningslinjerne for det hovedlandevejsnet, der skulle forbedre integrationen mellem land og by samt landsdelene, stimulere handelen og forbedre landbrugsvarernes konkurrenceevne.² Selv om infrastrukturen fik mere bevågenhed, skulle der gå nogle år endnu, før turen kom til havnene.

At der var behov for en reform, viste en sag fra Korsør, der siden 1750'erne havde været tillagt betydelige midler til vedligeholdelse af havnen. Alligevel sandede havnen i 1790'erne stadigt mere til, hvilket fik postskipper Langballe, der grundstødte med kronprinsen ombord, til at klage over den mangelfulde opmudring. Selv om magistraten forsvarede sig med støtteerklæringer fra andre søfarende og med fremlæggelse af mudderregnskabet, så sendte Generaltoldkammeret i 1797 Poul Løvenørn til Korsør for at inspicere problemerne. Han mente, at magistraten savnede tilstrækkelig indsigt i forvaltningen af havnen. For at løse problemerne foreslog han, at der blev nedsat en havnekommission, som fremover skulle forvalte havnen. Derfor blev havnens forvaltning i Korsør, men også i Kalundborg, udskilt fra magistraten.³

Antageligt tilskynder af Løvenørn, der på opfordring havde besøgt flere købstæder i sommerens løb, skrev Løvenørns assistent, Halkier, en betænkning om havnene, der »må være betænkt en plan, hvorefter alle havne og ladepladser i Danmark skulle sættes i bedst muligste stand, til fordel, ej alene for købstædernes handel og skibsfarten i almindelighed, men og for industrivæsenet i særdeleshed, da man for at vinde konkurrence med fremmede, og som en følge, eksport til fordel for landene.«⁴ Endvidere hævdede Halkier, at købstadshavnene ville forblive forfaldne, så længe magistraten administrerede dem. Derfor foreslog han havneadministrationen omlagt således, at der i enhver søkøbstad blev nedsat en kommission, der vha. tillagte økonomiske midler og ekspertbistand skulle forvalte havnene.

Halkiers forslag, som Løvenørn støttede i et brev, fik opbakning

1 Reventlow, C. D. F. (1791) *Plan til en forbedret Indreining af Veivæsenet i Kongeriget Danmark*, udgivet af Claus Bjørn (1993), København, s. 14f.

2 Jørgensen, Steffen Elmer (2001) *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, Odense, s. 80 og 91ff.

3 Rosen (1978) s. 414ff.

4 RA, GtK., Løvenørns embedsarkiv, Kopibog 1796-1798 nr. 110-11.

af Generaltoldkammeret, der forestillede sagen for kongen. Konkret indebar den havneresolution, der blev vedtaget den 25. april 1798, at købstadshavnenes forvaltning blev overdraget til de nedsatte havnekommissioner, fordi de lokale myndigheder savnede den fornødne sagkundskab i spørgsmål om opmåling af havne, anskaffelse af en muddermaskine, iværksættelse af opmudring, samt istandsættelse og vedligeholdelse af havnene. Derfor skulle havnekommissionerne administrere havnekassen og sikre havnens istandsættelse, vedligeholdelse og udvidelse.

Under henvisning til havnens betydning for den enkelte købstad ansøgte Generaltoldkammeret i foråret 1798 den Kongelige Kreditkasse om at låne Nakskov midler til istandsættelse af havnen på særligt favorable vilkår (4 pct. i rente og 2 pct. i afdrag pr. år). Kammeret ønskede, at sagen kunne skabe præcedens. Kreditkassen, der var blevet oprettet i 1786 for at støtte udskiftningen, udflytningen og selvejerløb, imødekom begge ansøgninger. For at kunne finansiere afdragene på et lån og udgifter til forbedringer eller udbygninger af havneanlægget, blev den enkelte havn tillagt indtægterne fra en række afgifter, de såkaldte havnetakster.¹

Kunsten var at skabe en positiv spiral, hvor forbedrede havne- og besejlingsforhold tiltrak yderligere trafik med forøgede indtægter til følge, som så kunne anvendes til at afdrage eventuel gæld og finansiere næste fase i forbedringen og udbygningen. Skulle dette lykkes, krævede det grundige økonomiske kalkuler af rentabiliteten af projektet. Spørgsmålet var, om havnekassen kunne bære det projekterede anlæg, som finansieredes ved lån, statslige bevillinger og havneafgifter på anløbende skibes drægtighed og på ind- og udgående varer. I disse svære overvejelser søgte havnekommissionerne ofte ekspertbistand.

Poul Løvenørn blev allerede i 1797 tilknyttet Generaltoldkammeret som ekspert i havnesager. Han bestred hvervet frem til 1815, hvorefter det blev lagt ind under det nyoprettede embede som havne- og fyrinspektør. C.H. Henne (1751-1829) var den første til at beklæde embedet, som i 1829 blev overtaget af C.A. Leth (1796-1868). På den ene side skulle de yde havnekommissionerne praktisk og teknisk bistand, på den anden side skulle de sikre kammeret og siden ministeriet en effektiv kontrol med udviklingen. Et aspekt af denne kontrol var revisionen af havnekommissionernes regnskaber og godkendelsen af udbetalinger og licitationer over et vist beløb. Selv om havnene i juridisk forstand var selvejende institutioner, kunne de dårligt nedramme en pæl uden først at indhente godkendelse. Desuden havde kammeret eller ministeriet et afgørende ord at sige, når der blev ansøgt om lån, ligesom det på baggrund af kommissionernes udkast fastsatte havnereglementer, -instrukser og -takster.

1 RA, GtK., HKF, Ekstrakter af havnesager Maribo amt, Nakskov havnesag 21/5 1798; Rosen (1977) s. 185f.



E. C. Benzons skibsværft i Nykøbing Falster. Til venstre ses Benzons privatvilla, mens de tre næste bygninger huser selve værftet. (Handels- og Søfartsmuseet).

På den ene side evnede Poul Løvenørn at italesætte havneresolutionen, fordi han som højtdekoreret og respekteret havde gennemslagskraft og fik opmærksomhed i de politiske kredse, hvor ikke mindst kronprinsen antageligt var lydhør oven på grundstødningen. En vigtig årsag til den norske havnereform var, at de norske købstæder gennem statholderen havde kortere vej til den politiske magt end de danske købstæder, hvis ansøgninger let kunne drukne i kollegierne. I den forstand er det nærliggende at se Løvenørn som den drivkraft, der kanaliserede købstadshavnens problemer direkte ind i magtens centrum ved at fremhæve initiativer som dem i Horsens, Kalundborg, Korsør, Randers og Århus og ved at sætte fokus på problemerne med betænkninger og indberetninger. Løvenørn tydeliggjorde behovet for et udspil, men medvirkede også til at presse på for gennemførelsen af en havneresolution, der kunne sikre Generaltoldkammeret kontrol over udviklingen i de danske købstadshavne.

På den anden side havde staten åbenlyse interesser i at gennemføre havneresolutionen som et led i reformpolitikken, der forstås som en samlebetegnelse for de reformer, enevælden gennemførte sidst i 1700-tallet. Reformernes sigte var at øge produktionen, hvorved landbrugseksporten kunne øges, hvilket ville forbedre handelsbalancen og drage velstand til landet.¹ Selv om Løvenørn var med til at italesætte havneresolutionen, så lykkedes det kun, fordi den var i overensstemmelse med enevældens økonomiske og erhvervspolitiske strategi. Som konsekvens heraf ses havneresolutionen som snævert forbundet med de dele af reformpolitikken, der vedrørte landbruget og handelen. Som fremført af Reventlow kunne gode havne og veje stimulere afsætningen af landbrugs- og industrivarer. Således blev såvel havneresolutionen som vejforordningen båret frem med økonomiske argumenter om forbedret konkurrenceevne, øget handel og eksport og stigende statsindtægter. Mens resolutionen udstak rammerne, løste den ingenlunde de mange problemer.

¹ Holmgaard, Jens (1977) »Landboreformerne – drivkræfter og motiver«, i *Fortid og Nutid*, s. 38f. og 47.

Danske købstadshavne omkring 1800 – typer og problemer

Havnetyper

I artiklen *Port topography in medieval Denmark* (1999) påpeger Jan Bill på grundlag af købstædernes topografiske beliggenhed seks maritime lokaliseringer: ved kysten, ved en åmunding, ved indsejlingen til en fjord, i en fjord, ved en åmunding i en fjord, op ad en å.¹ På den ene side kan det virke lidt uoverskueligt med seks forskellige typer, hvoraf flere er beslægtet, på den anden side fremhæves nuanceforskelle. I Bills typologi omfatter fjordhavne også havne beliggende i en bugt, et nor, en vig eller et sund. Selv om nogle af de samme karaktertræk og problemer ofte gjorde sig gældende, synes det misvisende at betegne Stubbekøbing som en fjordhavn på linie med Thisted, Holbæk m.fl. Et sund som Grønsund er i modsætning til en fjord karakteriseret ved vandgennemstrømning, ligsom en bugt, et nor eller en vig i reglen er knap så lang- og udstrakt som en fjord. Derfor er de i den følgende typologi udskilt fra fjordhavnene som en særskilt om end uhomogen havnetype.

Tabel 1: Typologi over provinsens købstadshavne omkring år 1800

Kysthavne	Fjordhavne	Åhavne	Bugt-, nor-, vig- og sundhavne
Allinge	Frederikssund	Grenå	Assens
Bogense	Faaborg	Hobro	Ebeltoft
Hasle	Holbæk	Horsens	Fredericia
Neksø	Kalundborg	Kolding	Helsingør
Rudkøbing	Kerteminde	Køge	Korsør
Rønne	Lemvig	Næstved	Middelfart
Sandvig	Mariager	Odense	Nykøbing F
Skagen	Nakskov	Randers	Nysted
Svaneke	Nibe	Ribe	Stubbekøbing
	Nyborg	Sakskøbing	Svendborg
	Nykøbing M	Slåve	Vordingborg
	Nykøbing S	Sæby	Aalborg
	Præstø	Varde	
	Ringkøbing	Vejle	
	Roskilde	Århus	
	Rødby		
	Skælskør		
	Stege		
	Thisted		

Bemærkning: Kysthavne er havne ved kysten, mens fjordhavne er havne beliggende i en fjord eller ved indsejlingen til en fjord. Åhavne er havne beliggende i en åmunding, op ad en å eller i en åmunding i en fjord. Den sidste gruppe indeholder havne placeret i en bugt, en vig, et sund eller et nor.

Naturligvis kan visse købstadshavnes placering i typologien, der kun omfatter søkøbstæder fra den kongerigske provins, diskuteres. Rudkøbing er typologiseret som en kysthavn, fordi havnen havde mange for kysthavne typiske træk: fraværet af en vinterhavn, ud-

1 Bill, Jan (1999) "Port topography in medieval Denmark", i Bill, Jan & Birthe L. Clausen (red.) *Maritime Topography and the Medieval Town*, København, s. 254f.

sathed, vanskelige lade- og losseforhold pga. stærkt strøm o.l. Omgivende øer som Fyn, Strynø, Tåsinge og Ærø ydede imidlertid så megen beskyttelse, at det er problematisk at sammenligne Rudkøbing med en kysthavn som Skagen. Ligeledes kan det diskuteres, om Hobro helt inde i bunden af Mariager Fjord var en åhavn eller fjordhavn, eller om Horsens havn, der på dette tidspunkt var ved at flytte ud af Bygholm å, var en å- eller en fjordhavn. Alligevel vil typologien danne rammen om den følgende beskrivelse af de danske købstadshavnes problemer omkring år 1800.

Havneproblemer

Inden Danmarks indtræden i Napoleonskrigen i 1807 besøgte Poul Løvenørn over 80 pct. af de typologiserede havne.¹ Han var kommet på Generaltoldkammerets lønningsliste »imod at han, efter kammerets foranstaltning, undersøger de forfaldne havnes tilstand og gør forslag til deres istandsættelse.«² Foruden at undersøge havnen og skibsbroen afholdt han møder med den lokale havnekommission, hvor havnens problemer blev skitseret, ligesom en plan til dens forbedring blev fremlagt. Hvert besøg resulterede gerne i en række betænkninger, indberetninger, forslag, ansøgninger og kort m.v. For at holde styr på den enkelte havn udarbejdedes ved udgangen af år 1800 en udførlig og systematisk *Forklaring over havnevæsenet i Danmark og Norge*, som blev ajourført frem til udgangen af 1803. Heri beskrives: Havnens tilstand; foreslåede forbedringer; de hertil ansøgte lån; de bevilgede og udbetalte lån; iværksatte forbedringer; specielle forhold og tilladelser. 1804-1806 blev oplysningerne ajourført i den mindre detaljerede *Tabel angående havnevæsenet i Danmark*. Den efterfølgende karakterisering af de danske købstadshavnes problemer i begyndelsen af det 19. århundrede bygger udelukkende på dette materiale.³

Kysthavne tilbød kun lidt beskyttelse for vind og sø. Af samme årsag udgjorde kysthavne aldrig et sikkert oplægningssted for vinteren, da vejrliget ikke sjældent forårsagede store skader på skibsbroen, ligesom det på andre årstider kunne genere losning og ladning. I Rudkøbing, hvor der var en skibsbro, men ingen havn, foreslog Løvenørn ved sit besøg i 1799 at anlægge en stensætning, som kunne skabe et beskyttet oplægningssted ved broen, hvilket ville lette losningen og ladningen, der blev besværliggjort af stærk strøm og vejrliget. I Bogenø, hvor der hverken fandtes havn eller skibsbro, var vanddybden meget lav. Derfor måtte skibene opankre og omlade på reden fire km fra købstaden, hvilket var omstændeligt, og i tilfælde af uvejr så farligt, at fartøjerne måtte søge nødhavn. For at løse problemerne foreslog Løvenørn opmudring af en kanal med ti fods vanddybde og beskyttet af dæmninger på begge sider. Ved bredden skulle der anlægges en skibsbro, som ligeledes ville være beskyttet af bolværk. I provinsens mest udsatte kysthavn, Skagen,

1 RA, GtK., HKF, Regninger for undersøgelser vedk. havne- og fyrvæsenet 1797-1812.

2 RA, GtK., HKF, Kgl. reskripter, resolutioner og forestillinger 1781-1811, resolution af 1. februar 1797.

3 Både *Forklaringen* og *Tabellen* findes i RA, GtK., HKF, Havnens tilstand og status 1804-1861.



umuliggjorde den stærke strøm og de talrige sandbanker omkring grenen anlæggelsen af en havn.

Mens det for de udsatte kysthavne primært handlede om at beskytte skibsbroen og skibene vha. stenmoler, stendæmnninger og bolværker, så var fjordhavnene som regel fra naturens hånd mere beskyttede. Deres største problemer var vanddybden og vanskelige indsejlingspassager til fjorden eller købstaden. Der var imidlertid stor forskel på fjordhavnene. Ved sit besøg i Ringkøbing i 1798 konstaterede Løvenørn, at byen nærmest var umulig at besejle, fordi indløbet til fjorden ved Nymindegab som følge af sandflugt næsten var tilstoppet, hvilket skulle løses ved at gennemske Holmslands Klit eller ved at istandsætte løbet ved Nymindegab. Var forholdene dårlige i Ringkøbing, så var de katastrofale i Rødby, hvor fjorden var så lavvandet, at de handlende måtte benytte en udhavn. Da indløbet ved Dragsminde tilstoppede i 1700-tallet, blev toldstedet og udhavnen flyttet til Kramnitz – godt ti km fra Rødby. Som følge heraf gik handelen næsten i stå, hvorved Rødby ikke kunne bære et større projekt. Anderledes god var indsejlingen til Kalundborg, hvor fjorden blev skærmet af Gisseløre, som dannede en naturhavn. Da vanddybden selv tæt under land var ca. 9 fod, skulle forholdene blot vedligeholdes. Fjordhavnene i Isefjord, Roskilde Fjord og Limfjorden kæmpede alle med det lave vand.

Fjordhavnenes problemer var for intet at regne mod åhavnenes. Problemet med tilsanding var det samme, men ulovligt udkastet

Skonnerten Nimrod af Nykøbing Falster, bygget og ejet af E.C. Bentzon. (Handels- og Søfartsmuseet).

ballast fra skibe samt affald og urenlighed fra byen aflejredes ligesom mudder, sand og tang hurtigere i åer end i fjorde. Der var imidlertid også stor forskel på åhavnene. Størst var problemerne i byer, der som Varde og Ribe lå opad en å. Efter at have taget forholdene i øjesyn mente Løvenørn ikke, at Varde kunne gøres sejlbar for pramme, fordi købstaden lå langt oppe ad den kringledede å. Knap så skidt var det i Ribe, men da åen var meget bugtet, måtte marsklandet gennemskæres af forbindelseskkanaler. Næststørst var problemerne i åhavne beliggende i en åmunding i en fjord. Blandt dem var Kolding, Vejle og Næstved. I Næstved måtte skibene omlade til pramme eller hestevogne ved Karrebæksminde, fordi fjorden var tilsandet, og fordi indløbet til Suså var tilstoppet. For at lette besejlingen foreslog Løvenørn i 1797 at oprense åen, at istandsætte havnen og at grave en kanal gennem Ydernæs. I andre åhavne, der som Køge og Grenå lå i en åmunding, skulle tilstopning hindres ved at befæste munden med bolværker og stendæmninger.

Den sidste heterogene gruppe af bugt-, nor-, vig- og sundhavne er frem for alt karakteriseret ved, at de lå relativt velbeskyttet. Selv om lavt vand og vanskelige besejlingsforhold også hér var hovedproblemet, var forholdene bedre end fjordhavnenes. I denne gruppe var forskellene også store. Naturhavnen Svendborg kunne koncentrere sig om vedligeholdelse, mens Ebeltoft trods sin gode beliggenhed i vigen savnede en skibsbro. I 1798 foreslog Løvenørn derfor en skibsbro med brohoved og bassin anlagt. Til at løse de førnævnte

1 RA, GtK., HKF, Havnenes tilstand og status 1804-1861; RA, GtK., HKF, Danske havne- og fyrjournal 1801-1806.

Tabel 2: Vanddybden i fod i de danske købstadshavne omkring 1803¹

Kysthavne	Dybde	Fjordhavne	Dybde	Åhavne	Dybde	Bugt-, nor-, vig- og sundhavne	Dybde
Allinge	-	Frederikssund	-	Grenå	-	Assens	8-9
Bogense	-	Faaborg	8	Hobro	-	Ebeltoft	-
Hasle	?	Holbæk	10	Horsens	8	Fredericia	?
Neksø	7-8	Kalundborg	7	Kolding	-	Helsingør	?
Rudkøbing	?	Kerteminde	5?	Køge	6	Korsør	?
Rønne	7?	Lemvig	-	Næstved	-	Middelfart	-
Sandvig	-	Mariager	3-4?	Odense	?	Nykøbing F	7
Skagen	-	Nakskov	8	Randers	1-2	Nysted	5
Svaneke	-	Nibe	?	Ribe	2-3	Strøbekøbing	-
		Nyborg	?	Sakskøbing	2-3	Svendborg	5-6
		Nykøbing M	?	Skive	-	Vordingborg	5
		Nykøbing S	?	Sæby	4	Aalborg	4(?)
		Præstø	-	Varde	-		
		Ringkøbing	3?	Vejle	-		
		Roskilde	3-4	Århus	?		
		Rødby	1				
		Skælskør	3-4				
		Stege	?				
		Thisted	-				

Bemærkning: Manglende oplysninger om vanddybden angives med et spørgsmålstegn, mens en tankestreg betyder, at købstaden hverken havde en skibsbro eller et bolværk. Sekundærlitteratur er ikke inddraget.

te tilsandingsproblemer i Korsør krævedes dels vedvarende opmudring, dels en forlængelse af færgebroen, og dels en forbedring af bolværkerne.

I begyndelsen af 1800-tallet var det mest udtalte problem den lave vanddybde. For mens en jagt på små 10 læster med en dybgang på ca. 5 fod i hvert fald kunne besejle 25 pct. af havnene, så måtte en galease på 20 læster med en dybgang på 7 fod som oftest opankre på reden.

Beliggenheden i en fjord, en å eller lignende ydede på den ene side en vis beskyttelse mod vejrligets luner, men på den anden side bevirkede placeringen ofte, at byerne var vanskelige at besejle. Det er paradoksalt, at jo højere grad af naturlig beskyttelse, des sværere var havnen at besejle. Åhavnene lå således meget trygt, men var som regel vanskelige at besejle, hvorimod kysthavnene lå udsat, men de var – såfremt der fandtes en skibsbro – lettere at anløbe. Selv om det var mere eller mindre påtrængende, så skulle sejlrender alle vegne uddybes eller vedligeholdes for fortsat at være sejlbare for de voksende skibe. Forholdene blev forværret af, at over 33 pct. af købstæderne ikke kunne anløbes, fordi der hverken fandtes en skibsbro eller et bolværk. Skibe og skibsbroer var mest udsatte for storm og is i kysthavne, hvor et sikkert bassin skulle skabes ved hjælp af stenmoler, stendæmninger og bolværker omkring skibsbroen. Samlet set synes problemerne værst i kyst- og åhavnene.

Da de danske købstadshavne i begyndelsen af 1800-tallet gennemgående var primitive og vanskelige at anløbe, havde de nynedsatte havnekommissioner rigeligt at tage fat på.

Købstadshavne på Lolland-Falster 1798-1868

I dette afsnit analyseres købstadshavnens istandsættelse og udvidelse i fem købstæder på Lolland-Falster i perioden 1798-1868. De fem købstæder er Nakskov, Nykøbing¹, Nysted, Sakskøbing og Stubbe-købing, hvorimod der – ikke mindst af kildemæssige hensyn – ses helt bort fra Maribo og Rødby. Mens havnesagen i Rødby skal ses i snæver sammenhæng med fjordens inddæmning og anlæggelsen af Rødby Havn i 1912, så blev der i landkøbstaden Maribo ikke nedsat en havnekommission, fordi byens købmænd udførte deres varer fra havnen i Bandholm, der var ejet af grevskabet på Knuthenborg, som i øvrigt også bekostede bygningen af skibsbroen i 1837.²

Foruden begrænsningens nødvendighed skyldes valget for det første, at der fandtes flere forskellige havnetyper på øerne. For det andet kom jernbanen først til øerne i 1869, hvorved havnene kan analyseres særskilt af jernbanen. For det tredje var byerne små. Købstæderne er derfor relativt sammenlignelige.

Der er tale om en fjordhavn (Nakskov), en åhavn (Sakskøbing), en norhavn (Nysted) og to sundhavne (Nykøbing og Stubbe-købing). Selv om der ikke er en kysthavn blandt de fem cases, hav-

1 Med mindre andet fremgår, er Nykøbing fremover identisk med Nykøbing Falster.

2 For mere om havnesagen i Bandholm se Monrad Møller (1988) s. 131ff.

de Stubbekøbing omkring år 1800 på grund af det brede sund mange ligheder med en kysthavn som Rudkøbing, men Stubbekøbing lå alligevel så beskyttet i Grønsund, at den ikke kan betegnes som en kysthavn.

Hensigten med at analysere fem købstadshavnes udvikling over en 70-årig periode er ønsket om at fremdrage nuanceforskelle og ligheder og beskrive udviklingen over en længere periode. Frem for en minutiøs detailanalyse vil der blive tale om kronologiske punktnedslag i kortere perioder eller afgrænsede sager af særlig vigtighed. Følgende tre spørgsmål vil især være centrale.

For det første: Hvilke havne- og besejlingsproblemer havde den enkelte købstad, og hvordan søgte havnekommissionen at løse disse? For det andet: Hvilken strategi anlagde den enkelte havnekommission for at opnå målsætningen om at forbedre havne- og besejlingsforholdene til handelens og skibsfartens fremme? For det tredje: Hvordan var den lokale opbakning til havnekommissionens arbejde?

På baggrund af en karakteristik af regionen Lolland-Falster omkring år 1800 analyseres de fem købstadshavne, hvorefter afsnittet afrundes af en opsummering og sammenligning.

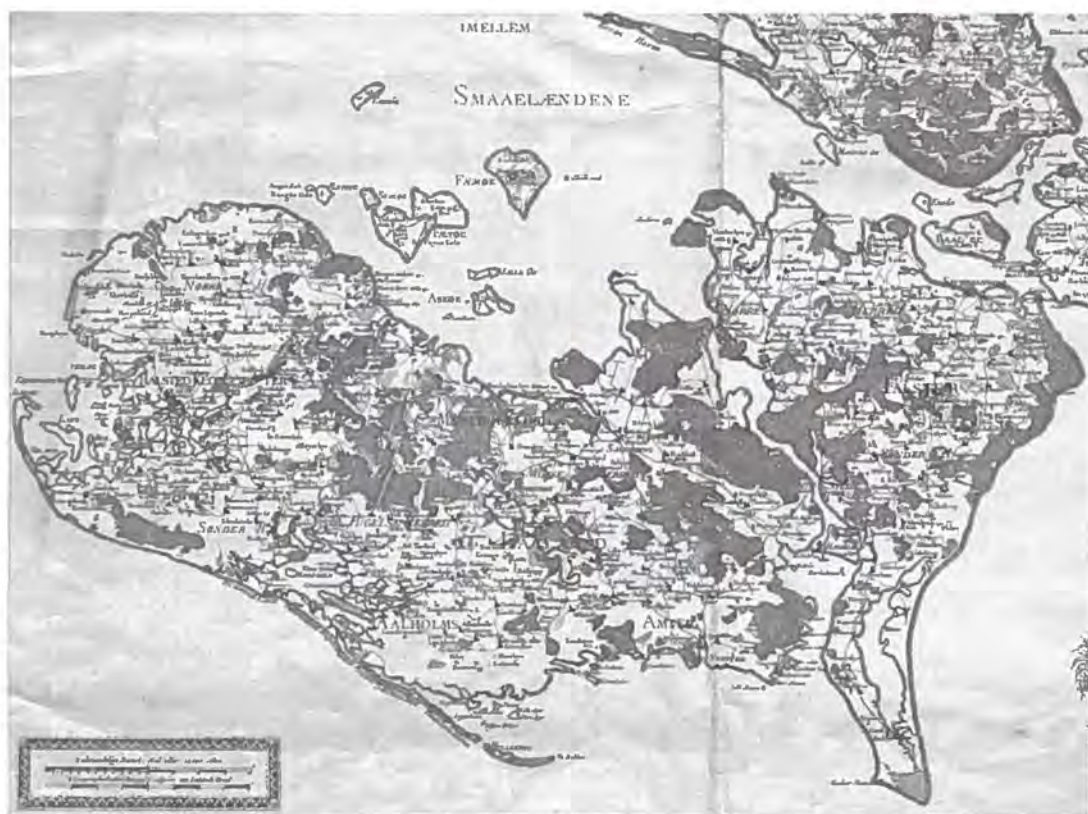
Lolland-Falster

Borgmesteren i Nakskov, G.L. Baden, tegner i *Nakskov nu værende Forfatning* (1796) et forstemmende billede af forholdene i købstaden i slutningen af 1700-tallet. Ifølge ham var den væsentligste årsag til købstædernes generelle forfald, foruden konsumptionen, udførsel af varer på landet og landprangeri, som krænkede købstædernes rettigheder og var udtryk for ublu konkurrence. Fælles for de lollandske købstæder var øens elendige veje, den dårlige postbesørgelse og de holstenske og slesvigske købstæders konkurrencefordel. Nakskovs sørgelige tilstand skyldtes tillige manglende dannelse, fraværet af torvehandel og besværlige besejlingsforhold.¹ Den største barriere for fremgang i Nakskov var det manglende sammenhold mod ærøboerne: »Det er med disse marstallers penge, at en stor del af vore handlende, uden enten at have lært handelen eller eje noget, nedsætter sig på Guds og kredittens forsyn. Straks skal de nu være kornhandlere og korn købes på gaden, torve og veje for penge dem forstrakte af ærøboen ... Til bestandig skade for Nakskov er og det til dels forhen omtalte indpas, ærøboerne have i sådan grad fået, at man næsten kan sige Nakskovs handel, i det mindste den største del, er i deres hænder. Man tænker sig disse folk, som fra deres flække med købstadsmanden og bonden driver den betydeligste købstadsnæring uden at bære købstadsbyrder.«²

Selv om Baden sikkert har overdrevet, er de overordnede træk nok korrekte. Få år senere rejste landøkonom Gregers Begtrup rundt i riget for at undersøge agerdyrkningens tilstand. Rejsen førte

¹ Baden, Gustav Ludvig (1796) *Nakskov nu værende Forfatning, dens Mangler, med forslag til sammes forbedring*, København, s. 47ff.

² Baden s. 42. og 59.



ham også til Lolland, hvor han beskrev købstæderne som »teglhængte landsbyer, privilegerede til at brænde brændevin.«¹ Ser man bort fra Nakskov, var øernes købstæder også mådelige. Ved folketællingen i 1801 boede der således 467 i Stubbekøbing, 549 i Saks-købing, 686 i Maribo, 690 i Nysted, 776 i Rødby, 1079 i Nykøbing og endelig 1671 i Nakskov.²

Topografisk var Lolland det lavest beliggende område i provin-sen. Store dele af øen lå derfor undertiden i større eller mindre grad under vand, fordi det var svært at slippe af med regnvandet, eller fordi havet oversvømmede de områder, der lå tættest ved kysten, som kun sjældent var beskyttet af diger, dæmninger og dræn. Fal-ster, som lå knapt så lavt som Lolland, havde også særligt på øens sydøstlige del problemer med oversvømmelser.

Som konsekvens heraf var vejene »dårlige på Sjælland, slemme på Falster og værst på Lolland.« På Lolland forårsagede det aflejrede vand, at de opkørte veje næsten var ufremkommelige om efteråret og vinteren. Ikke alene var regionen som helhed lavt beliggende, men øerne omkransedes særligt mod syd af utallige rev, sandbanker og revler, der vanskeliggjorde besejlingen af købstæderne.³

Særligt Lolland var præget af godser, som havde ret til at hjem-

Videnskabernes Selskabs kort over Lolland og Falster, som blev lavet 1771-1774. Ufremkommeligheden og de uinddæmmede områder springer i øjnene. (Det Kongelige Bibliotek).

1 Begtrup, Gregers (1806) *Beskrivelse over Agerdyrknings Tilstand i Danmark. Fjerde Bind. Lolland og Falster*, København, s. 631f.

2 Feldbæk (1993) s. 131.

3 Jørgensen s. 108; Zahrtmann, C.C. (1843) *Den Danske Lods*, København, s. 275ff.

føre grove varer som jern, salt, humle, tøj og sten til eget forbrug. Den massive godsstruktur og de omkringliggende øers og bøndernes hævdevundne handelsrettigheder gennem århundreder gennemhullede købstædernes centralitet. Bondesejlad fra øerne i Smålandshavet (Askø, Fejø og Femø), ulovlig kornudførsel fra udhavne langs kysten og handel på lander underminerede købstædernes handelsprivilegier og dermed deres dominans over oplandet. Værst var forholdene på Lolland. Mens Nakskov på øens vestlige del havde et stort opland, kæmpede de fire øvrige købstæder på øens østlige del ikke alene med de førnævnte problemer, deres privilegerede oplande overlappede også i høj grad hinanden.¹ De elendige transportveje til og fra købstæderne befordrede ingenlunde handelen. Selv om Nykøbing og Stubbekøbing på Falster heller ikke var store, så var deres opland større – med Nykøbings som det bedst afrundede.²

Øerne havde imidlertid en meget frugtbar agerjord. Selv om Lolland-Falster blev betragtet som hvededyrknings centrum, var byggen også hér den mest almindelige kornsort. Udover hveden og byggen var en hyppigt dyrket afgrøde ærter.³

Omkring år 1800 udskibede regionens købstæder størstedelen af deres varer til København. Kun Nakskov, der havde øernes største handelsflåde, udførte næsten lige så meget til Norge som til hovedstaden. Besejlingen af købstæderne blev imidlertid i højere grad vareret af fremmede end af lokale. Borgmester Badens frustration deltes angiveligt af mange, fordi ærboerne og skipperne fra Dragør sad tungt på vareudførelsen fra øerne.⁴ Selv om købstæderne på Lolland-Falster i lighed med resten af provinsen havde oplevet fremskridt i slutningen af 1700-tallet, så havde både skibsfarten og handelen fortsat trange kår i de relativt små købstæder, hvor der desuden manglede risikovillig kapital og kredit.⁵ Det var på denne baggrund, at havnekommissionerne omkring år 1800 indledte deres virke i øernes søkøbstæder.

Nakskov

Nakskov var en typisk fjordhavn. Fjorden ydede på den ene side en vis beskyttelse mod vejrligets luner, mens den på den anden side besværliggjorde besejlingen. Det 10 km lange sejløb var meget krogget og smalt. Den med prikker – et sømærke bestående af en stage med halm eller kviste fastgjort på toppen – afmærkede rende løb nord om øerne Færgelandet, Skansen, Stensø, Trælholm, Barneholm og Slotsø for så at brække sønden om Enehøje, inden renden med Albuen i syd og Hvidgrund Flak i nord løb ud i Storebælt.

I slutningen af 1700-tallet var fjorden så tilsandet, at skibe, der stak mere end 6 fod, måtte omlade nogle km fra Nakskov. For at løse dette problem ansøgte et interessentskab af lokale borgere med en aktiekapital på 1200 rdl. om at få overdraget ansvaret for havnens forvaltning. Inspireret af Randers og Horsens ønskede de at nedsæt-

1 Christensen, Søren Bitsch (2005) »Det naturlige midtpunkt? Købstædernes økonomiske centralitet ca. 1450-1800«, i Christensen, Søren Bitsch (red.) *Den klassiske købstad. Danske bystudier* 2, Århus, s. 107ff.

2 Jensen, Jørgen Eløe (1994) *Danmarks middelalderlige byplaner. Lolland, Falster & Møn*, Odense, s. 22ff.

3 Begtrup s. 693ff. og 803ff.

4 Møller (1981) s. 131ff.

5 Haugner, C. C. (1944) *Nakskov Købstads Historie I*, Nakskov, s. 349f.

te en havnekommission.¹ Selv om borgerne genansøgte i 1795, kom enevældens svar først i form af Poul Løvenørns besøg i sommeren 1797. Han anbefalede forslaget som »højest nyttig og vigtig for stedets handel, ja for Lollands eksport.«²

14. februar 1798 – to måneder før havneresolutionen – blev der med kongens bemyndigelse nedsat en kommission bestående af én person fra magistraten, to borgere og to fra interessentskabet, som var på valg hvert år. Ifølge Løvenørns plan skulle sejløbet opmudres til 9-10 fod. Det ville tage 2-3 år, hvis man som i Randers lejede en af Admiralitetets muddermaskiner.³

Et mindretal i havnekommissionen ønskede snarere den såkaldte horsenske model, der indebar køb af en muddermaskine. Flertallet mente på linje med Løvenørn, at dette ville båndlægge de midler, der skulle bruges til opmudringen. Et krav for lejen var imidlertid, at der kautioneredes for nyprisen på 20.000 rdl. Mindretallet fik derfor støtte fra de eligerede borgere, der ikke kunne forlige sig med kautionen. Selv om arbejdet ville tage længere tid, enedes man om den horsenske model, for så blev maskinen også byens ejendom.⁴

Løvenørn beklagede forsinkelsen. Da det var for sent at starte arbejdet i august 1798, og da man næppe kunne forvente at leje maskinen i 1799, anbefalede Løvenørn nu også den horsenske model, der skulle finansieres med optagelse af et lån på 4000 rdl. hos den Kongelige Kreditkasse.⁵

I 1802 udtrykte Løvenørn utilfredshed med opmudringen, der var blevet indledt i 1799. Det opgravede mudder væltede først ned på flåden, hvorefter det ved håndkraft blev kastet over på de tilliggende pramme. Dette skulle ændres, ligesom maskinen skulle have påført en ekstra skovl, hvilket ville øge tempoet og spare personale. Rendestenene udførte desuden meget skidt i havnen, for slamkisterne var utætte. Det skulle bringes i orden, og gaden langs bolværket skulle brolægges. Den irettesatte havnekommission forsvarede sig med manglende midler.⁶

I det følgende år skete der imidlertid ikke noget. Da undskyldningen på ny var uformuenhed, anbefalede Løvenørn nok et lån, som aldrig blev optaget. Ved sit besøg i 1804 bemærkede Løvenørn en udtalt ligegyldighed med havnevæsenet i Nakskov. Han mente, at den årlige udskiftning af medlemmerne bevirkede en diskontinuitet i arbejdet. Problemet blev ad åre løst i takt med, at de oprindelige interessenter døde.⁷

Ved Danmarks indtræden i Napoleonskrigen i 1807 var sejløbet balladen til trods uddybet til 9 fod. Ikke alene faldt havnekassens indtægter med 66 pct., krigen medførte også mangel på materiale og arbejdskraft, hvilket umuliggjorde en planlagt reparation af det forfaldne bolværk. Desuden blev muddermaskinen med pramme, ankre og trosser i 1807 eksproprieret af Søetaten til opmudring ved Tårs. Sejløbet kunne derfor heller ikke vedligeholdes.⁸

1 RA, Gtk., HKF, Ekstrakter af havnesager Maribo amt, Nakskov havnesag 22/6 1791.

2 RA, Gtk., HKF, Nakskovs havnesag 1797 nr. 12.

3 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1797 nr. 1070.

4 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1798 nr. 9.

5 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1798 nr. 22.

6 LAS, Nakskov 1., Havnekommissionens forhandlingsprotokol bd. I s. 82f.

7 LAS, Nakskov 1., Havnekommissionens forhandlingsprotokol bd. I s. 92f. og 98ff.

8 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1806 nr. 382, 1809 nr. 146 & 1814 nr. 145.

Ingeniør-kaptajn Tobiesens kort over Vestlolland fra 1872. Mens den fuldt optrukne linje markerer sejlløbet omkring år 1800, viser den prikkede linje det lige løb, man opmudrede 1915-1919. (RA, Kongelige Biblioteks aflevering nr. 7, udsnit).



I løbet af krigen tilsandede sejlrunden adskillige fod. I 1817 var det kun skibe, som stak mindre end 7 fod, der kunne anløbe Nakskov. I disse år kæmpede kommissionen for at bevare nakskovitternes tillid og for at få godtgjort udgifterne til muddermaskinens istandsættelse. Således indsendte 16 lokale købmænd en klage over, at handelen var pålagt alt for høje afgifter. De betalte $\frac{1}{2}$ sk. pr. korntønde i såkaldte mudderpengge, selv om der ikke var blevet opmudret i mere end 10 år. Deres klage var blot én af mange. Kommissionen ønskede af hensyn til skibsfarten og handelen opmudringen igangsat, men savnede den fornødne driftskapital, fordi det havde kostet mere end 3000 rigsbankdaler (rbd.)¹ at reparere muddermaskinen, da den endelig blev returneret fra Tårs, og fordi bolværksarbejdet havde første prioritet.²

Havne- og fyrinspektør Henne anså opmudringen for nødvendig, hvis store skibe skulle kunne anløbe Nakskov, nu da der var stigende efterspørgsel på kornvarer i udlandet. Statskassen havde altså en oplagt interesse i at godtgøre eksproprieringen. Ved sit besøg i 1820 tilbød Henne nok en gang at tale Nakskovs sag. Året efter blev erstatningen på 4000 rbd. endelig udbetalt.³

Samme år indledte kommissionen et intensivt opmudringsarbejde, som genskabte en dybde på 9 fod i sejlløbet. For at befordre skibsfarten reduceredes mudderpengene i 1823 til det halve, hvorved de årlige indtægter faldt fra ca. 2000 til 1000 rbd.⁴

Opmudringen fortsatte dog. Til dette formål anvendtes hvert år ca. 700 rbd. I første omgang var målet at vedligeholde sejlløbet, men gradvist blev der også tale om forbedringer. Således blev det krogede løb rettet en anelse op, ligesom det sine steder blev udvidet, fordi større skibe, der omladede i fjorden, undertiden blokerede

¹ Rigsbankdaleren afløste rigsdaleren efter Statsbankerotten i 1813.

² RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1817 nr. 740 & 1820 nr. 485.

³ RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1820 nr. 682 og 812 & 1821 nr. 212.

⁴ RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1823 nr. 143.

løbet. Omkring 1830 lykkedes det sågar at uddybe renden yderligere en fod. En særlig indsats blev også gjort indenfor det, som man kaldte havnebassinet, dvs. området mellem byen i nord, Langebro i øst og Færgelandet samt Skansen i syd. I 1835 kunne skibe helt op til 10¹/₂ fod anløbe bolværket.¹

Trods de sparsomme midler blev jordvejen langs bolværket brolagt for at lette losning og ladning, ligesom bolværket i forbindelse med en større renovering sidst i 1820'erne blev skudt en smule ud i vandet, hvorved den trange oplagsplads blev udvidet. På bysiden var bolværket ca. 430 meter langt, mens selve bassinet var omkring 4000 m². Lidt vest for toldernes bro var der desuden indrettet en lille indelukket bådehavn.²

Samtidig hermed startede købmand Clausen et regulært skibsbyggeri på Færgelandet, hvor kommissionen anlagde et slæbested og en kølhalingsplads. Clausen fik afgiftsfritagelse, fordi han af egen lomme betalte inddæmningen af området og indretningen af en ballastplads. Selv om Clausen ikke havde nogen bedding, byggede han i perioden 1826-1844 ca. 30 skibe fra den mindste jagt til briggen *Kronprinsesse Caroline* på 100 læster.³

Havnekommissionen støttede ivrigt skibsbyggeriet, fordi det kunne øge søgningen til Nakskov, og fordi det gav beskæftigelse. Således ønskede kommissionen i 1842 at bygge en ophalerbedding, der kunne trække de største skibe på land. Beddingen, som kostede 3000 rbd., ville dermed muliggøre reparation af de største skibe – et længe følt savn i Nakskov. Planen blev dog skrinlagt, fordi havne- og fyrinspektør Leth fandt den urentabel.⁴

Måske var det tak for sidst. Leth havde nemlig år forinden haft et sammenstød med nakskovitterne. Baggrunden var, at ejeren af Fredsholm Gods, kammerråd Lund, i 1822 havde opført en dæmning mellem Færgelandet og Skansen og mellem Skansen og Stensø for at skabe en vejforbindelse til møllen på Færgelandet. Dæmningen afskar nakskovitterne fra nogle gode fiskeområder i den bagvedliggende bredning. Flere af havnekommissærerne støttede åbent de fiskere, der gennembrød dæmningen i 1835, hvor det ikke længe var muligt at forcere den med en båd. Efter at hullet var blevet lappet, blev dæmningen på ny opbrudt. Lund lagde nu sag an mod fiskerne og havnekommissionen.⁵

Leth, der blev bedt om at udtale sig i sagen, lagde sit lod i Lunds skål. Dæmningen havde hindret dynd og jord i at opgrunde løbet og øget strømmen langs bolværket. I dæmningens 14-årige levetid havde det næsten ikke været nødvendigt at opmudre i havnen. Åbningen burde lukkes for havnekassens regning. Kommissionen skulle ikke drages til ansvar, men de medlemmer, der havde støttet gennembruddet, burde nedlægge ombudet. Ejendomsretten burde overdrages til havnekommissionen, hvilket Lund accepterede. Havnen kunne så udvides på den modsatte side af byen med bolværk og

1 RA, GtK., HKE, Nakskov havnesag 1835 nr. 474.

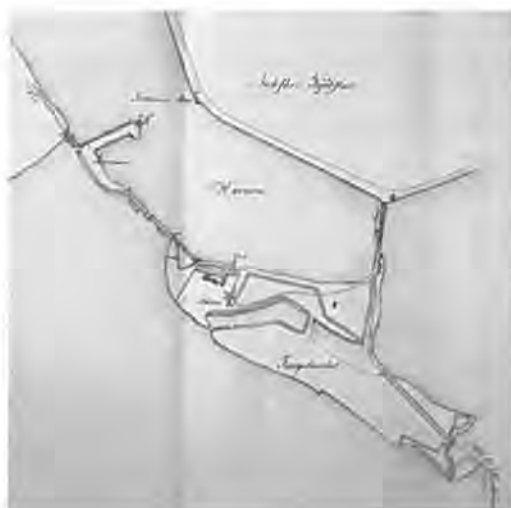
2 LAS, Nakskov r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol bd. I s. 135ff.

3 RA, GtK., HKE, Nakskov havnesag 1834 nr. 163; Haugner, C. C. (1945) *Nakskov Købstads Historie II*, Nakskov, s. 299.

4 RA, GtK., HKE, Nakskov havnesag 1842 nr. 1240.

5 RA, GtK., HKE, Nakskov havnesag 1835 nr. 352.

Landinspektør Möllers kort over Nakskov havn og Færgelandet fra 1835 blev lavet i forbindelse med slagsmålet om Lunds dæmning. De vrede fiskere kaldte selv gennembruddet i dæmningen for frihedens kanal. (RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- og Fyrvesen, Nakskov havnesag 1835 nr. ad 99, udsnit).



oplagsplads.¹ Til Leths store fortrydelse pålagde Højesteret i 1838 Lund at borttage dæmningen, hvorved en god udvidelsesmulighed var blevet tabt.²

Opmudringen fortsatte ufortrødent. Den hånddrevne muddermaskine kunne fint vedligeholde sejløbets dybde på 10-11 fod, men den stigende skibsfart stillede nye krav. Således ønskede kommissionen i midten af 1840'erne af hensyn til de større skibe, at løbet blev uddybet yderligere 1-2 fod. Det skulle også gøres 50 pct. bredere, ligesom det skulle oprettes. Til dette formål ønskede man at leje en af statens søbagger – en hestetrukken muddermaskine. En nøjere undersøgelse viste, at der skulle optages små 700.000 kubikfod mudder for at tilvejebringe et 40 meter bredt sejløb med en dybde på 12 fod. Dette ville tage knap 230 arbejdsdage eller to somre. Projektet skulle finansieres med et lån 10.000 rbd. i den kongelige kasse, som kommunalbestyrelsen ville garantere, fordi sagen var »af megen vigtighed for byens tiltagende handel.«³

I 1846 indvilgede Admiralitetet i at udleje søbaggen, som samme år begyndte arbejdet i Nakskov Fjord. Overslaget på de 10.000 rbd. holdt ikke stik. Arbejdet var mere omfattende end ventet, ligesom løbet sine steder blev gjort bredere end planlagt. Som følge af behovet for driftskapital lånte havnekommissionen derfor yderligere 4000 rbd.⁴

Ved udgangen af 1848 var kassen på ny tom. Selv om staten accepterede en udskydelse af afdragene, så kunne et nyt lån ikke komme på tale. Kommissionen var derfor nødsaget til at søge lokale kreditorer. Handelshuset Puggaard & Hage og købmændene Jessen, Winchell og Theisen havde en direkte interesse i sejløbets uddybning, mens møller Bay, apoteker Pontoppidan og byfoged Hammerich blot ønskede at støtte den vigtige sag. Samlet udlånte de

1 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1835 nr. 623 og 879.

2 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1836 nr. 449 & 1838 nr. 867.

3 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1845 nr. 1066 & 1831; LAS, Nakskov r., Havnekommissionens kopibog bd. I s. 140.

4 RA, Gtk., HKF, Nakskov havnesag 1848 nr. 567.

sammen med agent Benzon fra Stubbekøbing 7500 rbd., hvilket var nok til at fuldende arbejdet. I 1850 kunne man gøre status. Der var opmudret ca. 6400 pramme mudder, hvilket havde taget 4 år eller 758 arbejdsdage. Det havde kostet 27.000 rbd., og havnekassens gæld var på 15.000 rbd.¹

Selv om havnekassen var økonomisk trængt, var finansieringsbehovet fortsat stort. Derfor steg afgiften på skibe og varer med henholdsvis 100 og 25 pct. i 1858. Da behovet alligevel ikke blev dækket, blev der omkring 1860 optaget lån for i alt 27.000 rbd. – hovedparten i Nakskov Sparekasse.²

Det i 1840'erne påbegyndte bolværksarbejde på den modsatte side af byen blev intensiveret i 1850'erne. En udvidelse af oplagspladsen blev af hensyn til eksporten anset for påtrængende. Derfor inddrog havnekommissionen store dele af Havnegade på bysiden, ligesom et landområde på Færgelandet blev inddraget, planeret og brolagt. Kommunalbestyrelsen blandede sig nu i sagen, fordi kommunen ejede en del af jorden, ligesom der blev sæt tvivl om havnekommissionens dispositioner i forbindelse med udvidelsen. Kommissionen blev rasende, fordi havnesager i henhold til anordningen af 24. oktober 1837 om købstædernes økonomiske bestyrelse ikke var et anliggende for kommunalbestyrelsen.³ Hvis dens mening var ønsket, skulle kommissionen nok give lyd fra sig. I praksis kun når der skulle opnås lånegaranti! Kommissionen købte derpå det omstridte jordlod.⁴

Bestræbelserne på Færgelandet skyldtes ikke mindst hensynet til skibsbyggeriet, der havde ligget stille siden 1844. I begyndelsen af 1860'erne ønskede kommissionen at stimulere værftsindustrien, da den var arbejdstung, og da man måtte afvise reparationer, når de ikke kunne udføres ved krængning af skibet. Som følge af de manglende faciliteter til reparation af større skibe var byen som helhed gået glip af store indtægter. Derfor ønskedes en ophalerbedding anlagt på den 1300 m² store skibsbyggeplads mellem Skansen og Færgelandet. Tanken var, at beddingen ville tiltrække større reparationer og nybygninger til Nakskov. Kommunen garanterede sædvanligvis for lånet på 6000 rbd. til anlægget.⁵ Leth, der denne gang støttede projektet, anbefalede at give skibsbygger Riddersborg og Trockmann brugsret til pladsen i en 20-årig periode for at fremtidssikre skibsbyggeriet mod en årlig leje og en bygge- og reparationsafgift.⁶

Havnekommissionen indgav snart efter en ordre, for selv om der et årti tidligere var anvendt 27.000 rbd. på at opmudre sejløbet, så vanskeliggjorde det bugtede løb fortsat besejlingen af byen. For at afhjælpe problemet ønskede den at anskaffe en dampmuddermaskine. Vanen tro garanterede kommunalbestyrelsen for lånet. En lokal jernstøber, der allerede havde udarbejdet et forslag, mente på linje med kommissionen, at en maskine på 4 hestekræfter (hk) vil være

1 LAS, Nakskov r., Havnekommissionens kopibog 18/10 1849; RA, Trafikministeriet, Nakskov havnesag 1851 nr. 129.

2 RA, Trafikministeriet, Nakskov havnesag 1850 nr. 92 & 1858 nr. 193.

3 Bundsgaard, Inge (1998) »Statslig lokalforvaltning og kommunalt selvstyre«, i Knudsen, Tim & Ditlev Tamm (red.) *Dansk forvaltnings historie bd. 1*, København.

4 LAS, Nakskov r., Havnekommissionens kopibog 22/4 og 11/7 1857.

5 LAS, Nakskov r., Havnekommissionens kopibog 13/4 og 11/5 1858.

6 RA, Trafikministeriet, Nakskov havnesag 4/7 1862.

Kort over Nakskov havn fra 1869. På nordsiden af havnen ligger købstaden, mens området syd for havnen var blevet inddæmmet som led i havnekommissionens udvidelsesbestræbelser. (RA, kortsamling, Kongelige Biblioteks aflevering nr. 14).



tilstrækkelig. Leth afviste forslaget. En effektiv maskine skulle have 6 hk. Kommissærerne mente, at Leths forslag var for byrdefuldt for havnekassen, fordi udgiften til kul ville båndlægge alt for mange ressourcer. For at så tvivl om Leths ekspertise udbad man sig derfor en anden eksperts holdning. Da han imidlertid støttede Leth, enteredes med det lokale værft og jernstøberen om bygningen af en maskine på 6 hk. Balladen blev ikke mindre, da den i 1863 leverede dampmuddermaskine, som havde kostet ca. 8500 rbd., stak for dybt i forhold til området mellem øerne Barneholm og Enehøje, som man påtænkte at opmudre. Resultatet blev en mindre ombygning, hvorefter opmudringen påbegyndtes.¹

Havnekommissionen arbejdede desuden aktivt for at få Nakskov med i dampskibenes rutenet. Ikke alene tilbød man afgiftsfritagelse, man ville også opmudre fjorden for at afkorte distancen. På vegne af kommissionen fik konsul Hage dampskibsreder H.P. Prior til at anløbe Nakskov. I 1861 fik Nakskov en fast dampskibsforbindelse med Korsør. Af sikkerhedshensyn lagde skibet dog til ved Albuen.² Allerede i 1852 var Nakskov blevet koblet på forbindelsen København-Kiel.³

Havnen var midt i 1860'erne 12 fod dyb og sejlbare indtil 11³/₄ fod. Bassinet var på godt 4000 m². Bolværket på bysiden var 430 meter langt, mens det på Færgelandet var 110 meter. Havnepladsen udgjorde 6300 m², hvortil kom 1500 m² på Færgelandet. Damp- og sejlskibe på mere end 50 meters længde havde svært ved at navigere i det krogede sejløb i fjorden, men i 1868/69 lykkedes det at anskaffe et dampbugseringsskib. Mens der for de søfarendes sikkerhed var et fyr ved Albuen, fandtes der intet fyr ved havnen. Derimod var lodstjenesten udbygget med to lodser bosiddende i byen og to på Albuen. Selv om området mellem Færgelandet og Skansen var

1 LAS, Nakskov r., Havnekommissionens kopibog 14/3 og 21/11 1861 & 11/1 og 10/10 1862.

2 RA, Trafikministeriet, Nakskov havnesag 1861 nr. 1477.

3 Haugner (1945) s. 288.

indvundet, hørte større inddæmninger af Nakskov Fjord endnu fremtiden til.¹

I perioden 1798-1868 blev den moderne havn skabt i Nakskov. Mens samarbejdet med havne- og fyrinspektøren til tider var anstrengt, så var den lokale opbakning stor, selv om den store gæld havde givet gnidninger. Nakskovitterne havde dog stor forståelse for, at det tilbagevendende problem – sikringen af tilstrækkelig dybde i sejløbet – krævede store investeringer. Havnekommissionen var drivkraften bag moderniseringen, hvilket også var tilfældet i Nykøbing.

Nykøbing Falster

Som en sundhavn kunne Nykøbing ideelt set anløbes fra Guldborgsunds nordlige og sydlige ende. Kun få turde dog anløbe sydfra gennem det stenende og lavvandede Hasseløgab, hvorimod det 15 km lange nordre løb var sejlbart, om end der lurede grunde overalt.

Nykøbing havde to skibsbroer, Færge- og Bastebroen. Mens Færgebroen var forbeholdt færgefarten til Lolland, anløb handelsskibene Bastebroen. Ifølge Løvenørn, der mødte den i 1799 nyligt nedsatte havnekommission, skulle Færgebroen have et nyt brohoved, ligesom der skulle opmudres ved broerne. De store fortøjningspæle, der tjente som vinterleje og som leje for skibe, der lossede og ladede, uden for Bastebroen skulle udskiftes. Grundlæggende var forholdene så gode, at byen for få midler kunne blive sejlbar indtil 8-9 fod.²

Mens arbejdet ved Færgebroen og med fortøjningspælene forløb fint, viste opmudringen med sandspader sig at være lidet effektivt. Da afskaffelsen af en muddermaskine ikke kunne komme på tale, forsøgte kommissionen uden held at leje en maskine i Nysted. Derfor fortsatte den ineffektive opmudring ved broerne, hvor dybden var 7 fod, hvilket var én fod mindre end anslået som tilstrækkeligt for stedets skibsfart.³

Bastebroen blev repareret i 1807, hvor Danmark blev inddraget i Napoleonskrigen, og hvor der var mangel på altting. Selv om én af de store fortøjningspæle og to skibe blev smadret i en storm i 1809, så man sig ikke i stand til at udbedre skaden.⁴ Under krigen foreslog Admiralitetet at uddybe Hasseløgab, hvilket ville forbinde Guldborgsund med Østersøen og give flåden en kærkommen flugtmulighed for den engelske flåde. Forslaget blev afvist, da det var for omkostningskrævende.⁵

Sagen blev nogle år senere på ny bragt på bane af landinspektør Stockfleth, der mente, at Guldborgsund hindrede kornhandelens udfoldelse, fordi sundet ikke var sejlbart for skibe med mere end 1000 tønder korn – dvs. skibe, som stak ca. 10 fod. Problemet var især Hasseløgab, men også Hjelms Flak.⁶ Havnekommissionen anerkendte på linje med havne- og fyrinspektør Henne, at en oprens-

1 LAS, Nakskov r., Havnekommissionens kopibog 19/12 1865.

2 RA, GtK., HKF, Nykøbing havnesag 1799 nr. 36.

3 RA, GtK., HKF, Nykøbing havnesag 1805 nr. 226.

4 RA, GtK., HKF, Nykøbing havnesag 1809 nr. 112 og 133.

5 RA, GtK., HKF, Nykøbing havnesag 1812 nr. 1 & 1813 nr. 43.

6 RA, GtK., HKF, Nykøbing havnesag 1817 nr. 457.



Skonnert Nøkken af Nykøbing Falster, F. E. Holst. Fort af kaptein E. Berg. Skibsportræt fra 1868. (Handels- og Søfartsmuseet).

ning af Hasseløgab, der i 1817 havde en dybde på 4-4½ fod, ville være meget gavnlig, da det ville afkorte distancen til Hertugdømmerne og Østersø-området. Der var dog kun få skibe, der udførte over 1000 tønder korn. Nyttens størrelse stod derfor ikke mål med omkostningen.¹

Alligevel steg ønsket om at gøre hele sundet sejlbart op gennem 1820'erne, selv om projektet var omfattende og vanskeligt, fordi løbet var meget grundt og bugtet, og fordi bunden var leret og stenet. Før man kunne påbegynde opmudringen med den i 1821 anskaffede muddermaskine, var det således nødvendigt at optage en række store sten, der først præcist skulle lokaliseres.²

Med et lån på 5000 rbd. fra Finanskassen blev arbejdet indledt. I 1828 blev der optaget 27 større og knap 100 mindre sten. For at gøre den efterfølgende opmudring hurtigere lejede kommissionen en muddermaskine i henholdsvis Stege og Gåbensø. De tre maskiner havde sidst på året opmudret løbet til 7-7½ fod.³ Selv om Nykøbing fra 1829 kunne besejles sydfra, var det ingen smal sag at besejle det afmærkede løb. Derfor opbyggedes i 1831 en fast lodstjeneste.⁴

I 1820'erne steg ønsket tillige om en uddybning af Hjelms Flak, der som det eneste sted i det nordre løb var lavvandet. Det var ikke ualmindeligt, at skibe grundstødte i flakket, hvor dybden var omkring 8 fod. Derfor mente havnekommissionen: »at den af hensyn

¹ RA, Gtk., HKE, Nykøbing havnesag 1817 nr. 858.

² LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol 1/8 1827.

³ LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 4/9 1827, 18/9 og 10/12 1828.

⁴ LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 28/12 1830.

til byens skibsfart og handel anså det for sin pligt at afhjælpe denne ulempe.« I starten af 1830'erne blev renden gennem flakket, der var ca. 600 fod langt, efter anvisning fra havne- og fyrinspektør Leth uddybet i en bredde af 20 meter til 10-11 fod.¹

I 1820-1830'erne blev der desuden iværksat en række inddæmnin-ger. Med henblik på en udvidelse af havnepladsen lavede havne-kommissionen i 1820 en ny ballastplads nord for Bastebroen. Desu-den blev de to broer nogle år senere forbundet af et bolværk, bag hvilket stranden inddæmmedes. Herved opstod Strandgade, der si-den med Færgestræde blev brolagt for at styrke forbindelsen mel-lem broerne og byen. Flere private fik i disse år også tilladelse til at foretage inddæmnin-ger, fordi de ønskede en have, men over årene blev grøntsagerne erstattet af pakhus og vareoplag.²

I 1810-1820'erne var havnekassens årlige indtægter 500-800 rbd., hvilket sjældent rakte til de faste og løbende udgifter. Derfor blev der flere gange i løbet af 1830'erne søgt om henstand på afdrag af lånet til opmudringen af Hasseløgab, også fordi andre udgifter be-byrdede havnekassen. Samtidig hermed steg afgiftsniveaet. Taks-ten for at udføre kornvarer steg således 100 pct., ligesom afgiften på typiske varer fra Østersø-området såsom sild, rov, tjære, træ og hamp forhøjedes.³ Nogenlunde samtidig indledte man en længere kampagne mod Sakskøbing havnekommission, der oppebar havne-penge fra den lollandske side af Guldborgsund uden at have udgif-ter til sundets vedligeholdelse. Sakskøbing havde således urimelig fordel af det arbejde, man fra Nykøbings side lagde i at forbedre besejlingen af sundet. Derfor blev den lollandske side underlagt Nykøbing tolddistrikt i 1829. Sammen med afgiftsstigningerne medførte dette, at de årlige indtægter i 1830'erne var over 1000 rbd.⁴

Allerede i 1824 havde Henne på sigt anbefalet, »at en vinterhavn, som kunne sikre byens fartøjer i isvintre, bliver noget af det vigtig-ste ... at udføre.« Isvintre, storme og oversvømmelser var konstante trusler mod skibe såvel som mod broerne.⁵ I en voldsom storm i 1829 smadredes et skib mod Bastebroens vestlige side. Broen, som tog stor skade, blev som en midlertidig løsning forsynet med stor-pæle, men savnet af en sikker havn blev aktualiseret. Ved sit besøg i 1831 lavede Leth de første skitser til et havneanlæg. Den 10 meter brede indsejling til havnen skulle ligge mellem Bastebroens klap og den 50 meter lange beskyttelsesmole, der skulle laves vinkelret på broen. Bastebroen ville udgøre havnens sydlige bolværk. Den 1 1/2 meter høje mole og Strandgade skulle forbindes med en dæmning. Herved ville der blive skabt et beskyttet havnebassin i forbindelse med hvilket, man ville lave en brolagt havneplads med slæbested og plads til skibsbyggeri. Opmudringen af Hjelm's Flak havde dog endnu første prioritet.⁶

Vinteren 1837/38 blev en isvinter, hvilket var de bedst tænkelige forhold for havnebyggeri, fordi pælene lettest nedrammes gennem

1 RA, Grk., Nykøbing havne-sag 1823 nr. 296 & 1831 nr. 1012.

2 RA, Grk., Nykøbing havne-sag 1820 nr. 820, 1823 nr. 296 & 1831 nr. 675.

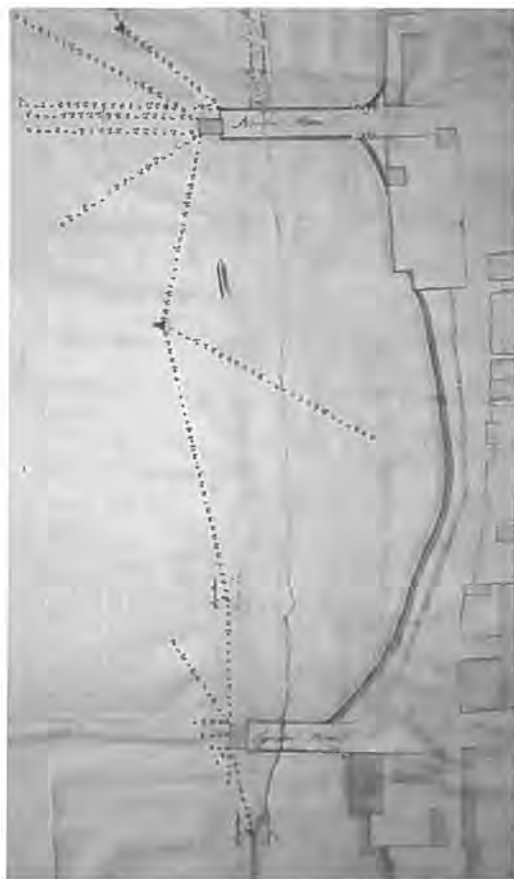
3 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 4/9 1827.

4 RA, Grk., Nykøbing havne-sag 1819 nr. 705 & 1829 nr. 1306.

5 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens forhand-lingsprotokol 12/3 1824.

6 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens forhand-lingsprotokol 17/9 1831; Schiøttz, Axel G. (1936) *Nykøbing F. Havns Tilblivelse, Historie og Ud-vikling gennem tiderne*, Nykø-bing Falster, s. 31ff.

Poul Lovenørns kort fra 1799 af Færgebroen (øverst), som var forbeholdt færgefarten mellem købstaden og Sundby på Lolland-siden af sundet, og Bastebroen (nederst) med dybdeangivelser. (RA, kortsamling, Vandbygningsdirektoratet nr. 24, udsnit).



is, og fordi det var lettere at slæbe sten henover isen. Da havnekassen ikke havde fornødne midler, blev de lånt af købmændene og havnekommissærerne Sidenius, Løye og Schultz. Interessen for projektet var så stor, at lokale gratis kørte træ og sten i deres vogne. Allerede i vinteren 1838/39 lå de lokale skibe trygt i den nye havn – stort set bygget efter planen fra 1831. I 1838 opførte toldvæsenet en ny toldbod på havnepladsen, hvor der tillige blev indrettet en skibsbyggeplads, hvorfra der allerede samme år løb et skib af stablen.¹

Trods de lokale opofrelser steg det finansielle pres på havnekassen, hvis gæld var ca. 7000 rbd. Selv om havnetaksten blev sat op i 1838, ansøgte havnekommissionen i 1841 kongen om henstand på eller hel eller delvis eftergivelse af lånet til Hassløgabs opmudring, fordi arbejdet havde været til gavn for dansk søfart i al almindelighed. En række driftsudgifter drænedes havnekassens i forvejen sparsomme ressourcer, der ikke forsløgte til at svare afdrag. Da kongen ikke viste nåde, indvilgede kommunalbestyrelsen trods betænkelighed i at garantere lånet mod, »at ingen yderligere gæld bliver påført havnekassen, eller noget nyt arbejde af betydelighed, uden at kom-

¹ RA, Gtk., HKE Nykøbing havnesag 1838 nr. 152, 1839 nr. 212.

munen i forvejen bliver underrettet derom, og dertil har givet sit samtykke.»¹

Som konsekvens heraf måtte kommissionen i 1844 søge om lov til at udvide havnen, fordi de senere års tiltagende skibsfart nødvendiggjorde mere oplags- og bassinsplads. Desuden ønskedes en uddybning af Hjelm's Flak, hvor de største skibe fortsat gik på grund. Intet var vigtigere for byen end en forbedring af skibsfartens forhold, fordi den ville skabe vækst og velstand. Sagen var blot, at havnekassen som altid savnede ressourcer. Nok en ansøgning til kongen havde givet henstand på afdraget, men af de 7000 rbd. til planens realisering manglede 5000 rbd. Selv om kommunalbestyrelsen ligesom Leth mente, at budgettet var lidt for optimistisk, garanterede den af hensyn til byens flor nok et lån.²

I forbindelse med havnens udvidelse købtes i 1846 købmand Bønnelyckes have på 700 m². Haven, som blev brølagt, forbandt havnens sydlige og nordlige del, hvor der samme år blev inddæmnet et område syd for Færgebroen. Denne nye plads kom til at udgøre den udvidede havns nordlige bolværk, idet beskyttelsesmolen blev forlænget små 70 meter i nordlig retning.³

Mens udvidelsen af havnen, der blev færdig i 1850, gik planmæssigt, var det samme ikke tilfældet for uddybningen af Hjelm's Flak. For i det hele taget at fordoble sejløbets bredde og uddybe det til 13 fod, måtte der optages et nyt lån på 4000 rbd., som Finansdirektionen bevilgede, selv om man var ved at miste tiltroen til havnekommissionen, der var god til at låne, men dårlig til at afdrage. Lånets direkte anledning var, at opmudringsarbejdet blev udført af en søbagge, som blev lejet af Søetaten. Selv ikke det nye lån viste sig tilstrækkeligt, fordi budgettet var for optimistisk. Arbejdet blev kun fuldført, fordi kommissærerne, da ingen andre lystede, selv lånte 3500 rbd. til havnekassen. Selv bedyrede de, at de »har anvendt alt, ja endog gjort betydelige opofrelser for at fremme et nyttigt og nødvendigt arbejde.« Som følge af havnens udvidelse og flakkets uddybning var havnekassens gæld vokset til ca. 15.000 rbd.⁴

Som følge heraf beordrede Indenrigsministeriet i 1852 havnetaksten hævet, fordi havnekassen havde svært ved at svare afdrag. Kritikken fik også kommissionen til at anlægge en ny strategi, der tilstræbte påholdenhed, stort balanceoverskud og hensættelse. Dette brød med tidligere tiders fokusering på at op nå en forbedring hurtigt for lånte midler.⁵

Alligevel blev der i 1857 optaget et lån på 12.000 rbd. til uddybning af sejløbet gennem Hasseløgab. Dybden på 7 fod var hverken tilstrækkeligt for middelstore sejlskibe eller dampskibe. Ifølge Leths undersøgelse ville et løb på 10 fod koste 64.500 rbd., hvorimod et på 12 fod ville koste 183.500 rbd. Med en årlig indtægt omkring 3500 rbd. og store udgifter til afdrag var projektet helt utopisk, selv om den lokale godsejer og landmand E. Tesdorpf tilbød finansiel

1 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 16/1 og 28/12 1841.

2 RA, Gtk., HKF, Nykøbing havnesag 1844 nr. 262 & 1845 nr. 90.

3 RA, Gtk., HKF, Nykøbing havnesag 1846 nr. 122 & 1847 nr. 99; Schiørrtz s. 39ff.

4 RA, Gtk., HKF, Nykøbing havnesag 1848 nr. 1418 & 1851 nr. 21.

5 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 31/5 1852 & 13/2 1865; RA, Havneregnskaber, Havneregnskaber for Nykøbing Falster 1852-1868.

På Videnskabernes Selskabs kort over Falster indtegnede Stockfleth i 1817 sejløbet gennem Guldborgsund med dybdeangivelser, som hér er gengivet i fod. Problemerne ved Hjelms Flak og især Hasseløgab fremgår tydeligt. (RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- og Fyrvesen, Nykøbing havnesag 1817 nr. 26).



støtte. Hvis blot løbet blev opmudret til 9 fod i en bredde af 20 meter, ville meget være opnået. Da havnekassen heller ikke kunne bære udgiften på 12.000-14.000 rbd., afhang projektet af privat- eller statsstøtte.¹

I 1856 meddelte dampskibsreder H.P. Prior, at han agtede at forøge besejlingen af Nykøbing. Hvis et par steder i Hasseløgab blev opmudret, ville dampskibet *Zampa* tillige to gange om ugen fortsætte til Kiel eller Rostock. Selv om udvidelsen af dampskibsfarten gennem Guldborgsund ikke i første omgang blev gennemført, så aktualiserede sagen behovet for at gøre noget.²

Allerede i 1855 havde Indenrigsministeriet foreslået en rende på 9 fods dybde og 35 meters bredde opmudret. Udgiften på 22.000-

¹ LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 4/10 1854.

² LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 8/1 og 4/6 1856; Schiøttz s. 44.

24.000 rbd. skulle dækkes af de tilgrænsende købstæder og landdistrikter, der i lighed med Nykøbing ville have stor gavn af forbedringen. Ministeriet forlangte således, at Nysted havnekaske skulle bidrage med 2000 rbd.¹

I løbet af 1857 formidlede Tesdorpf, hvis mandat er uklart, kontakt til entreprenørfirmaet Carlé & Kaufmann. Ikke alene lykkedes det ham at forhandle deres bud ned, hans personlige henvendelse til Indenrigsministeren resulterede i en statsstøtte på 5000 rbd., fordi staten som reder også havde interesse i projektet. Selv anså Tesdorpf sagen »som et livsspørgsmål for øerne Lolland, Falster og Møn«, da det ville lette samfærdslen og reducere transportomkostningerne til Østersø-området, hvilket han som eksportør af animalske produkter kunne drage stor fordel af.²

Da de finansielle og praktiske forhold var på plads i foråret 1858, indledte Carlé & Kaufmann arbejdet med dampmuddermaskinen *Kraften*. Halvandet år senere manglede kun få steder, som E.C. Benzon ville opmudre med sin nybyggede søbagge, som kommissionen de følgende år hyppigt lejede.³ Benzon havde ti års tid tidligere overtaget skibsbyggerpladsen nord for havnebassinet. Foruden at bygge en søbagge byggede den foretagsomme skibsbygger og havnekommissær næsten hvert år et nyt skib.⁴

Siden 1840'erne havde dampskibe ikke været et særsyn i Nykøbing. I løbet af et par årtier var de sågar blevet hyppigere gæster i havnen, og efter opmudringen af det søndre løb forventedes dampskibsfarten at tiltage yderligere, hvilket ville skabe pladsmangel. Det var på denne baggrund, Komiteen for Anlægget af en Bro over Guldborgsund i 1859 bad kommissionen forholde sig til en projekteret bro med udgangspunkt i Bastebroen – havnens søndre bolværk. Den var betænkelig ved forslaget, som ville umuliggøre havnens udvidelse i sydlig retning og hindre sejladsen sydfra. Desuden lagde de største sejlskibe og dampskibene til ved Bastebroen.⁵

De følgende år planlagde kommissionen en hovedreparation af mole og bolværker samt anlæggelse af et nyt anløbssted for dampskibe, der hidtil havde ligget for enden af Bastebroen, hvorved de spærrede for sejlskibenes indsejling til havnen. Projektet afhang dog af den endelige plan for broen til Lolland. I begyndelsen af 1860'erne pågik en livlig diskussionen om broens placering og finansiering. I midten af årtiet blev det vedtaget, at broen skulle udgå fra den nyanlagte Brogade syd for Bastebroen. Mens entreprenørfirmaet Glæsner & Andersen udførte størstedelen af arbejdet, leverede B&W en svingbro, der skabte passage for skibe til og fra Østersøen.⁶

Samtidig hermed tiltog dampskibsfarten fra fire til fem ugentlige anløb i foråret 1867. Ofte blev skibene liggende et eller to døgn, hvilket skabte trængsel i og udenfor havnen til mange sejlskibes iritation. Hertil kom brandfaren. Derfor foreslog kommissionen, at

1 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 9/10 1855; LAS, Nysted r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 36f.

2 RA, Trafikministeriet, Nykøbing havnesag 1858 nr. 837.

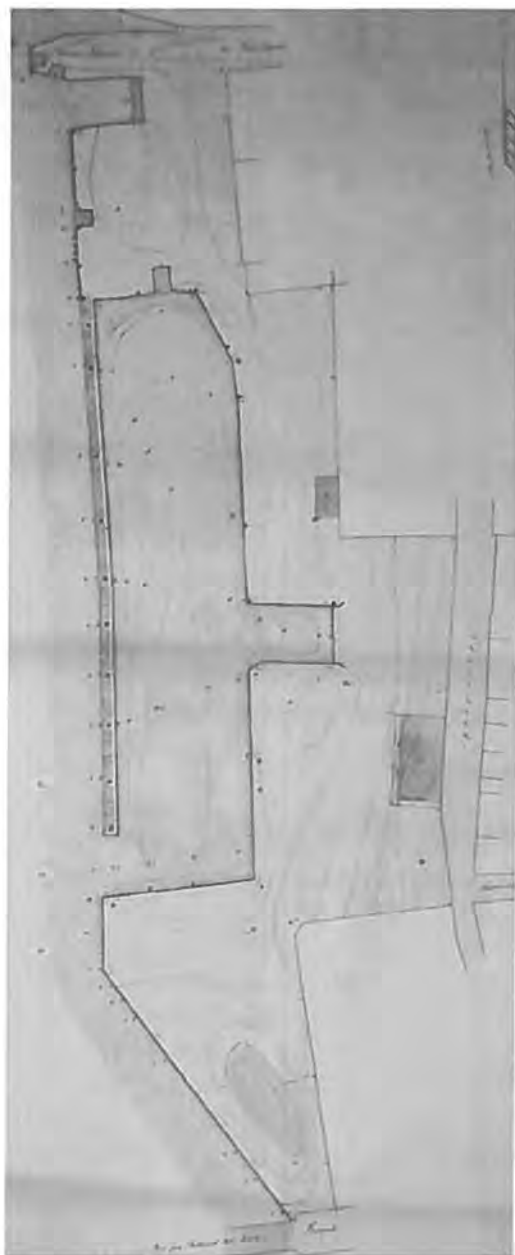
3 RA, Trafikministeriet, Nykøbing havnesag 1860 nr. 11; LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 10/2 1860.

4 Christensen, Asger Nørhnd (2005) *Skibsbygmesteren E.C. Benzon og hans skibe*, København, s. 33f. og 131ff.

5 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 15/8 1859; Nørregård (1982) *Nykøbing på Falster gennem tiderne. 2. del: Demokratiets vækst*, Nykøbing Falster, s. 152ff.

6 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 23/1 1860 & 13/2 1865; Nørregård s. 157ff.

Landinspektør Blangstrups kort over Nykøbing havn fra 1868. (RA, kortsamling, Kongelige Biblioteks aflevering nr. 16, udsnit).



området mellem Bastebroen og broen til Lolland blev inddæmmet ved nedramning af et 90 meter langt dampskibsbolværk, der var skånsomt overfor drivhjulene. Dette ville øge oplagspladsen med knap 3000 m², ligesom dampskibene ville komme ud af havnen. En udvidelse mod syd ville også understøtte den brøstfældige Bastebro, der ligesom bolværkerne og molen skulle gennemgå hovedreparation. Planen, der ville koste 15.500 rbd., nødvendiggjorde et lån på

4000 rbd. På linje med kommissionen anbefalede Leth en hurtig iværksættelse, fordi entreprenørfirmaet allerede havde mandskab og redskaber i området. Med et lån fra Nykøbing Sparekasse i ryggen blev arbejdet i løbet af foråret og sommeren 1867 udført af Glæsner & Andersen sideløbende med færdiggørelsen af Christian IX's bro.¹

I løbet af havnekommissionens 70-årige virke blev der anlagt og udvidet en havn. Mens selve havnen på ca. 6500 m² havde plads til 16 skibe á 60 kmcl., kunne bolværkerne udenfor bassinet rumme endnu flere skibe. Over årene var der blevet inddæmmet og brolagt knap 15.000 m² havneplads med rum for vareoplag, toldbod, skibsbyggeplads, slæbested, ja sågar en kørebane. Mens det nordre løb var sejlbart til 13-14 fod, så var det søndre løb til 9 fod. Selv om sejløbet var afmærket med prikker, var det muligt at blive lodset gennem Guldborgsund, hvor der imidlertid ikke fandtes noget fyr.²

Sidst i 1860'erne var Færge- og Bastebroen forsvundet til fordel for en moderne havn. Undervejs havde den lokale støtte og offervilje været stor, om end den enorme gæld, som moderniseringen havde medført, vakte bekymring. Gælden var blevet optaget som følge af havnekommissionens strategi, der gik ud på at stimulere handelen ved havneforbedringer for lånte midler. Til sammenligning hermed var man mere konservative i Nysted.

Nysted

Selv om Nysted Nor gav god beskyttelse, var forholdene ingenlunde gode. Dette fremgik af det møde, som Løvenørn afholdt i maj 1799 med byfogeden og nogle købmænd på Nysted rådstue. Skibsbroen bestod af en brolagt stenarm. Yderst ude var der nedrammet en række pæle beklædt med egeplanker. Der var så lavvandet ved broen og i noret, at kun fartøjer, som stak under 5 fod, kunne anløbe broen. Alle skibe med en drægtighed på over 10 læster måtte omlade til pramme, hvilket medførte en ekstra udgift. Det var også tidskrævende, fordi omladningen fandt sted 1½ km fra købstaden ved Skansen på den østre side af indløbet til noret. Skibe på mere end 50 læster indtog hovedparten af deres last ved Skansen og den resterende del ved Flinthorne rev 5-6 km derfra. På mødet var der bred enighed om, at en forbedring af forholdene ville gavne såvel handelen som byen. Derfor foreslog Løvenørn, at skibsbroen blev istandsat, og at en rende blev opmudret fra broen til Skansen. Til at realisere planen blev der nedsat en havnekommission, der skulle optage et lån hos den Kongelige Kreditkasse.³

Havnekommissionen mente dog ikke, at havnekassen, der end ikke var tillagt den traditionelle tredjedel af accisen, kunne bære udgifterne til skibsbroens istandsættelse. Som erstatning for den tabte accise skulle den Kongelige Kasse derfor afholde udgiften.⁴

Generaltoldkammeret var ikke afvisende, for Nysted indgik i en større trafikpolitisk plan, hvilket kommissionen dog var uvidende

1 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 5/2 og 26/4 1867.

2 LAS, Nykøbing Falster r., Havnekommissionens kopibog 9/12 1865 & 21/1 1868.

3 RA, GtK., HKF, Nysted havnesag 1799 nr. ad 24.

4 RA, GtK., HKF, Nysted havnesag 1800 nr. 133.

Poul Løvenørns tegning af Nysteds skibsbro med dybdeangivelser fra 1803. Det lille anneks er den projekterede færgebro. (RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- og Fyrvesen, Nysted havnesag 1804 nr. 45, udsnit).



om. Løvenørn var nemlig blevet bedt om at undersøge, hvorfra der bedst kunne indrettes en færgeforbindelse til Heiligenhafen i Holsten. Selv om færgefarten over Femer Bælt hidtil, om end uregelmæssigt, var udgået fra Dragsminde ved Rødby, mente Løvenørn, at Nysted var mere velegnet, når købstaden blev forbundet med det hovedlandevejsnet, der var under anlæggelse, og når havne- og besejlingsforholdene blev forbedret, hvilket ikke ville koste ret meget.¹

Mens den Kongelige Kasse helt ekstraordinært ville afholde udgiften til skibsbroens istandsættelse, fordi den havde tillagt sig byens accise, måtte havnekommissionen selv finansiere opmudringen ved at optage et lån på 300 rdl. For at afdrage lånet indførtes en havnetakst, der blev accepteret af de lokale købmænd, som fandt planen gavnlig, da de havde udsigt til at spare prampenge pga. opmudringen. Taksten var gældende for hele tolddistrikter og var for rimelighedens skyld identisk med Nykøbings.²

Mens istandsættelsen af skibsbroen planmæssigt påbegyndtes i 1801, skabte opmudringen uenighed. Løvenørn anbefalede, at arbejdet blev foretaget med sandspader, fordi bunden i noret var blød, og fordi dette var billigst. Forslaget fandt kommissionen arbejdskrævende og ineffektivt, fordi man tabte halvdelen af mudderet ud af spaderne. Derfor foreslog den at bygge en muddermaskine, men man så bort fra Løvenørns konstruktionstegning, da der blev entret med en skibsbygger.³

Den muddermaskine, som kommissionen fremviste i 1802, mente Løvenørn, var elendig. Den var meget arbejdskraftkrævende, fordi mudderet blev fyldt i skuffer, som siden skulle tømmes. Projektet efterlod desuden en tom havnekasse. Derfor var det hverken muligt at starte opmudringen eller ombygge maskinen.⁴

¹ Jørgensen s. 108f.

² RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag 1800 nr. 292 & 1801 nr. 46 og 91.

³ RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag 1801 nr. 98 & 1802 nr. 13.

⁴ RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag 1802 nr. 281 og 330.

For at råde bod på skaden tilbød havnekommissær og købmand Peter Clausen i 1803 at låne 100 rdl. til det opmudringsarbejde, som Løvenørn af hensyn til færgefarten til Heiligenhafen ønskede igangsæt. For kongelig regning ville der blive tilføjet et anneks til skibsbroen – den såkaldte færgebro. Kommissionen skulle varetage vedligeholdelsen af færgebroen og opmudringen mod bropenge af passagerer og gods.¹ For at afkorte distancen mellem Nysted og Heiligenhafen blev der for kongelig regning også opmudret og afmærket en rende gennem Pollen – et rev i tilknytning til Rødsand. Dette var ligeledes gavnligt for ind- og udskibningen af varer til Nysted.²

Mens der blev sluttet akkord om bygningen af færgebroen, blev opmudringen endelig indledt i foråret 1804. Fremskridtene var dog små, fordi man først skulle optage et i noret sunket skib, og fordi midlerne var få. Derfor anbefalede Løvenørn, at der blev optaget et nyt lån på 300 rdl. i Kreditkassen. Selv om finansieringsstrategien i 1804 – og mange årtier frem – var om muligt at undgå at stifte gæld, så accepterede havnekommissionen under stærkt pres at søge et nyt lån, fordi det var nødvendigt, og fordi den pinlige sag med muddermaskinen endnu spøjte.³

Trængslerne var dog ingenlunde ovre. Selv om færgebroen var færdig i foråret 1806, så var målet om en vanddybde på 7 fod endnu ikke nået, fordi arbejdet var mere omfattende end ventet. Dette erkendte Løvenørn, da han besøgte Nysted i 1809. Ikke desto mindre havde opmudringen hjulpet meget, men Danmarks indtræden i Napoleonskrigen havde lagt en dæmper på handel og skibsfart.⁴ Således blev havnekassens indtægter næsten halveret. Som følge heraf gik alt arbejde i stå.

Napoleonskrigen var knap ovre, før havnefogeden meddelte, at skibs- og færgebroen var så forfaldne, at de var farlige at betræde. Kommissionen ønskede dog ikke at istandsætte færgebroen, så længe færgefarten til Heiligenhafen var indstillet – farten blev aldrig genoptaget.⁵

Under et besøg i foråret 1816 roste havne- og fyrinspektør Henne skibsbroens reparation, men den tiltagende tilsanding vakte derimod bekymring. Der var ikke blevet opmudret siden 1807. Den gamle muddermaskine var i så stærk forfald, at den ikke kunne istandsættes. Desuden var havnekassen som altid tom. Derfor forhøjede kommissionen havnetaksten, fordi den hidtidige ikke gav tilstrækkelige indtægter til at finansiere en forøgelse af vanddybden fra de nuværende 6 fod.⁶ Selv om den nye havnetakst forøgede havnekassens årlige indtægter med ca. 100 pct., og selv om en ny muddermaskine var absolut nødvendig, ville kommissionen ikke forøge havnekassens gæld.⁷

I begyndelsen af 1820'erne var istandsættelsen af havne- og besejlingsforholdene i Nysted kommet så vidt, at egentlige udvidelser efterhånden kunne komme på tale, selv om opmudringsarbejdet fort-

1 RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag 1803 nr. 414.

2 RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag 1804 nr. 12.

3 LAS, Nysted r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 4f.

4 RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag 1806 nr. 178 & 1809 nr. 178.

5 RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag 1815 nr. 7, 101, 166 og 287.

6 LAS, Nysted r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 8ff.

7 RA, Gtk., HKF, Nysted havnesag, 1816 nr. 563.

sat fyldte meget. Efter anskaffelsen af en muddermaskine i 1819 og en mudderpram i 1820 kunne selve opmudringsarbejdet påbegyndes i 1821. Ifølge kommissionen kunne fartøjer indtil 6½ fod svarende til skibe med en drægtighed på ca. 15 læster uhindret losse og lade ved skibsbroen. For at lette de lidt større skibes besejlingsforhold ønskede kommissionen at øge vanddybden i den ca. 2 km lange rende fra broen til Skansen til 8 fod. Planen var ikke alene beko-stelig, den var også langsigtet, fordi et lån ikke kunne komme på tale. Opmudringsarbejdet, der afhængigt af vejrliget og midlerne strakte sig fra maj til november, blev i reglen udliciteret til lokale. Aflønningen skete pramvis. Således vandt en lokal sømand, Jesper Frederiksen, licitationen i 1824 med et bud på 1 rbd. 2 mark pr. pram ved hård bund og 1 rbd. ved blød bund. Selv om der blev arbejdet uafbrudt 1822 og 1823, opmudredes kun en strækning på henholdsvis 430 og 230 meter. Arbejdet fortsatte dog ufortrødent.¹

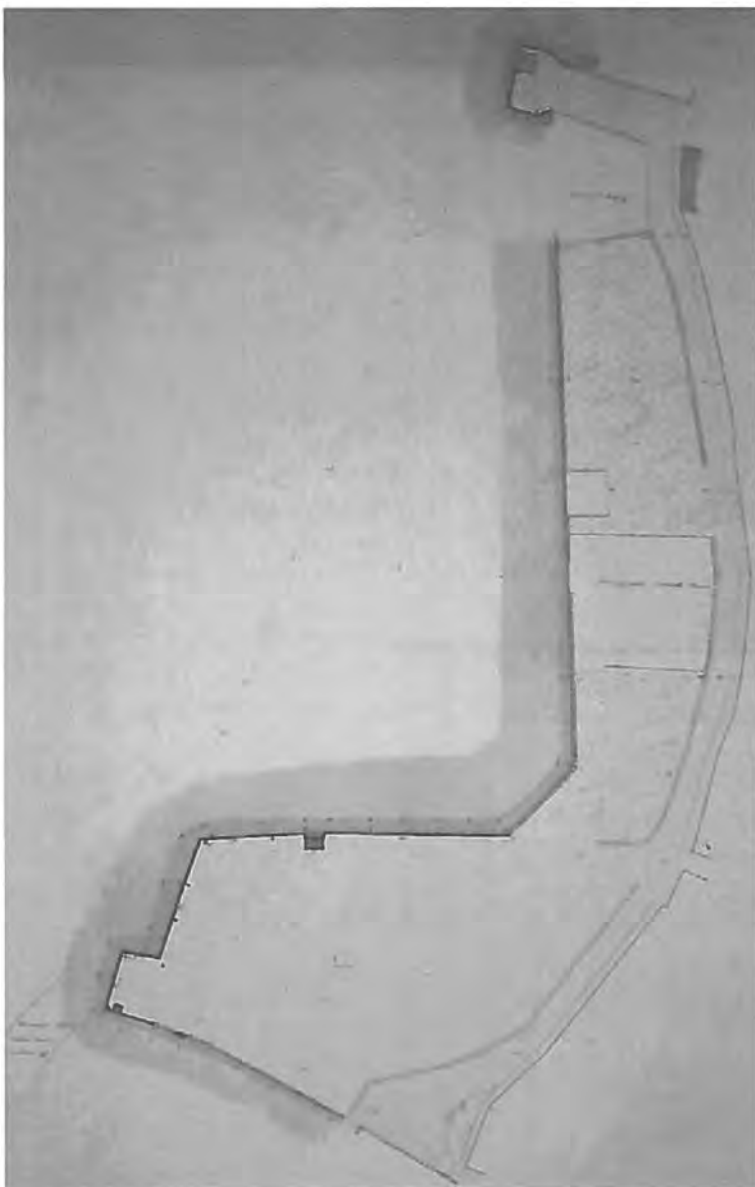
I 1833 efter mere end 10 års vedvarende opmudring i renden mellem skibsbroen og Skansen, der havde kostet havnekassen over 5000 rbd., var renden kun blevet ¾ fod dybere. Forklaringen på den fejlslagne opmudring var, at muddermaskinen var ineffektiv, og at renden var alt for smal. Med en bredde på ca. 5 meter kunne skibene fra tid til anden ikke undgå at ramme rendens kant, hvilket medførte en tilsanding af renden. Endnu måtte langt de fleste skibe indtage størstedelen af ladningen ved Skansen eller ved Flinthorne. Således indtog det største skib, der anløb Nysted i 1833 – en galease fra Dragør på 73 kmcl., som stak 14 fod – hele ladningen ved Flinthorne. Da dette ikke var befordrende for handelen, så kommissionen med største alvor på sagen. Fordi den gamle muddermaskine ikke havde kraft nok til at opmudre nogle hårde grunde, havde havne- og fyrinspektør Leth lavet en konstruktionstegning af en kraftigere maskine til 950 rbd. Med den nye maskine var målsætningen at opmudre renden til 10 fod for at gøre Nysted mere tiltrækkende for større skibe, fordi de kunne spare prampenge og undgå at beskadige kornet under pramningen.²

De følgende år intensiverede man opmudringsarbejdet. For at hindre fornyet tilsanding blev rendens bredde udvidet til 15 meter, ligesom renden blev afmærket med prikker. Årligt meldte kommissionen om fremgang i arbejdet. Efter at have nået målet i 1842, koncentrerede man sig i en årrække om blot at vedligeholde dybden på 10 fod. I 1840'erne blev der desuden opbygget en fast lodstjeneste i Nysted.

Fra 1820 til 1842 blev omkring 50 pct. af de samlede anlægsudgifter anvendt på opmudringen med tilhørende materiale. Alligevel iværksatte havnekommissionen også ny hovedreparation af skibsbroen i foråret 1822, ligesom et større inddæmningsarbejde blev indledt på broens nordside. Hensigten var at skabe en havneplads, fordi man længe havde savnet en oplagsplads til tømmer og kornva-

1 RA, Gtk., HKF; Nysted havnesag 1824 nr. 534. LAS, Nysted r., Havnekommissionens for-handlingsprotokol s. 16ff.

2 RA, Gtk., HKF; Nysted havnesag 1833 nr. 74.



Landinspektør Blangstrups kort over Nysted havn fra 1868. Den oprindelige skibsbro lå nederst i højre hjørne. (RA, kortsamling, Kongelige Biblioteks aflevering nr. 17, udsnit).

rer. Arbejdet var faseinddelt efter årstiderne. Det første, der hvert år blev udliciteret, var transporten af tømmer til bolværket og sten til dossering og brolægning. Allerede i februar blev det omstændelige stendosseringsarbejde påbegyndt. Stendosseringen var den første fase i inddæmningsarbejdet, fordi den skulle sikre det inddæmmede område mod oversvømmelser. Næste fase var bolværksarbejdet. Tredje fase var opfyldning af det inddæmmede område, der foregik sideløbende med opmudringsarbejdet, fordi store dele af muddret blev anvendt som fyld. Til sidst blev det inddæmmede område bro-

lagt. Inddæmningsarbejdet var som opmudringsarbejdet dyrt. Derfor kom arbejdet til at pågå i mere end 20 år. Mens opfyldningen foregik fortløbende, arbejdedes det ene år på stendossering og det næste år på bolyærket osv.¹

Hvor mange kvadratmeter ny havneplads, der årligt blev inddæmnet, lader sig ikke præcist fastslå, men omkring 1850 var havnepladsens areal omtrent 14.000 m². Mens skibsbroen løbende blev istandsat og vedligeholdt, opførtes i 1844 en ny skibsbro ca. 200 meter nord for den gamle. Imellem de to broer blev der inddæmnet en godt 25 meter bred havneplads. I 1836 blev der efter Leths henstilling indrettet et slæbested med tilhørende gangspil på skibsbroens søndre side.²

Sideløbende med disse projekter styrkedes integrationen mellem havn og by. Skibsbrostræde, der forbandt broen med torvet, var ikke brolagt. Normalt var brolægning et byanliggende, men det var der ikke penge til i Nysted. Ikke alene blev Skibsbrostræde hurtigt opkørt, to vogne kunne umuligt passere hinanden i det smalle og stejle stræde, hvilket tit skabte flaskehalsproblemer til og fra broen. I 1831 købte kommissionen et jordlod i strædet, hvilket muliggjorde, at strædets bredde kunne forøges til 6 meter. De næste år blev strædet først planeret og siden brolagt.³

Foretagsomheden kostede mange penge. Allerede i 1823 havde havnekommissionen set sig nødsaget til på ny at forhøje havnetaksten. Det efterhånden trykkende afgiftsniveau medførte en lind strøm af ansøgninger om afgiftsfritagelse eller -nedsættelse på visse varer. Imidlertid ønskede kommissionen: »at få enhver for havnen nyttig indretning fremmet, og ligesom vi ikke mindre have fulgt vor egen opfordring end vor pligt at bidrage til handelens lettelse.« Problemet var blot, at kommissionen i sin iver kunne komme til at skræmme handelen bort ved at pålægge den for store afgifter. Selv om man var bevidst om problemet, så man sig ikke i stand til at nedsætte afgifterne, hvilket købmændene generelt havde forståelse for.⁴

Afgiftsniveauet og princippet om at undgå gældsstiftelse blev på ny genstand for debat i 1850'erne. Anledningen var, at skibene blev stadigt større. Dette skabte alle vegne et behov for at opmudre sejlrenderne nok et par fod. Således havde Nakskov mod slutningen af 1840'erne lejet en søbagge, hvilket man i Bandholm gjorde for år tilbage. Nykøbing og Stubbekøbing skulle i rækkefølge overtage maskinen efter Nakskov. I Nysted følte havnekommissionen sig så presset af naboerne, at den bad Leth undersøge, hvor meget det ville koste at opmudre renden til 12 fods dybde. Han fremlagde tre forslag: at opmudre den gamle rende til 12 fod i en bredde af 11 meter, at opmudre den gamle rende til 12 fod i en bredde af 20 meter eller at opmudre en lige linje fra den gamle skibsbro til Skansen i en bredde af 20 meter til 12 fod. Forslagene ville koste henholdsvis 5200 rbd., 11.400 rbd. og 15.600 rbd. Selv om kommissionen men-

1 LAS, Nysted r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 18ff.; RA, Reviderede regnskaber, Havneregnskabet for Nysted 1822-1840.

2 RA, GtK., HKF, Nysted havnesag 1836 nr. 150.

3 RA, GtK., HKF, Nysted havnesag 1831 nr. 509 & 1832 nr. 52.

4 RA, GtK., HKF, Nysted havnesag 1831 nr. 509 & 1833 nr. 74.

te, at det ville være af meget stor betydning for Nysteds handel og skibsfart, var der fare for, at den smalle rende vil tilsande, som det var tilfældet i 1820-1830'erne. De øvrige forslag ville medføre en gældsstiftelse på omkring 10.000 rbd., hvilket ikke kunne tilrådes, fordi omfanget af afdrag og renter ville umuliggøre andre forbedringer. Kommissionens holdning blev tydeligst udtrykt af byfoged Schwensen: »Det er nemlig ikke nok, at arbejdet er ønskeligt og gavnligt, men det bør ved siden heraf overvejes, om havnekassen kan overkomme disse udgifter.« Lånet ville blive for byrdefuldt for stedets købmænd, fordi havnetaksten måtte forhøjes. Derfor afslog havnekommissionen at leje en søbagge i 1850.¹

Da kommissionen imidlertid mente, at det var nødvendigt at gøre sejlrenden et par fod dybere, var den de følgende år meget påholdende med havnekassens midler. Da kapitalen i 1855 var på 4500 rbd., bad man Leth udarbejde tegning og overslag til en ny muddermaskine, som effektivt kunne opmudre renden til 12 fod. Forslaget, en hestedreven muddermaskine, der ville koste 10.156 rbd., skabte stor uenighed i kommissionen. Byfoged Schwensen var afvisende, fordi opmudringsarbejdet inkl. muddermaskinens bygning, løn til arbejderne og driftsudgifter minimum ville koste 14.000 rbd. Udover at gentage den samme argumentation som i 1850, så tvivlede han på, at maskinen efterfølgende kunne udlejes, fordi alle havne i området med undtagelse af Sakskøbing havde lejet en søbagge. Derfor anbefalede han, at man lejede en søbagge, men hans synspunkt deltes ikke af de øvrige medlemmer. Beslutningen om at anskaffe en søbagge var en kursændring, fordi kommissionen brød med princippet om ikke at stifte gæld. I løbet af et par år havde havnekassen lånt i alt 13.300 rbd. For at afdrage lånet blev havnetaksten allerede i 1855 forhøjet. Mens de store skibe kunne spare prampengene, når sejlløbet blev dybere, blev det derimod dyrere for de mindre fartøjer at besejle Nysted.²

Den nye muddermaskine blev bygget i Nysted af skibsbygger Sparre, der i 1855 fik godkendelse til at anlægge et skibsværft på havnepladsen mod en årlig grundleje for den knap 3000 m² store plads. I sommeren 1856 leveredes muddermaskinen med to tilhørende pramme. Besætningen, én formand, ti arbejdere, én hesteoppasser og to heste, indledte øjeblikkeligt opmudringsarbejdet, der var færdigt ved udgangen af 1858. De følgende år var muddermaskinen periodisk udlejet, hvilket gav en smule luft i økonomien, som kommissionen ønskede at konsolidere. Dog blev man sidst i 1850'erne pålagt at anvende 2000 rbd. på opmudringen af det søndre løb i Guldborgsund, men så begyndte dampskibene også at lægge vejen forbi Nysted.³

Med havnekommissionen ved rorpinden var den forfaldne skibsbro fra 1800-tallets begyndelse blevet forvandlet til en moderne havn med rigelig havne- og bolværksplads, der tilmed kunne besejle

1 LAS, Nysted r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 30ff.

2 LAS, Nysted r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 33ff.

3 LAS, Nysted r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 31 og 36ff.; RA, Havneregnskaber, Havneregnskabet for Nysted 1855-1868.

les af store skibe. Kommissionen førte frem til midten af 1850'erne en forsigtig kurs gående på ikke at stifte gæld. Denne strategi blev også fulgt i Sakskøbing, hvor problemerne var aldeles omfattende.

Sakskøbing

Udgangspunkt for åhavnen i Sakskøbing var elendigt. Købstaden lå 1½ km oppe ad den smalle Sakskøbing å, der løb ud i den lavvandede Sakskøbing Fjord. End ikke pramme kunne sidst i 1700-tallet anløbe byen, fordi dybden i åen kun var et par fod. Derfor måtte byens handlende transportere deres varer på vogne de godt 5 km fra Sakskøbing til Oreby, hvorfra de blev udskibet fra den af baroniet Guldborgland ejede skibsbro. Foruden at være besværligt og fordyrende blev transporten besværliggjort af den hullede og opkørte vej. Ved Oreby skibsbro var dybden desuden kun 6 fod. Da opmudringen af en sejlrende for skibe fra Sakskøbing til Oreby var for beko- stelig, foreslog havnekommissionen i 1800, at der blev opmudret et pramløb fra Sakskøbing til Oreby, hvilket ville hæve de snærende bånd, stimulere handelen og skabe vækst i byen.¹

Løvenørn lavede på baggrund heraf en mere detaljeret plan. Åen skulle opmudres til 3 fod vha. sandspader, fordi en muddermaskine ville være ubrugelig i den lavvandede å. Langs løbets kant skulle der nedrammes et 1½ km langt plankeværk bag hvilket, det opgravede mudder kunne losses. Dette ville inddæmme nyt land og hindre jordudsivning. I selve Sakskøbing skulle der opsættes et bolværk og opfyldes og brolægges en plads til vareoplag. Dette ville effektivisere vareudførslen, fordi prammene kunne indtage varerne direkte ved bolværket. Den samlede plan ville koste 9000 rdl., der kunne lånes af den Kongelige Kreditkasse.²

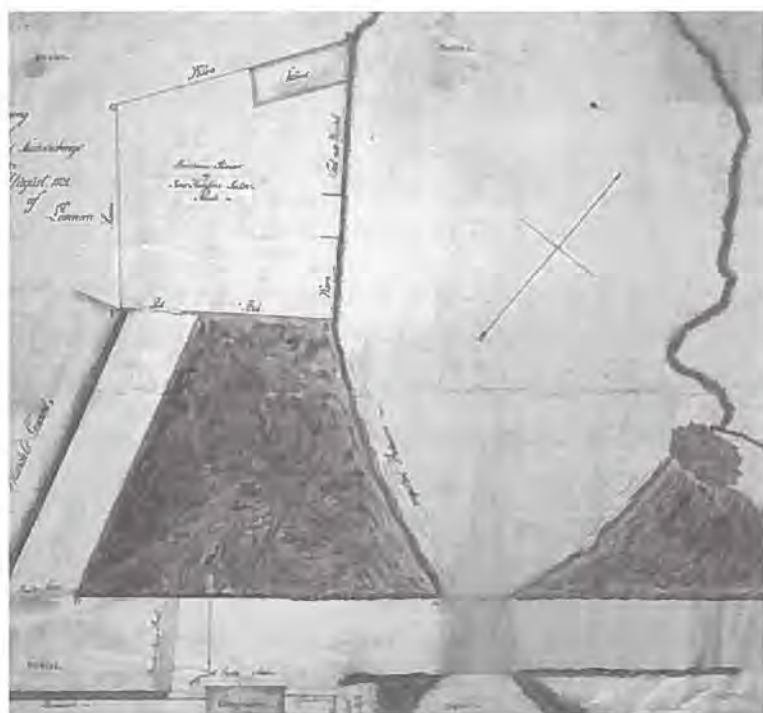
For at afdrage lånet pålagde havnekommissionen alle anløbende skibe en række skibs- og vareafgifter. Lånets størrelse nødvendiggjorde et højt afgiftsniveau, hvilket de handlende dog accepterede, fordi projektet var gavnligt, og fordi pramningen af varerne gennem pramløbet trods alt ville være billigere end transporten landværts til Oreby, hvor der desuden skulle svares en broafgift til baroniet. Mod sikkerhed i havnekassens fremtidige indtægter bevilgedes lånet i 1803, hvorefter arbejdet blev påbegyndt.³

Afgiftsniveauet blev hurtigt genstand for beklagelser. Således anførte en lokal købmand året efter, at »opmudringen er forbundet med for megen bekostning ... han og byens øvrige borgere kan ikke tåle de byrder, som er dem pålagt.« En købmand, der på sin 10 læsters jagt udførte 200 tønder hvede, skulle ekskl. udgiften til vogne (eller pramme) betale 10 gange mere i afgift i Sakskøbing end i Nakskov, Nykøbing og Nysted. Det var urimeligt, at han skulle betale for opmudringen af Sakskøbing å, hvis han kun anløb Oreby. Mens der var blevet sat ca. 800 meter plankeværk i åen, var opmudringen endnu ikke indledt. For at fremme arbejdet ville kommissio-

1 RA, Gtk., HKF, Sakskøbing havnesag 1800 nr. 393.

2 RA, Gtk., HKF, Sakskøbing havnesag 1802 nr. 349.

3 RA, Gtk., HKF, Sakskøbing havnesag 1802 nr. 50 & 1803 nr. 38.



Poul Løvenørns tegning af pladsen ved Sakskøbings bro fra 1802. Området til venstre for broen, ABCD, skulle inddømmes til havneplads vha. af et bolværk mellem A og B. (RA, kortsamling, Vandbygningsdirektoratet nr. 34, udsnit).

nen anskaffe en mudderflåde, hvilket Løvenørn trods sin tidligere skepsis anbefalede.¹

Den lokale beklagelse aftog ingenlunde. Et år senere klagede nok en købmand »over det trykkende pålæg og arbejdets udførelse, hvortil han anholdt om en ny plan.« Stiftamtmanden fandt imidlertid klagen aldeles ubegrundet, fordi forholdene var blevet væsentligt forbedret. Den planlagte oplagsplads ved Sakskøbing var færdig, ligesom opmudringen var fremskreden.²

Den udskældte havnekommission ønskede derfor kun at låne 5000 af de 9000 rdl., ligesom den snarest muligt ville nedsætte havnetaksten. I 1806 var opmudringen af pramløbet så vidt, at det næsten altid var muligt at pramme varer fra Sakskøbing til Oreby. Herefter skulle kræfterne anvendes på blot at bibeholde dybden.³

Dette magtede man ifølge fabriksinspektør O.J. Rawert ikke i Sakskøbing. I 1820 anklagede han kommissionen for pligtforsømmelse og skødesløshed med havnekassens midler. Det pramløb, der tilvejebragtes før krigen, var misligholdt ved sløseri. Varerne måtte igen fragtes på vogne mellem Sakskøbing og Oreby, fordi dybden i åen blot var 1 fod til trods for den høje afgift, der påhvilede skibsfarten i tolddistriktet. Investeringen i pramløbet var spildt. Derfor burde det ikke mindst af hensyn til de handlende i Sakskøbing få økonomiske følger for kommissærerne.⁴

Forud for Rawerts anklage var gået mange års ballade om kom-

1 LAS, Sakskøbing rådsturarkiv, Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 12f.; bilag 3.

2 LAS, Sakskøbing rådsturarkiv, Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 16ff.

3 LAS, Sakskøbing rådsturarkiv, Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 20f.

4 RA, GtK., HKF, Sakskøbing havnesag 1820 nr. 637.

missionens arbejde og havnetakstens størrelse. Under Napoleonskrigen blev under 10 pct. af havnekassens indtægter anvendt på vedligeholdelse. Den voksende kassebeholdnings værdi blev ædt op af inflationen og af Statsbankerotten i 1813.

Forholdene gik ikke upåagtet hen. Allerede i 1808 havde to købmænd under henvisning til den manglende vedligeholdelse nægtet at betale afgifter. De ville først betale, når opmudringen blev iværksat. Ved et mæglingsmøde i 1809 krævede Løvenørn på den ene side, at købmændene betalte deres udestående, fordi pramløbet fortsat var intakt, og fordi havnepladsen var i god stand, på den anden side gav han kommissionen en reprimande for rod i økonomien.¹

For en stund dæmpedes gemytterne, men under overfladen ulmede vreden, fordi der ikke var sket nogen forbedring siden 1807. Således krævede fire skippere fra Fejø i 1818 enten, at opmudringen blev påbegyndt ved skibsbroen, eller at anløbende skibe fik afgiftsfritagelse, fordi det var urimeligt, at alle skibe, som stak mere end ca. 5 fod, og som svarede afgifter, skulle lide »et utilgiveligt og sørgeligt ophold.«²

Da havne- og fyrinspektør Henne tilså forholdene i 1816, kunne pramløbet end ikke besejles med en pram. Plankeværket i åen, der skulle beskytte løbet, var meget forfaldent. Bolværket ved Sakskøbing var også ødelagt. Indskyllet tang og mudder havde desuden reduceret dybden i renden mellem reden og Oreby skibsbro til 4½ fod. Med andre ord var arbejdet sat næsten 20 år tilbage.³

Erstatningskravet blev aldrig rejst fra officiel side, men den bitre lære af de forudgående års fejltagelser var, at der »udfordres flere års anstrengelser og bekostninger, dersom de allerede anvendte ikke skulle anses for tabte.«⁴ Derfor var kommissionen meget opmærksom på den ødelæggende virkning, som ebbe og flod, storme, mudder- og jordskred og den stærke strøm havde på de opmudrede render. Således anvendtes hvert år mange ressourcer på at udbedre vinterens ødelæggelser. I perioden 1820-1829 udgjorde udgifter til opmudringen mellem 40 og 60 pct. af havnekassens samlede udgifter, der årligt var mellem 1600 og 4200 rbd. I samme periode indbragte havneafgifterne mellem 1250 og 2000 rbd.⁵

I første omgang var målet at opmudre renden mellem Oreby skibsbro og reden til 7 fod og på ny at oprense et pramløb på 3 fod i åen. Derfor anskaffedes i 1820 en ny muddermaskine på flåde med tilhørende pramme.⁶ I slutningen af 1821 indberettede kommissionen, at dybden ved Oreby var 7 fod, og at åen »til alle tider og ved alle vande« kunne besejles af pramme.⁷ Uanset vindens styrke eller retning var det muligt at anløbe Sakskøbing, fordi der var nedrammet 26 varpepæle i åen, der kunne bruges til at hale sig frem med. For at vedligeholde pramløbet blev der anlagt et nyt og højere plankeværk i åen for at hindre jordskred, udrette løbet og inddæmme og

1 RA, GtK., HKF, Sakskøbing havnesag 1808 nr. 236 & 1809 nr. 121 og 143.

2 RA, GtK., HKF, Sakskøbing havnesag 1818 nr. 442.

3 RA, GtK., HKF, Sakskøbing havnesag 1816 nr. 239.

4 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 52.

5 RA, Reviderede regnskaber, Havneregnskabet for Sakskøbing 1820-1829.

6 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 27ff.

7 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 46.

brølagge nyt land. Desuden skulle et stendige ved åens udløb i Sakskøbing Fjord forhindre alt for meget mudder og tang i at trænge op i åen.¹

Samme år blev der anskaffet en ny muddermaskine, for så kunne der opmudres simultant i åen og ved broen. Tempoet blev øget yderligere med anskaffelsen af nok en maskine i 1824. Baggrunden var et ambitiøst mål om at forøge dybden ved Oreby til 8 fod og i åen til 6-6½ fod. Alene til aflønning af opmudringsarbejderne anvendte havnekassen fra 1824-1829 årligt omkring 1200 rbd.²

Målet blev nået i 1829, hvor Sakskøbing blev anløbet af et fartøj på 24 kommercelæster med en last på 300 tønder hvede. Kommissionen konkluderede: »Således er der tilvejebragt en lettelse for varetransporten til og fra Oreby, som nutiden og eftertiden vist må erkende.« Med henblik på at lette kornudførslen fra Sakskøbing byggedes samme år en pram, der kunne transportere over 200 tønder korn. Prammen skulle for billige penge udlejes til købmændene.³

For at stimulere skibsfarten indledte kommissionen allerede i 1823 forhandlinger med baron Rosenørn-Lehn om køb af Oreby skibsbro. Baggrunden var, at skibe udover at betale havnetaksten også skulle svare en broafgift på 1-1½ sk. pr. tønde korn, men så påhvilede det også baroniet at vedligeholde broen. Imidlertid var der udsigt til, at indtægterne fra broafgiften ville falde efter sejlrenernes uddybning, hvorved baroniet ville få færre midler til vedligeholdelsen. Havnekommissionen ønskede at købe broen for at hindre forfald og for med tiden at lade broafgiften bortfalde, hvilket ville medføre den længe ønskede afgiftsnedsættelse. Trods velvilje strandede forhandlingerne.⁴

Derimod blev der nogle år senere truffet aftale med baroniet om at forlænge lejen af Rørbæk eng øst for oplagspladsen ved Sakskøbing. Samtidig accepterede Rosenørn-Lehn, at kommissionen med henblik på en udvidelse af havnepladsen opfyldte og brølagde ca. 3000 m² eng.⁵ Initiativer skal ses på baggrund af en bevidst strategi, som påbegyndtes allerede i 1820, hvor størstedelen af den ikke ret store havneplads var ejet af to private grundejere, hvilket skabte brydninger om brugsret, oplagsplads osv. Derfor købte kommissionen den ene ud, mens der blev indgået en brugsaftale med den anden.⁶ Den nye udvidede havneplads opfyldte købmændenes ønske om mere oplagsplads og gav kommissionen en ekstra indtægt i form af pladsleje. For at sikre købmændenes vareoplag blev der opført en bolig til havnefogeden på havnepladsen.

I havnen – dvs. området mellem den østre og vestre havneplads og broen over åen – blev bolværket løbende forbedret og forhøjet for at imødegå oversvømmelser. Der var plads til 10-12 skibe med en drægtighed på 5-10 læster. Det blev desuden muligt at kølhale, krænge og reparere skibe, ligesom slæbestedet blev væsentligt forbedret.⁷

1 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 34ff.

2 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 46-91.

3 RA, Gtk., Sakskøbing havnesag 1828 nr. 77 & 1829 nr. 37.

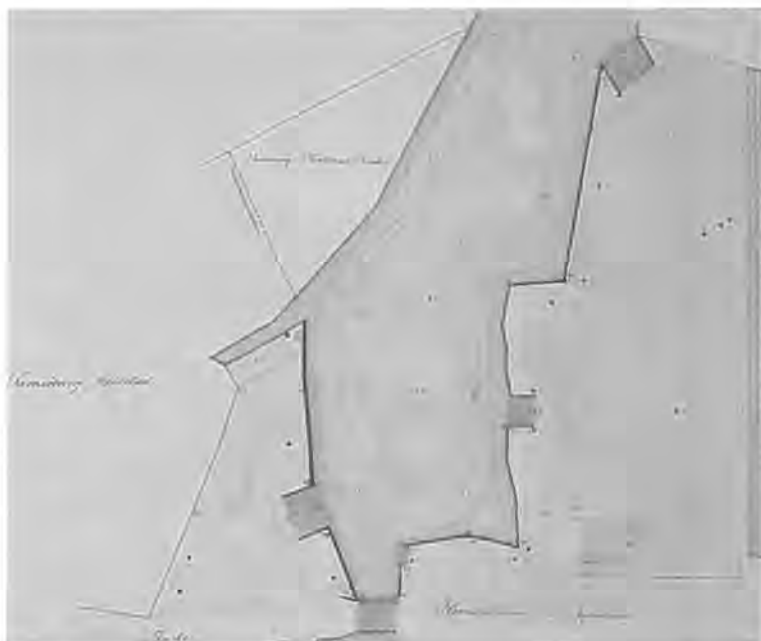
4 RA, Gtk., Sakskøbing havnesag 1823 nr. 26, 39, 190, 283 og 297.

5 RA, Gtk., Sakskøbing havnesag 1826 nr. 31 & 1827 nr. 714.

6 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 36.

7 RA, Gtk., Sakskøbing havnesag 1825 nr. 50, 1826 nr. 31, 1827 nr. 714 & 1828 nr. 77.

Landinspektør Blangstups kort over Sakskøbing havn fra 1868. Mens havnepladsens areal var 5000 kvadratmeter, var bassinet ca. 1200 kvadratmeter stort. (RA, kortsamling, Kongelige Biblioteks aflevering nr. 18, udsnit).



Mens man i 1820'erne fokuserede på forbedringer, var perioden ca. 1830-1850 mere kendetegnet ved istandsættelse og vedligeholdelse. Særligt i 1830'erne måtte man konstant reagere på forværringer, hvilket ikke levnede rum til forbedringer.

Årsagen hertil var for det første en ubetalt regning fra 1820'erne, hvor der kun anvendtes få midler på pleje af materiellet. Ved indgangen til 1830'erne var alle tre muddermaskiner nedslidte. Dette medførte, at opmudringen af sejlrenden i 1830'erne enten lå stille eller var meget begrænset, fordi man var ved at bygge en ny eller reparere en gammel maskine. Alt imedens tilsandede sejlløbet som altid hver vinter. Særligt i åen havde havnekommissionen vanskeligheder med at bibeholde dybden på 6-6½ fod. I 1836 var vanddybden således faldet til 4-5 fod i åen og 6-7 fod ved Oreby skibsbro.¹

For det andet var havnekassen finansielt presset, fordi havnetaksten blev nedsat med 33 pct. i 1838 for at styrke konkurrenceevnen. Baggrunden var, at Sakskøbing gennem en årrække havde mistet megen handel til Bandholm, hvor afgiften var mindre, og hvor den nye havn desuden var langt bedre. Varerne blev således losset eller ladet i Bandholm, hvorfra de blev transporteret landværts til og fra Sakskøbing på den nyanlagte hovedlandevej. Afgiftsnedsættelsen medførte, at udgifterne næsten oversteg indtægterne. Mens der efter 1838 var færre midler til den nødvendige opmudring, havde købet af to nye maskiner før 1838 fortæret de ressourcer, som kunne anvendes til istandsættelse, vedligeholdelse og forbedring af sejlløb, bolværk, havneplads osv.²

¹ RA, Gtk., Sakskøbing havnesag 1832 nr. 178 & 1836 nr. 736; LAS, Sakskøbing r. Havnekommissionens forhandlingsprotokol s. 105ff.

² RA, Gtk., HKE, Sakskøbing havnesag 1838 nr. 191; Bilag 3.

Til trods for endnu en afgiftsnedsættelse i 1842 blev økonomien bedre i 1840'erne, hvor kornudførslen fra Sakskøbing steg markant. Efter at de nye muddermaskiner havde genetableret dybden på 6 1/2 fod i åen og 8 fod ved Oreby, indledte havnekommissionen arbejdet med at uddybe sejlrenderne med nok en fod for at stimulere skibsfarten og handelen.¹

Imidlertid havde de hånddrevne muddermaskiner nået deres grænse i Sakskøbing. De kunne opmudre til og vedligeholde en dybde på 8-9 fod, men af hensyn til de stadigt større skibe foreslog Leth i 1847 renden mellem Oreby skibsbro og reden opmudret til 10 fod. Dertil behøvedes enten en hestedreven søbagge eller en dampmuddermaskine, der ifølge Leths beregninger kunne udføre arbejdet på 150 arbejdsdage. Den samlede udgift ville være ca. 10.500 rbd. Frem for at optage et større lån besluttede havnekommissionen i 1848 at vedligeholde dybden på 8-9 fod ved Oreby og 6 7/2 fod i åen.²

Hertil anvendtes de næste ti år 700-1300 rbd. årligt. I 1858 fastslog havnekommissionen dog, at det var utilfredsstillende at bruge så mange penge på at vedligeholde et utidssvarende sejløb. Ikke blot var det dyrt at anløbe Sakskøbing tolddistrikt, større skibe måtte forhale ud på reden for at blive fuldt lastet, og for at anløbe broen måtte de losse store dele af varerne eller ballasten på reden. Derfor var opmudringen »et af livsspørgsmålene for denne bys velfærd.« Uddybning af renden ville give skibsfarten et betydeligt opsving, fordi ulemperne ved handel på købstaden ville blive mindre. Med henblik på at opmudre renden mellem skibsbro og reden til 12 fod ønskede kommissionen derfor at anskaffe en dampmuddermaskine på 6 hk.³

Til købet anvendtes ikke alene al opsparer kapital, havnekassen blev også gældsat for 3000 rbd. Det viste sig dog hurtigt nødvendigt at forøge gælden med yderligere 5000 rbd. til anskaffelse af 4 mudderpamme og til sikring af driftskapitalen. De årlige driftsudgifter til dampmuddermaskinen, der arbejdede 7 måneder mellem Oreby og reden, og til en hånddreven muddermaskine, der vedligeholdt vanddybden i åen, var ca. 3000 rbd., hvilket var en anelse mere end de årlige indtægter.⁴ Den vedvarende tilsanding bevirkede, at det ikke lykkedes at skaffe en dybde mellem skibsbroen og reden på mere end 10 fod. Derimod øgedes dybden i åen til 7-8 fod.⁵

Med henblik på at udvide havnebassinet, der ikke var svarende til den tiltagende skibsfart, købte havnekassen i 1857 Rørbæk eng og et tilliggende areal på godt 2000 m². Herved blev det muligt at forlænge havnepladsen med 40 meter, hvorefter der var plads til 10-12 fartøjer på 10-25 kmcl. i bassinet. Den ekstra havneplads blev anvendt til et nyt større slæbested, i forbindelse med hvilket pladsen til skibsbyggeri blev udvidet med en ny plads til ladning af tømmer, hvor skibene kunne ligge tværskibs, og til mere oplagsplads til by-

1 RA, Gtk., Sakskøbing havnesag 1845 nr. 750.

2 RA, Gtk., Sakskøbing havnesag 1847 nr. 1744 & 1848 nr. 167.

3 RA, Trafikministeriet, Sakskøbing havnesag 1858 nr. 173 & 1859 nr. 180.

4 RA, Trafikministeriet, Sakskøbing havnesag 1861 nr. 94.

5 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens kopibog 19/1 1866.

ens købmænd. Toldvæsenet, som allerede i 1847 havde opført et pakhús på havnen, byggede desuden i 1858 en ny toldbod. I 1868 var havnepladsen på knap 5000 m², mens havnebassinet var på ca. 1200 m².¹

Et par år forinden forpagtede man skibsbroen ved Oreby for en tyveårig periode. Baggrunden var ønsket om at få en separat takst for skibe, der anløb Oreby og Sakskøbing. Hidtil havde alle, som kun anløb Oreby, været med til at finansiere opmudringen af Sakskøbing å. Selv om det var urimeligt, var der intet gøre, så længe Guldborgland ejede Oreby skibsbro, fordi baroniet ikke var forpligtet på opmudringen. Med forpagtningen ville det på sigt blive billigere og mere tiltrækkende at besejle Sakskøbing.² Et par år senere anmodede kommissionen dampskibsreder H.P. Prior om at anløbe den nyindrettede dampskibsbro ved Oreby. I 1866 begyndte dampskibet *Zampa* at anløbe Oreby til stor glæde i Sakskøbing.³

Åen var til stadighed et problem. Sakskøbing kunne kun anløbes af mindre skibe. Som følge heraf kan købstadshavnen sidst i 1860'erne ikke karakteriseres som en moderne havn. Åen satte desuden grænser for udvidelserne. Forholdene var dog blevet forbedret meget i løbet af 1800-tallet. De udgiftskrævende forbedringer havde ikke været uden lokal beklagelse. Som i Sakskøbing var besejlingsforholdene i Stubbekøbing i slutningen af 1700-tallet meget dårlige.

Stubbekøbing

Nok kunne Stubbekøbing i Grønsund besejles både fra Østersøen eller Storstrøm, men en stenbunke udgjorde resterne af den tidligere skibsbro. Derfor foregik al losning og ladning med hestevo-gne, som kørte varerne ud i vandet til pramme, der fragtede den mellem vognene og skibene, hvilket både var møjsommeligt og dyrt. Om vinteren lå skibene fortøjet ved pæle i sundet blotlagt for alle vinde. Disse fortøjningspæle var så forfaldne, at ét af byens fem skibe i vinteren 1798/99 havde revet sig løs og var sat op på Møn. Havnen havde ingen indtægter – end ikke en del af accisen – til at udbedre forholdene.⁴

Poul Løvenørns plan fra maj 1799 indebar anlæggelse af en 110 meter lang skibsbro i forlængelse af Strandstræde. Store sten på hver side af broen skulle yde beskyttelse mod is- og søgang, og for enden af broen skulle der være et brohoved. Vanddybden ved brohovedet skulle være 9 fod. Udover at nedramme to store fortøjningspæle ude i sundet skulle der indrettes en vinterhavn i den lille bugt øst for skibsbroen, hvor der tillige kunne indrettes en kølhalingsplads. Det ville koste omkring 6000 rdl., som kunne lånes af den Kongelige Kreditkasse. For at kunne afdrage lånet ønskede havnekommissionen accisen tilført fra den Kongelige Kasse, godkendelse af en havnetakst og indgreb over for oplandets land- og forprang.⁵

Kommissionen måtte dog udarbejde et nyt forslag til havnetakst-

1 RA, Trafikministeriet, Sakskøbing havnesag 1857 nr. 127, 1858 nr. 209 & 1859 nr. 145.

2 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens forhandlingsprotokol 18/9 1862.

3 LAS, Sakskøbing r., Havnekommissionens kopibog 24/3 1863.

4 RA, GtK., HKF, Stubbekøbing havnesag 1799 nr. 12.

5 RA, GtK., HKF, Stubbekøbing havnesag 1799 nr. 22 & 1800 nr. 271.



er, fordi de forventede indtægter sammen med accisen var mindre end det årlige afdrag på 360 rdl.¹ Det nye forslag og accisen ville give havnekassen en årlig indtægt på knap 500 rdl., hvilket var rigeligt til at afdrage lånet og aflønne en havnefoged. Byens handlende havde med påtegning accepteret afgiftsniveauet, men de krævede, at havnetaksten skulle gælde i hele tolldistriktet – også for færgestederne Gåbenne og Grønsund. For at imødegå land- og forprang ønskede de desuden, at losning og ladning uden for købstaden blev påført dobbelt afgift.²

Da Kreditkassen fandt havnens fremtidige indtægter usikre og midlerne til vedligeholdelse for få, krævede den, at købmændene garanterede afdragene på lånet. Selv om de handlende ønskede en skibsbro, så ville de under ingen omstændigheder hæfte for lånet, fordi de frygtede, at handelen ville søge bort fra Stubbekøbing, når afgifterne ikke gjaldt for hele tolldistriktet. Kommissionen foreslog derfor med støtte fra købmændene, at havnetaksten indførtes øjeblikkeligt for hele tolldistriktet for at skabe mere økonomisk råderum, at afgiften på kornvarer kunne øges nok en skilling, hvis projektet blev dyrere end forventet, og at lånet blev udbetalt i tre rater.³ Trods stiftamtmandens støtte meddelte Kreditkassen i januar 1801, at den hellere ville udlåne midlerne til andre købstæder, »hvor vedkommende med hensyn til udførelsen for deres egen interesse er villig til at stille den fornødne sikkerhed.«⁴ Planen blev stillet i bero, havnekommissionen ophørte med at fungere, og Generaltoldkammeret mistede interessen for købstaden, hvor der de følgende år var

På C. F. Sorensens maleri fra 1866 ses fra venstre jollen Kalifen, skonnertbriggen Amor og barken Psyche, alle bygget af E. C. Benzon i Nykøbing Falster. (Handels- og Søfartsmuseet).

1 RA, GtK., HKF, Ekstrakter af havnesager Maribo amt, Stubbe-
købing havnesag 23/8 1800.

2 RA, GtK., HKF, Stubbe-
købing havnesag 1800 nr. 8.

3 RA, GtK., HKF, Stubbe-
købing havnesag 1800 ad nr. 29
& 1801 nr. 7.

4 RA, GtK., HKF, Stubbe-
købing havnesag 1801 nr. 26.

stilhed om havnesagen. Mens Napoleonskrigen rasede, blev sagen dog på ny rejst i 1813, fordi anlæggelsen af skibsbro ved Stubbekøbing kunne sikre København en mere effektiv kornforsyning i ydersæsonen. Alligevel afviste Generaltoldkammeret med henvisning til den manglende lånegaranti at åbne sagen.¹

Dette beklagede byfoged Buntzen til stiftamtmanden 20 år senere. Byfogeden mente, at borgernes ønske om en skibsbro var så stort, at tiden nu var moden til at gøre et nyt forsøg.² Derpå fandt den nye havnekommission i 1834 Løvenørns gamle plan frem. Der var imidlertid kun råd til at opmudre dybden til 7 fod ved brohovedet.³ Ifølge havne- og fyrinspektør Leth ville anlægget inkl. opmudring koste 7600 rbd. Selv om havnekassen ikke var i besiddelse af kapital, så mente kommissionen, at projektet måtte udføres. Skibsbroen ville lette ind- og udskibningen, som også i lighed med kornet ville blive mindre udsat for vejrligets luner. Ikke blot ville broen kunne betjene større skibe mere effektivt, købstaden ville også blive lettere at anløbe for dampskibe. Planen skulle finansieres ved at optage et lån i Finanskassen. For at kunne afdrage lånet ønskede kommissionen, at den havnetakst, som siden 1828 havde været gældende i Nykøbing, også skulle gælde i hele Stubbekøbing tolddistriktet. Årligt ville den indbringe ca. 750 rbd., hvilket var tilstrækkeligt til at afdrage gælden.⁴

Herpå gengik tre års diskussion om finansieringen. Generaltoldkammeret afviste, at taksten skulle gælde hele tolddistriktet, fordi der allerede blev betalt færgeafgift ved Gåbenese og Grønsund. Derfor måtte taksten hæves for at kunne finansiere lånet. Havnekommissionen var ingenlunde enig. Omfanget af handelen var ifølge kommissionen fordoblet de sidste 30 år, og byens rolle som handelsoplagsplads og udskibningssted tiltog fortsat, fordi det var den første isfrie by i farvandet. Hvis det blev dyrere at besejle Stubbekøbing end Nykøbing, ville handelen søge det billigste sted, for bonden kørte gerne længere, hvis prisen var bedre. Da havnekommissionen ikke ville tage ansvar for at øge afgiftsbyrden, måtte anlæggelsen af skibsbroen droppes, hvilket man fandt urimeligt, fordi havnetaksten i ingen anden købstad var indskrænket til ikke at omfatte hele tolddistriktet. I november 1836 fik Generaltoldkammeret et ultimatum. Hvis ikke indstillingen om at gøre Nykøbing havnetakst gældende i hele Stubbekøbing tolddistriktet blev efterkommet, ville havnekommissionen nedlægge sit hverv. Nok et år gik, før kammeret imødekom kravet.⁵

Inden lånet kom til udbetaling krævede Finanskassen en lånegaranti. Denne gang blev kravet rettet til kommunalbestyrelsen. Mens den enkelte i 1800 frygtede at skulle hæfte for havnekassens gæld, var situationen nu en anden, fordi bestyrelsen på vegne af borgerne skulle hæfte. Selv om udgiften i givet fald ville blive pålignet borgerne, støttede de bestyrelsen i at stille garanti for en sum indtil 10.000 rbd.⁶

1 RA, Gtk., HKF, Stubbekøbing havnesag 1813 nr. 72.

2 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 2f.

3 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 3f.

4 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 4ff.

5 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 8ff.

6 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 18ff.

Da lånet kom til udberaling i december 1838, var kommissionen utålmodig efter at komme i gang, fordi havnetaksten først trådte i kraft, når skibsbroen var færdig.¹ Selve anlægsfasen i 1839 var smertefri. Den 2. oktober afholdtes i forbindelse med åbningen af skibsbroen en fest, »hvor enhver følte sig glad ved det fuldførte værk og opliver af forhåbninger om fremtiden.«²

Om det var udgifter til festlighederne eller til købet af et stykke af sognepræstens have for enden af Strandstræde med det formål at gøre strædet bredere for derved at lette vognenes adgang til skibsbroen, som medførte en pæn budgetoverskridelse, er tvivlsomt.³ Havnekommissionen bedyrede, at alle havde søgt at styre omkostningerne, men skibsbroen var for det første blevet 1000 rbd. dyrere, og for det andet var den blevet så sent færdig, at havnekassen ikke kunne svare afdrag til terminen. Hvad det første problem angik, så havde havnekommissær og agent L.J. Benzon tilbudt at dække overskridelsen med et lån. Havnekassen ville godt kunne bære lånet, der også var inden for rammerne af lånegarantien. Angående det andet problem fik kommissionen henstand for afdraget til Finans-kassen, fordi havnetaksten havde været i kraft så kort tid, at havnekassen ikke havde tilstrækkelige midler.⁴

Selv om økonomien gav anledning til bekymring, generede det havnekommissionen mere, at dampskibene sejlede forbi købstaden. Siden 1820 havde borgerne forgæves spejdet efter dem, der på ruten København-Kiel anløb Gåbense. Dette vakte ærgrelse, fordi ønsket om at tiltrække dampskibe havde været et centralt argument bag skibsbroens anlæggelse. Stubbekøbings borgerskab kunne ikke passivt se til, at udviklingen blot sejlede forbi byen. Under et besøg i København i efteråret 1839 opsøgte agent Benzon dampskibsreder L.N. Hvidt. Kommissionen var villig til at gøre alt, blot Hvidt om-lagde dampskibet *Frederik den Sjettes* rute. Stubbekøbing, der havde en god skibsbro, et godt gæstgiveri, en god infrastruktur og et ordentligt borgerskab, var et godt samfærdselspunkt. I februar 1840 blev Hvidt påmindet om sagen af sin gamle kammerat fra jurastudiet, byfoged Buntzen.⁵

Sideløbende hermed ønskede havnekommissionen i 1840 at iværksætte en opmudring af Fæstet – en grund lige uden for skibsbroen. Vanddybden over Fæstet skulle øges fra syv til ni fod for at tiltrække større skibe og dampskibe. Mens det andre steder var meget dyrt blot at opmudre én eller to fod, var det knap så bekosteligt i Stubbekøbing, fordi distancen var kort. For at udnytte denne fordel var kommissionen villig til at strække den forgældede havnekasse vidt. Håbet var, at Stubbekøbing skibsbro med en vanddybde på ni fod, som den første isfrie bro i farvandet kunne tiltrække sig skibsfart på naboernes bekostning. Således anvendtes de næste år 1500 rbd. på opmudring ved skibsbroen og på Fæstet.⁶

I en ny henvendelse til Hvidt undlod Benzon i 1842 ikke at gøre

1 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 20.

2 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 28ff.; Srandgaard, C. (1935) »Stubbekøbings havne. Afsnit af Stubbekøbings historie«, i *Lolland-Falsters historiske samfunds årbog*, s. 13.

3 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 25f.

4 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 32f.

5 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 36.

6 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 36 og 39ff.

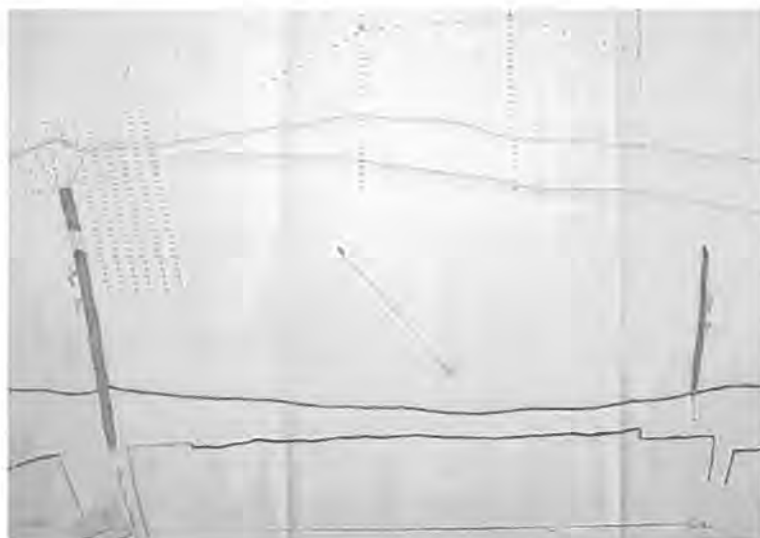
opmærksom på, at skibsbroen nu var sejlbart for fartøjer, som stak 9-9½ fod. *Frederik den Sjette* ville ifølge Benzon ikke få ekstra omkostninger ved at anløbe Stubbekøbing. Snarere tværtimod. Hvidt ville spare udgiften til toldofficianten i Gåbense, ligesom fragttægterne ville stige, fordi flere købmænd var interesseret i at sende smør med dampskibet til Kiel. Havnekommissionen tilbød også at besørge posten til og fra dampskibet, at stille en lods til rådighed og at etablere en forbindelse til Nykøbing.¹

Selv om henvendelsen igen var resultatløs, havde den driftige havnekommission andre planer. Stubbekøbing skibsbro var et yndet tilflugtssted, når vejret viste tænder. Behovet for en vinterhavn fik sammen med den tiltagende skibsfart allerede i 1841 kommissionen til at stille forslag om, at skibsbroen blev udvidet til en egentlig havn. Losning og ladning ved den åbne bro var i hårdt vejr ikke uden fare, fordi skibene slog mod hinanden og mod bolværket. Tiltog skibsfarten yderligere, ville det skabe flaskehalsproblemer ved skibsbroen, der også ville have svært ved at servicere de større skibe, der krævede rigelig oplagsplads, hvilket ikke fandtes. Leth havde allerede lavet tegning til et havneanlæg med forventet plads til 40-50 skibe med tilhørende havneplads. Ifølge overslaget ville havneanlægget koste 8400 rbd. Dette ville således forøge havnekassens gæld til 17.000 rbd., der årligt skulle afdrages med 1020 rbd. Da indtægterne trods den stigende skibsfart og handel i 1840 kun var 1274 rbd., foreslog kommissionen at bryde med princippet om, at den samme takst skulle være gældende som i Nykøbing. Foruden at øge afgiften for vinterleje indebar udkastet til den nye havnetakst, at afgiften på kornvarer steg til 1½ sk. pr. tønne, hvilket var en halv skilling mere end i Nykøbing, men det skønnedes ikke, at handelen dermed ville søge bort fra Stubbekøbing. Snarere tværtimod. Større skibe ville snarere i stigende grad anløbe købstaden, fordi det var muligt at spare udgiften til pramning af varerne. Udkastet til den nye havnetakst ville, hvis den havde været gældende i 1840, have indbragt ca. 1700 rbd., hvilket ville være tilstrækkeligt til at afdrage lånet og dække løn- og driftsudgifter. Havnen ville ikke alene være den første isfrie havn i farvandet, den ville også have gode losse- og ladeforhold. I modsætning hertil måtte store fartøjer lade og losse ved Farø 2¼ mil fra Stege, ved Albuen 1½ mil fra Nakskov, ved Oreby 1 mil fra Sakskøbing, på åben red ½ mil fra Bandholm og på åben red ½ mil fra Vordingborg. Selv om projektet var bekosteligt, ville det stimulere den tiltagende skibsfart og handel og give byen en åbenbar fordel i forhold til især Nykøbing.²

Da Generaltoldkammeret imødekom forslaget, og da det nye lån blev bevilget i 1842, kunne arbejdet påbegyndes. Kommunalbestyrelsen, som var garant for det enorme lån på 17.000 rbd., var dog efterhånden nervøs for, hvad havnekommissionen ville komme med af nye fordringer. Derfor krævede bestyrelsen i foråret 1843 indsigt i

1 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 48.

2 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 42ff.



Poul Lovenor's tegning af stenbunken ved Stubbekøbing fra 1799. Foruden dybdeangivelserne ses nogle fortojningspæle i sundet. (RA, kortsamling, Vandbygningsdirektoratet nr. 36, udsnit).

dispositionerne, ligesom man ville rådspørges om alle større sager i fremtiden, hvilket afvistes med henvisning til anordningen af 24. oktober 1837. Tillige fremgik alle dispositioner af forhandlingsprotokollen, som var offentligt tilgængelig. I alle sager om havnevæsenet var kommissionen opmærksom på at tage »behørigt hensyn til den almindelige mening.«¹

Mens kommunalbestyrelsen havde betænkeligheder, udtrykte kong Christian 8. (1786-1848) under sit besøg i Stubbekøbing i 1843 stor tilfredshed med kommissionens store virkelyst. Havneanlægget var så fremskredent, at kongens dampskib *Ægir* kunne lægge til direkte ved broen. I overværelse af borgerskabet takkede kongen personligt hvert enkelt kommissær for indsatsen.²

Mens havnen i store træk stod færdig i slutningen af 1843, var vanddybden ingenlunde 9-9½ fod, som agent Benzon ellers 1½ år tidligere havde bedyret over for Hvidt. Problemet var i 1843 forsøgt afhjulpet ved at låne en ekstra muddermaskine, som lå uvirksom hen i Gåbense. Dette blev dog droppet, da man fik nys om, at en af flådens søbagger i sensommeren ville blive bugseret forbi Stubbekøbing af dampskibet *Wilhelmine* efter endt arbejde ved Bandholm. Kommissionen forventede, at søbaggen i løbet af to måneder kunne opmudre Fæster til 12 fod. Desværre var havnekassen dog tom.³

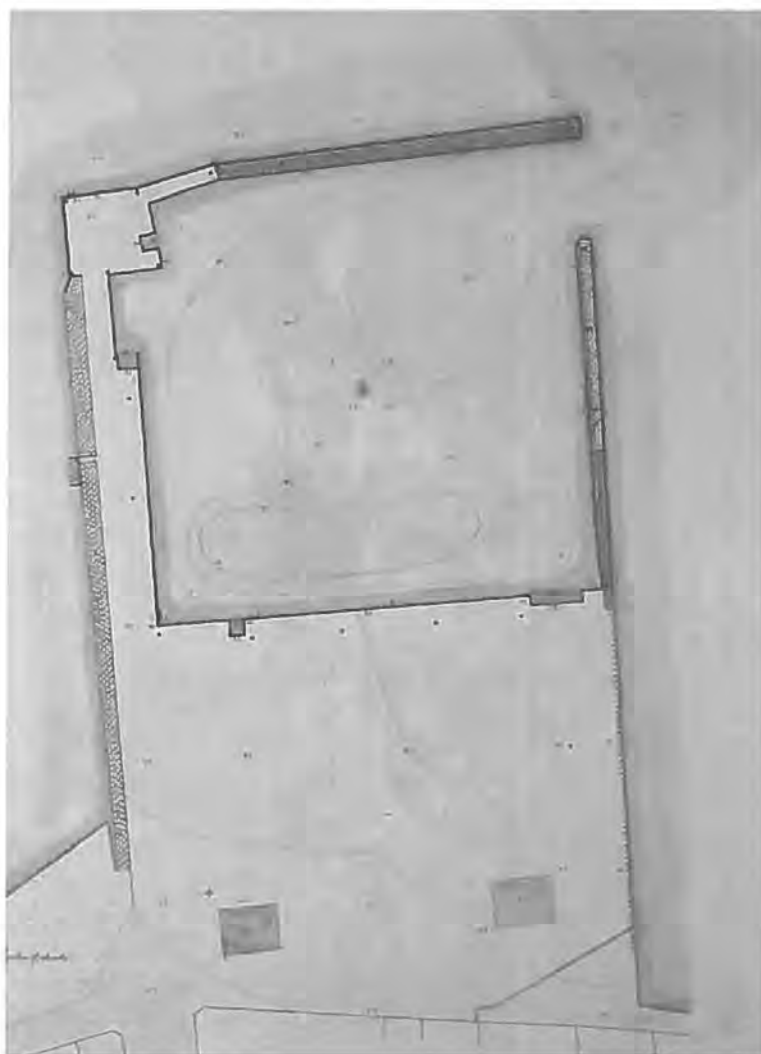
Skulle Stubbekøbing være det første sted, som hvert år forsynede hovedstaden med kornvarer, anså havnekommissionen det for nødvendigt, at Fæster blev uddybet til 12 fod, og at skibe ikke, som det var tilfældet med byens tre skonnerter, ladede indtil de stak 8½ fod, hvorefter de indtog den resterende ladning på den anden side af Fæstet. Opmudring til den dybde var bekostelig. Derfor søgte kommissionen om henstand på afdragene til Finanskassen, fordi

¹ LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 53ff.

² Strandgaard s. 15f.

³ LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 58ff.

Landinspektør Blangstrups kort over Stubbekøbing havn fra 1868. Mens bassinets areal var 11.000 kvadratmeter, var havnepladsen 14.600 kvadratmeter, hvoraf ballastpladsen i nederst til venstre udgjorde ca. 1700 mkvadratmeter. (RA, kortsamling, Kongelige Biblioteks aflevering nr. 20, udsnit).



man ville spare op til at leje en søbagge, som effektivt ville kunne opmudre Fæstet.¹

Da Generaltoldkammeret og Finanskassen bifaldt planen, var kommissionen meget påholdende de følgende år. I 1844 blev havnebassinet opmudret nogle fod, ligesom der blev nedrammet nogle fortøjningspæle. Inddæmningen af havnepladsen, som blev beskyttet af en stendossering, blev fuldendt i 1845. Et par år senere opførte toldvæsenet en ny toldbod på havnepladsen mod en årlig leje. Siden fulgte toldpakhuset.²

Selv om havnekommissionen allerede i 1847 var begyndt at afdrage gælden, var kapitalen i sommeren 1849 på 3600 rbd., og kommissionen forventede, at den ved årsskiftet ville være på ca. 5000 rbd. Da en søbagge netop var i Nakskov, kunne der spares en del af

¹ LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 64ff.

² LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 69ff. og 77.

transportudgiften, hvis søbaggen kunne lånes på tilbagevejen til Holmen. Var dette muligt, kunne havnekassen bære udgiften. Derfor ansøgte kommissionen i 1849 Indenrigsministeriet om at leje søbaggen, der kunne uddybe sejllobet til 12 fod.¹

Selv om det økonomiske tilsyneladende var på plads, gik der lang tid, før ministeriet godkendte ansøgningen. Det viste sig, at Nykøbing stod foran Stubbekøbing i køen, så derfor kunne kommissionen først disponere over søbaggen fra 1. maj 1850. For at færdiggøre arbejdet så hurtigt som muligt entreerede man forlods med folk, pramme og heste. Opmudringsarbejdet blev imidlertid 4000 rbd, dyrere end forventet, fordi søbaggen først ankom til Stubbekøbing 27. oktober 1851, og fordi de ventende arbejdere i 1½ år skulle holdes skadesløse. Til stiftet meddeltes: »Det er uheldigt, hvortil kommissionen er kommet, men der er intet andet valg end det at virke for opnåelsen af det mål, den har sat sig, at få hævet de ubehageligheder, som den lave vandstanden hidtil har forårsaget sejladsen til og fra byen, efter dermed er gjort begyndelsen.« Før Stubbekøbing blev sejlbar for skibe indtil 12 fod, måtte kommissionen dog låne 2000 rbd. i Falsters Sparekasse.²

Den kolossale gæld lagde de følgende år beslag på havnekassens midler og dermed en dæmper på kommissionens arbejde, der var begrænset til vedligeholdelse. Dog blev der med henblik på en udvidelse af havnepladsen indrettet en ballastplads i slutningen af 1850'erne.

Da havnekommissionen i 1868 overdrog forvaltningen af havnen til kommunen, havde havnen ca. 400 meter bolværk og et bassin på 11.000 m², der kunne anløbes af skibe med op til 12 fods dybgang. Desuden var havnepladsen, hvor toldvæsenet for længst havde anlagt en toldbod og et pakhus, rummelig. Ligeledes var dampskibene *Falster* og *Saxo* langt om længe begyndt at anløbe købstaden – om end de lagde til uden for havnen.³

Forbedringerne af havne- og besejlingsforholdene i Stubbekøbing krævede store investeringer og medførte stor gældsætning. Da stubbekøbingenserne først accepterede dette, blev den moderne havn skabt i stor hast for lånte midler, da havnekommissionen ønskede at drage fordel af købstadens gode beliggenhed.

Resultater, strategi og samvirke

Selv om det begrebsmæssigt kan diskuteres, så blev den moderne havn skabt i perioden 1798-1868. Der var tale om en præindustriel havn, som skulle servicere sejlskibene. Selv om dampskibene havde gjort deres entre, hørte den industrielle havn endnu fremtiden til. Mens havnen ved periodens indledning var et af naturen skabt sted, blev de efterhånden til en menneskeskabt institution. Sammenlignes kortene over havnene fra starten og slutningen af perioden, er forandringerne under alle omstændigheder i øjenfaldende. I Nykø-

1 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 82ff.

2 LAS, Stubbekøbing r., Havnekommissionens kopibog s. 89ff.

3 Strandgaard s. 18.

bing og Stubbekøbing var der blevet anlagt en havn med god kapacitet både i og ved bassinet, mens den moderne havn i Nakskov og Nysted var blevet skabt i ly af fjorden og noret ved en række udvidelser af bolværks- og havnepladsen. Kun åhavnen, Sakskøbing, kan endnu ikke kaldes moderne. Sideløbende hermed blev sejlløbene uddybet. Bortset fra Sakskøbing kunne havnene på Lolland-Falster således anløbes af næsten alle skibe med undtagelse af de største brigger, barker og fregatter. Tabellen opsummerer havnekommissionernes resultater og giver et signalement af købstadshavnene på Lolland-Falster sidst i 1860'erne.

Tabel 3: Købstadshavnene på Lolland-Falster sidst i 1860'erne

	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Sakskøbing	Stubbekøbing
Dybde ved bolværk	12 fod	13-14 fod	11-12 fod	7-8 fod	12 fod
Bolværkets længde	540 m	370 m	?	?	ca. 400 m
Bassinets areal	4000 m ²	6500 m ²	?	1200 m ²	11.000 m ²
Havnepladsens areal	7800 m ²	15.000 m ²	ca. 14.000 m ²	5000 m ²	14.600 m ²
Slæbested	X	X	X	X	X
Fast skibsværft	X	X	X	X	X
Bedding	X				
Fast lodstjeneste	X	X	X		
Fyr	v. Albuen	v. Gedser	v. Gedser		
Toldbod på havnen	X	X		X	X
Dampskibsforbindelse	X	X	X	X	X

Bemærkning: Ved Sakskøbing kunne Oreby anløbes indtil 10 fods dybgang – en fod mere end det søndre løb ved Nykøbing.

I modsætning til de primitive forhold i begyndelsen af 1800-tallet foregik losning og ladning efterhånden under ordnede og beskyttede forhold i naturlige eller anlagte bassiner, om hvilke bolværkets og havnepladsens kapacitet løbende var blevet udbygget. Antallet af pakhuse og kornmagasiner i tilknytning til havnen er desværre uklart, men ifølge en oversigt fra ca. 1842 fandtes der mange kornmagasiner på øerne. Alene i Nakskov var der 30 magasiner med en samlet kapacitet på 50.000 tdr. korn.¹ Som i resten af provinsen opbyggedes værftsindustrien på Lolland-Falster i 1830-1850'erne, hvor lodsvæsenet også blev udbygget. Endnu var fyrvæsenet fortrinsvis udbredt til Øresund, Storebælt og Kattegat, hvorimod dampskibene havde fundet vej til øernes havne, om end man af hensyn til sejlskibene og risikoen for brand søgte at holde dem ude af selve havnen.²

Købstadshavnene blev anlagt og forbedret i etaper, fordi de løbende måtte tilpasses nye krav og rider, og fordi moderniseringen var finansielt krævende. Nysted og Stubbekøbing udgør de to yderpunkter. I Stubbekøbing forløb modernisering over tre kapitalkrævende etaper, mens processen i Nysted var langstrakt med små årlige fremskridt.

1 Christensen (2001) s. 728.

2 Møller, Anders Monrad (1998) *Dansk søfarts historie 1814-1870. Med korn og kul*, s. 100ff. og 195.

Moderniseringen faldt groft sagt i to faser. Indtil ca. 1820 handlede det om at løse basale problemer af vekslende omfang. Mens der skulle opmudres et par grunde i Nakskov Fjord og et pramløb ved Sakskøbing Å, skulle skibsbroerne i Nykøbing og Nysted blot have en mindre reparation. Udvidelsesfasen begyndte så småt i løbet af 1820'erne, hvor de basale besejlingsproblemer mere eller mindre var løst overalt undtagen i Stubbekøbing. Over årene blev havne- og bolværkspladsen overalt udbygget, ligesom sejlløbet konstant skulle uddybes og udvides, som det fremgår af tabellen.

Tabel 4: Vanddybden i fod ved købstadshavnene på Lolland-Falster ca. 1803-1868

	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Sakskøbing	Stubbekøbing
o. 1803	8	7	5	1 1/2 (6)	—
1822	9 1/2	8	6 1/2	3 (7)	—
1837	9 1/2	9/11	9	4-5 (6-7)	—
1852	12	12-13	10	6-7 1/2 (8-9)	12
1868	12	13-14	11-12	7-8 (10)	12

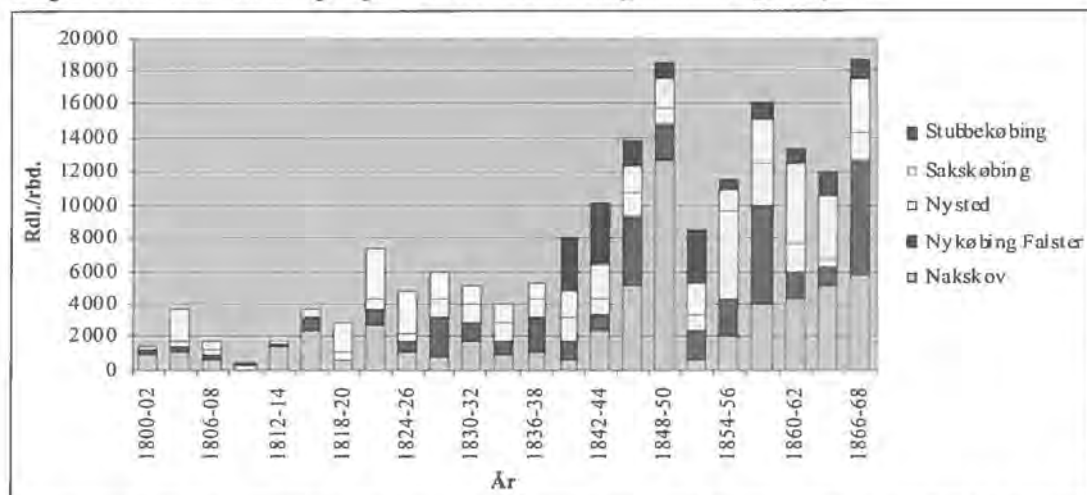
Bemærkning: For Sakskøbing er dybden ved Oreby angivet i parentes. Dybden ved Nykøbing i 1837 var hhv. 9 fod ved Færgebroen og 11 fod ved Bastebroen. Der blev først anlagt en skibsbro ved Stubbekøbing i 1839 med en dybde på 7 fod.

Vanddybden var alle vegne det største problem. Problemerne var særligt store i Nakskov og Sakskøbing, hvor de lange lavvandede sejlløb krævede megen vedligeholdelse og uddybning. Som følge af vandgennemstrømningen i Guldborgsund og Grønsund var det ikke nødvendigt at bruge ret mange ressourcer på vedligeholdelse af sejlløbene i Nykøbing og Stubbekøbing, som derimod anvendte mange midler på større uddybningsprojekter. Havnekommissionerne fokuserede meget på at uddybe sejlløbene. Dels skulle havnen kunne besejles af de stadigt dyberegående skibe, dels fik tidsfaktoren tilsyneladende større betydning for korneksperten. Havnenes effektivitet afhang således i første omgang af vanddybden.

Derfor mener Anders Monrad Møller, at havne- og besejlingsproblemerne var mere påtrængende efter 1814, selv om der ellers er almindelig konsensus om, at havnene i 1700-tallet både var primitive og forfaldne.¹ På baggrund af analysen kan det konkluderes, at tesen har meget for sig, fordi de stadigt større skibe foranlediget af den stigende eksport af landbrugsvarer affødte en række problemer, som havnekommissionerne måtte reagere på. Til problemerne hørte behovet for at uddybe sejlløb, øge oplagspladsen, forbedre integrationen mellem havn og by, øge kapaciteten og udbygge havnens faciliteter. Behovene krævede reaktion. Mens problemerne i 1700-tallet synes basale, var de mere komplekse og udgiftskrævende i 1800-tallet. Derfor steg investeringerne i havneforbedringer meget på Lolland-Falster i løbet af 1800-tallet.

1 Monrad Møller (1988) s. 121.

Diagram 1: Havnekassens anlægsudgifter ca. 1800-1868 i treårsgennemsnit og årets priser.¹



Bemærkning: Anlægsudgifter inkluderer ikke afdrag på gæld, lønudgifter og såkaldte andre små udgifter. Stubbekøbing førte intet regnskab før 1839.

De årlige anlægsudgifter, der svingede stærkt fra år til år, var samlet set størst i de byer, der som Nakskov, Nykøbing og Sakskøbing måtte anvende mange ressourcer på opmudring. En topografisk velbeliggende havn som Nysted og Stubbekøbing brugte således relativt færre midler på moderniseringen. Sammenlignes udgifterne til havnen og byvæsenet, fås et indtryk af størrelsen af havnekassens udgifter, og dermed hvor investeringskrævende havnens modernisering var.

Tabel 5: Udgifter til byvæsenet i rbd. og i året priser i 1837 og 1855²

År	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Sakskøbing	Stubbekøbing
1837	1319	726	199	305	327
1855	3433	2403	460	269	494

1. Bilag 6.

2. *Statistisk Tabelværk*, I, rk. 5. hæfte (1840) s. 138f.; *Meddelelser fra det Statistiske Bureau*, Fjerde Samling (1858), København, s. 86. Byvæsenet omfatter bl.a. renovations-, vægter-, lygte-, sprøjte-, brand-, brolægnings- og vejvæsenet. I 1855 inkluderer det også sundheds- og vandvæsenet, bygningsvedligeholdelse og administrationsudgifter. Udgifterne er ikke sammenlignelige på tværs af byerne, fordi hver enkelt by selv afgjorde, hvor meget der skulle anvendes på byvæsenet. Ikke desto mindre fås en indikation af størrelsen af havnekassens anlægsudgifter.

I perioden 1820-1840 blev der i gennemsnit hvert år anvendt ca. 1000 rbd. på havneforbedringer, hvorimod de årlige udgifter efter 1840 som oftest lå mellem 1500 og 2000 rbd. Som følge af Nakskovs, Nykøbings og Stubbekøbings leje af en søbagge omkring 1850, opmudringen af det søndre løb i Guldborgsund i 1858/59, Nysteds køb af en søbagge i 1856, Nakskovs og Sakskøbings køb af en dampmuddermaskine omkring 1860 samt udvidelsen af havnen og anlæggelsen af dampskibsbolværket i Nykøbing var de årlige udgifter fra sidst i 1840'erne til tider over 5000 rbd.

Kun i Nakskov var udgiften til byvæsenet i 1837 og 1855 højere end havnekassens anlægsudgifter. Selv om to isolerede år er et spinkelt grundlag, synes tendensen klar. Havnens modernisering, der modsat byvæsenet også blev finansieret med udenbys kapital, var

særligt i de mindre byer langt den største infrastrukturelle og institutionelle investering.¹

Havnekommissionerne balancerede mellem finansieringen af og behovet for at skabe forbedringer. Istandsættelsesfasen nødvendigjorde lån af startkapital. Lånets størrelse afhang af problemernes omfang. Fra 1820'erne blev der som nævnt efterhånden tale om forbedring og udvidelse, hvorved kravene til finansieringen blev gradvist større. Som følge heraf kunne kommissionerne lidt firkantet sagt følge enten en konservativ eller en ekspansiv strategi.

Ifølge den konservative strategi skulle låntagning undgås for ikke at bebyrde skibsfarten og handelen. Substansen var, at pengene skulle tjenes først. Opsparing var kun mulig i mindre grad, fordi der løbende skulle vises resultater i form af forbedringer, der kunne forsvare afgiftsniveauet. Derfor byggede strategien på et langsigtet mål, som blev fulgt år efter år. Hensynet til afgiftsniveauet vejede højere end hastigheden, hvormed havne- og besejlingsforhold blev forbedret. Strategien blev særligt anvendt i mindre købstæder (Nysted) og i købstæder med store basale problemer (Sakskøbing). Det økonomiske rationale bag strategien kan dog diskuteres. I Nysted indebar den i 1820-1830'erne, at man flere gange måtte opmudre det samme sted, fordi sidste års arbejde var blevet tilsandet.

Selv om den konservative strategi reelt kom til kort omkring 1850, hvor opmudringen var blevet så udgiftskrævende, at den kun kunne finansieres ved lån, fastholdt Nysted og Sakskøbing den nogle år endnu. I Sakskøbing afviste man således i 1848 at låne midler til leje af en søbagge. Over en 10-årig periode anvendtes derpå lige så mange midler på at vedligeholde et utidssvarende sejløb, som lejen ville have udgjort. Da den konservative strategi i det lange løb var fejlslagen, slog Nysted under stor uenighed i 1855 og Sakskøbing i 1858 ind på den ekspansive strategi.

Den ekspansive strategi ønskede at tilvejebringe forbedringer for lånte midler. Strategiens mål var øjeblikkeligt at stimulere handel og skibsfart ved at investere i havne- og besejlingsforhold. Dette stillede store finansielle krav. Den blev derfor fortrinsvis praktiseret i større købstæder (Nakskov og Nykøbing) og mindre købstæder med stor handel (Stubbekøbing). Strategien var dristig, fordi den indebar en så stor gældstiftelse, at det ofte kunne være svært at indfri forpligtelserne. Således kostede den reelt havnekommissionens autonomi i Nykøbing. Så galt gik det ikke i Nakskov og Stubbekøbing, der dog blev mere påholdende i 1850'erne.

De til havne- og besejlingsforholdenes forbedring nødvendige afgifter og lån gav anledning til klager og bekymringer. Klagernes omfang afhang af afgiftsniveauets størrelse og tilvejebringelsen af forbedringer. Særligt havnekommissionen i Sakskøbing modtog så mange klager over regionens højeste havnetakst, at et lån blev dropet for hurtigst muligt at sætte afgiften ned. Alle vegne tog klagerne

til i 1810'erne, fordi havnearbejdet lå stille, selv om der fortsat svarede afgifter. I takt med forbedringerne i 1820'erne og frem blev klagerne mere sporadiske, selv om afgifterne løbende steg. Således fandt man sig med afgifterne, når blot forholdene blev forbedret.

Mens havnens indtægter kunne garantere små lån, affødte større lån krav om kollektivt kaution af byens borgere, hvilket man lokalt var skeptisk over. Således var dette den direkte årsag til, at der ikke blev anlagt en skibsbro i Stubbekøbing i begyndelsen af 1800-tallet. Fra slutningen af 1830'erne blev kravene rettet mod de nynedsatte kommunalbestyrelser, hvilket ved flere lejligheder medførte en magtkamp, fordi bestyrelserne som modydelse krævede medindflydelse på havnens forvaltning. Mens kravet i Nakskov og Stubbekøbing blev afvist, var man så økonomisk trængt i Nykøbing, at man var tvunget til at acceptere kravet. Havnekommissionerne i Nysted og Sakskøbing, der frem til midten af 1850'erne førte en konservativ strategi, kom ikke på samme måde i konflikt med kommunalbestyrelsen. Staten, der også var bekymret for den store gældssætning, øgede som følge heraf i 1848 kommunalbestyrelsens indflydelse på havnevæsenet ved at påbyde, at mindst én havnekommissær samtidig var medlem af borgerrepræsentationen.

Havnens udvidelsesmuligheder kom undertiden i konflikt med andre lokale interesser, som det eksempelvis var tilfældet, da lokale fiskere i Nakskov blev afskåret fra nogle gode fiskeområder. At dømme ud fra detailstudierne hørte dette dog til sjældenhederne.

Trods klager over afgiftsniveauet, udeblevne forbedringer og magtkampe om havnens forvaltning havde havnekommissionen generelt så stor lokal opbakning, at det nærmest var udtryk for en samvirkebevidsthed, der bredt defineret er institutioners og/eller iværksætteres samarbejde om et fælles formål eller sag. Lokalt var samvirke- og lokalbevidsthed i reglen nært sammenhængende.¹

Samvirkebevidstheden kom til udtryk, når kommunalbestyrelsen sædvanligvis stillede de ønskede lånegarantier, fordi havnen var af vital betydning. Garantien byggede på princippet om, at manglende afdrag ville blive pålignet kollektivt på byens borgere, der i stigende grad viste sig villige til at løfte i flok, når det gjaldt havnen. Frem til 1850'erne var der altid tale om statslige udlånsinstitutioner, men herefter blev lånene efterhånden optaget i den lokale sparekasse, hvor kommissionen også indskød kapital. Manglede havnekassen kapital sidst på året, hvilket ikke var ualmindeligt, så lånte lokale købmænd gerne et forskud. I det hele taget udlånte lokale borgere gerne penge og materiel. Angiveligt gav lokale købmænd også ved flere lejligheder endog meget billige priser på materialeleverancer. Samvirkebevidstheden gav sig også udslag i frivilligt arbejde, som da nykøbingenserne ved havnens anlæggelse kørte sten og træ til havnen.

Lokalbevidstheden kom som oftest til udtryk ved den store betydning, købstadshavnen blev tillagt. Konkret blev den udtrykt ved

1. Clemmensen, Niels (1994)
»Bondevenner og bondevenner
– to alen af et stykke?«, i *Fortid
og nutid*, nr. 2, s. 150f.

indvielsen af havnen i Stubbekøbing, hvor alle uanset stand var indbudt til at deltage i festlighederne. Det ivrige arbejde på at tiltrække dampskibsfarten til byen kan også ses som et udslag heraf. Det var ikke mindst drevet af borgernes egen selvforståelse, fordi udviklingen i form af dampskibene ikke skulle sejle forbi købstaden.

Det ulønnede ombud som havnekommissær var desuden et betydningfuldt hverv, hvilket havnekommissionernes stærkt elitære medlemslister illustrerer.¹ Købmændene, der var havnenes største kunder, var den hyppigst repræsenterede gruppe i kommissionerne. Udover deres erfaring havde de en god fornemmelse af, hvordan ind- og udskibningsforholdene kunne effektiviseres, hvilket de også havde stor interesse i. Derfor var en del af regionens storkøbmænd – L.J. & C.B. Benzon (Stubbekøbing), R. & J. Clausen og Hage (Nakskov), Bønnelycke, Sidenius og Schultz (Nykøbing) – engageret i kommissionen, som de tilførte visioner, lokal pondus og til tider risikovillig kapital.

Selv om havnekommissionerne efter en famlende start i stigende grad blev drivkraften bag havnenes modernisering, så var deres virke, resultater, strategi og lokalsamfundets opbakning først som sidst båret af opfattelsen af havnesagen som livsspørgsmål. Som konsekvens heraf blev næsten alle projekter begrundet med hensynet til byen som helhed og handelen i særdeleshed. Byens fremtidsforventninger var således tæt knyttet til havnens tilstand. På Lolland-Falster blev købstadshavnens forbedring således betragtet som en lokal vækstfaktor.

Havne, handel og skibsfart på Lolland-Falster 1798-1868

Købstadshavnen som vækstfaktor

Er naturligt udgangspunkt for en vurdering af købstadshavnene som vækstfaktor er korneksperten, der tillægges stor betydning for den økonomiske vækst i 1800-tallet. For Lolland-Falster findes imidlertid først et sikkert og fortløbende statistisk grundlag fra 1820.

Kornhandelen fluktuerede meget i en opadgående retning i årtierne efter Napoleonskrigen.² Lolland-Falster følger nogenlunde samme mønster som resten af landet: indtil 1840 steg eksporten jævnt, hvorefter udførslen de næste 30 år steg markant under kornsalgssperioden.³ De store årlige fluktuationer, som grundet fireårsgennemsnittene nedtones i diagrammet, gør det især på kort sigt vanskeligt at vurdere de forbedrede havne- og besejlingsforholds betydning for eksporten.⁴

Det er således svært at se anlæggelsen af havnen som årsag til, at eksporten fra Stubbekøbing steg 60 pct. i 1843 for året efter at falde med 15 pct., når udførslen i Nykøbing i 1843 og 1844 steg henholdsvis 57 og 66 pct., uden der fandt nogen større forbedringer sted. Anlæggelsen af havnen i Nykøbing nogle år forinden har heller ikke sat sig spor i udførslen. I Sakskøbing, der gennem hele perioden havde

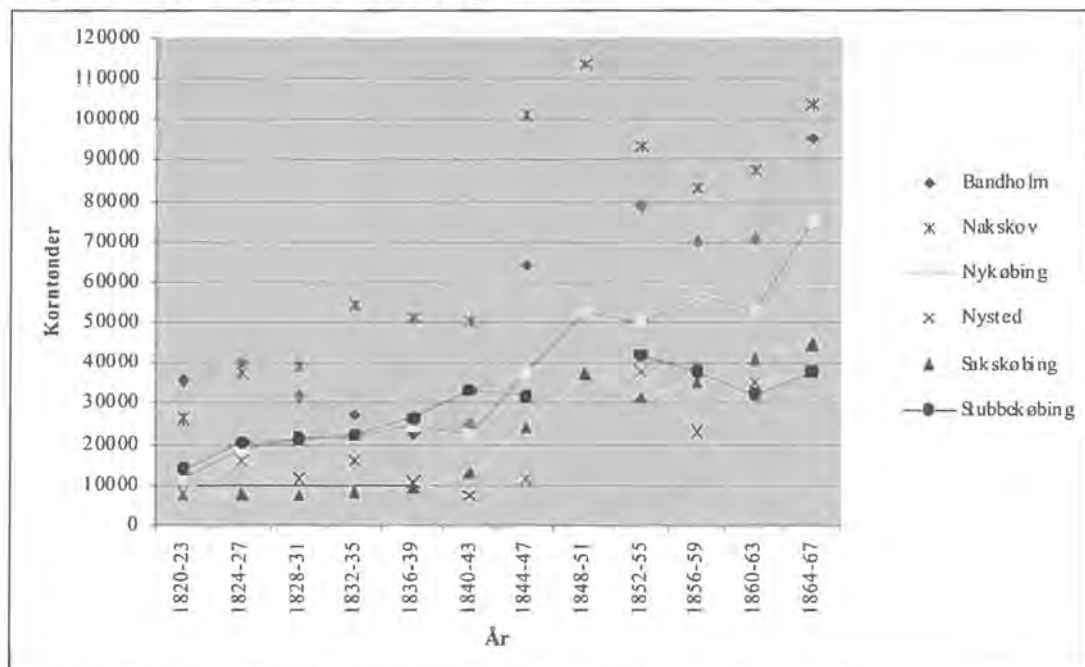
1 Bilag 2.

2 Hansen, Svend Aage (1974) *Økonomisk vækst i Danmark bd. II*, København, s. 273f.

3 Hansen (1974) s. 264f.

4 Fluktuationerne fremgår af bilag 1.

Diagram 2: Kornvareeksport 1820-1867 i fireårsgennemsnit¹



Bemærkning: 1854-1864 er eksklusiv udførsel til Hertugdømmerne, hvilket forklarer særligt de sydvendte byers faldende eksport. Fra 1845-1854 mangles tallene fra flere købstæder og/eller år. Bandholm er medtaget pga. den store udførsel derfra.

de største havneproblemer, steg korneksporten i løbet af 50 år med over 500 pct. Næstefter Nykøbings var dette den relativt største vækst i hele regionen. Modsat var den relative vækst knap så stor i Stubbekøbing, der ellers fra ca. 1850 havde regionens bedste havn.

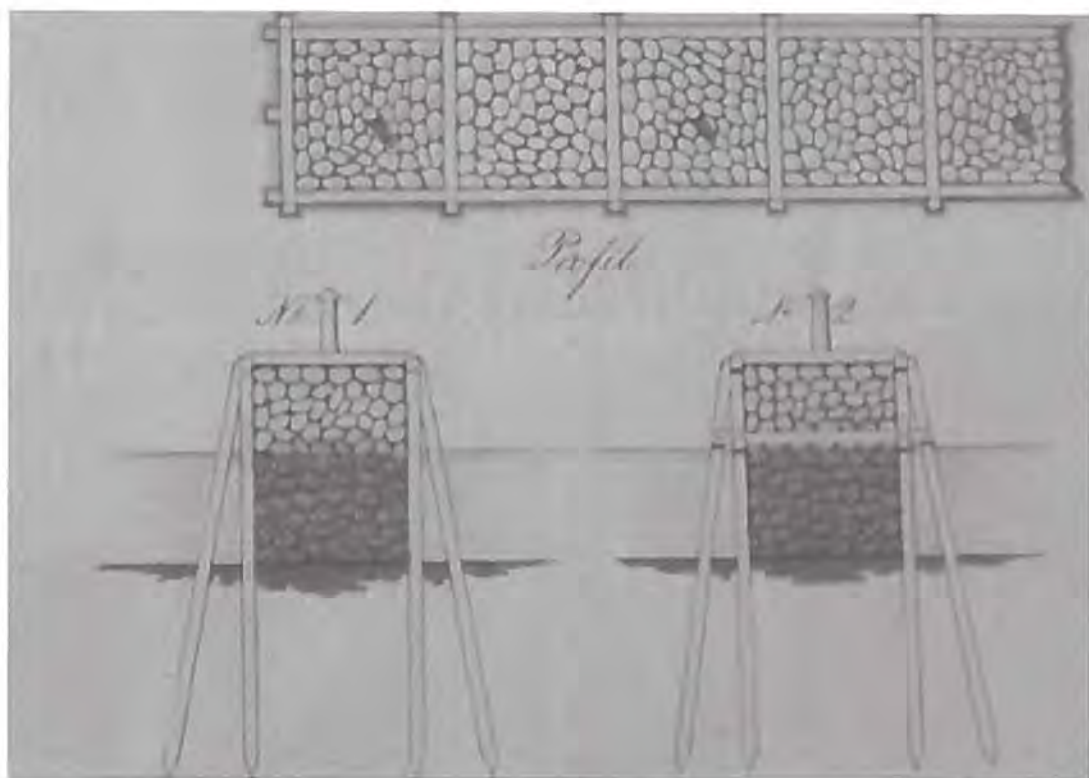
Opkomsten af storkøbmændene, der om nogen stod bag den tiltagende korneksport fra provinsen, gør det ikke just lettere. Korneksportens vækst i Stubbekøbing fra sidst i 1830'erne til starten af 1850'erne skyldes formentlig i højere grad tilstedeværelsen af en driftig købmand end de forbedrede havne- og besejlingsforhold. Således angav den lokale storkøbmand, agent L.J. Benzon, i 1844, at han »de senere år ... selv årlig udskiber c. 50.000 tdr. korn.«² På lignende vis er den nærliggende årsag til, at Nykøbing fra sidste halvdel af 1840'erne efterhånden eksporterede mere korn end Stubbekøbing, at E. Benzon nedsatte sig som storkøbmand i Nykøbing, hvor han i 1860'erne blev den klart største skatteyder.³

Storkøbmændenes kornhandel blev særligt på de udenlandske markeder organiseret som kommissionshandel, hvorved korn i stigende grad blev en papirvare omsat på kornbørser. Brugen af kommissionærer gjorde det muligt for købmanden at afsætte sine varer på det marked, der havde den højeste pris. Spekulationen og de vekslende markedsvilkår krævede både stor smidighed, kapital, et

¹ Bilag 1.

² Boje s. 99. Der må være tale om udførsel til inden- og udenrigske markeder.

³ Nørlund Christensen s. 15.



højt informationsniveau og mulighed for hurtigt at omdirigere kornet derhen, hvor udbyttet var størst.¹ Handelsformen medførte således, alt efter om lagerne var tomme eller fyldte, store årlige udsving i kornudførslen.

Selv om købstadshavnens betydning vanskeligt lader sig vurdere ud fra eksportstatistikken, er det ikke ensbetydende med, at havnen ingen betydning havde. Snarere tværtimod. Rødby oplevede intet eksportboom, fordi byen næsten var umulig at besejle.² På længere sigt synes havne- og besejlingsforholdenes forbedring derfor at have haft betydning. De gunstige konjunkturer fra ca. 1825-1830 slog således også igennem i mindre købstæder beliggende isoleret eller i en å.

Et andet godt udgangspunkt kunne være at undersøge den relative vækst af havnekassens indtægter. Imidlertid udgjorde korn- og skibsafgiften størstedelen af indtægterne, der derfor også var meget påvirkelige overfor fluktuationerne.

Selv om en lav havnetakst – på linie med gode havneforhold – burde være en konkurrencefaktor mellem købstæderne, synes der heller ikke at være en sammenhæng mellem afgiftsniveauets størrelse og mængden af udførte kornvarer.³ Når eksporten fra Sakskøbing faldt 5 pct. i 1838 for året efter at stige et par pct., så er årsagen næppe, at kornafgiften blev reduceret 33 pct. i 1838. Det samme gør sig

Havne- og fyrinspektør Leth tegnede som en del af den projekterede havn i Nykøbing Falster en tegning af havnemolen nord for Bastebroen – den sydlige af byens to skibsbroer. (RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- og Fyrvesen, Nykøbing havnesag 1831).

¹ Boje s. 83ff.

² Bilag 1.

³ For et indtryk af udvalgte afgifter se bilag 3.

gældende for Nykøbing, hvor afgiften på korn steg 50 pct. i 1828, hvor udførslen på trods af dette steg med 70 pct. for året efter at falde med 65 pct. Nok engang må årsagen være de fluktuerende priser. Var efterspørgslen på korn stor, betød afgiftsniveauet knap så meget. Selv om havnen som konkurrencefaktor fortøner sig overordnet set også i fluktuationerne, så spillede havnen en mental rolle for borgernes selvopfattelse. Havnekommissionernes reagerede på initiativer i nabobyerne, fordi man ville gå bagom dansen.

Handel og skibsfart

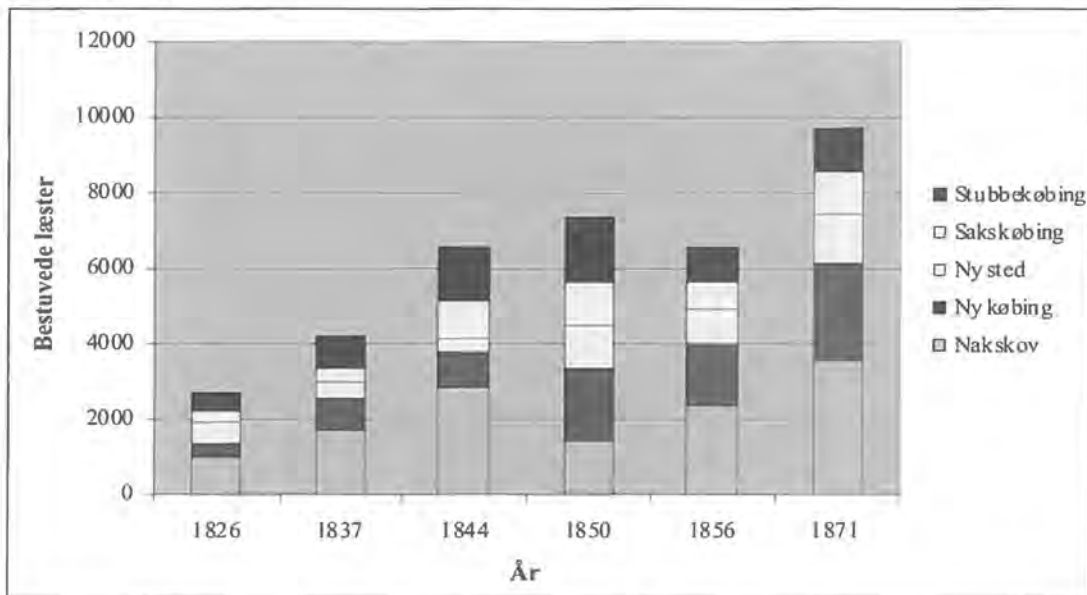
Ligeså svært det er at måle om veje købstadshavnene som vækstfaktor, lige så tydelig er relationen mellem handelens og skibsfartens udvikling og havnenes modernisering. Købstædernes handel og skibsfart, der frem til ca. 1820 fortrinsvis var orienteret mod kornforsyning af det københavnske og norske marked, byggede på kendskab og sædvane. Da handelen på de nære markeder var knap så kapitalkrævende, var det rentabelt at udskibe selv mindre varepartier.¹ Købstædernes handel i begyndelsen af 1800-tallet fordrede således snarere en istandsættelse end en egentlig udvidelse af havnene. Effekten af havnenes istandsættelse er som følge af Napoleonskrigen, den monetære uro og manglen på statistisk materiale vanskelig at vurdere, selv om det turde være oplagt, at ind- og udskibningen blev lettet betydeligt.

Den udvidelse, som siden fandt sted, skete i takt med eller som følge af det gradvist forandrede handels- og sejladsmønster. Den føl-

¹ Boje s. 83f.

² Se bemærkningerne i bilag 5.

Diagram 3: Udgående bestuede læster til udenrigske destinationer²



Bemærkning: Efter nederlaget i 1864 indgik Hertugdømmerne i udenrigsfarten.

gende skitsering af væsentlige træk af handelens og skibsfartens udvikling i perioden ca. 1820-1871 skal derfor ses som en bestræbelse på at nærme sig en samlende vurdering af købstadshavnenes betydning.

Som følge af lakuner er det anvendte statistiske materiale fortrinsvis opbygget omkring udvalgte år, hvilket selvsagt er problematisk, da årene ikke nødvendigvis kan gøre krav på repræsentativitet. Det vurderes alligevel som holdbart, fordi materialet som helhed afspejler en klar tendens, som bekræftes af eksisterende forskning og af foretagne stikprøver.¹

Som det fremgår af diagrammet, steg udenrigsfarten mærkbart. Mens den absolutte vækst var størst i de store købstæder, oplevede alle købstæder en høj relativ vækst. Udviklingen afspejler en ændring af sejladsmonstret. Fra hovedsageligt at forsyne København og Norge med kornvarer, internationaliseredes provinsskibsfarten i løbet af 1800-tallet. Lolland-Falster, der havde en lang tradition for kramvarehandel på Østersø-området, fulgte den samme trend. Frem til 1840'erne var København det største aftagermarked efterfulgt af Norge og Storbritannien, men i 1840-1850'erne overgik udenrigsfarten indenrigsfarten, ligesom Storbritannien blev det langt største marked.² I 1815 indførte Storbritannien en række love, som skulle beskytte landbruget, men den stigende industrialisering på de britiske øer medvirkede til en ophævelse af importtolden på kvæg og en nedsættelse af kornetolden i 1842 og endelig en ophævelse af importtolden på korn i 1847, hvorved det britiske marked blev åbnet for korneksporterende lande heriblandt Danmark.³

Mens størstedelen af skibene i 1700-tallet anløb de danske købstæder delvist eller helt i ballast, så fik fartøjerne i takt med handelens internationalisering, teknologiske innovationer og provinsens

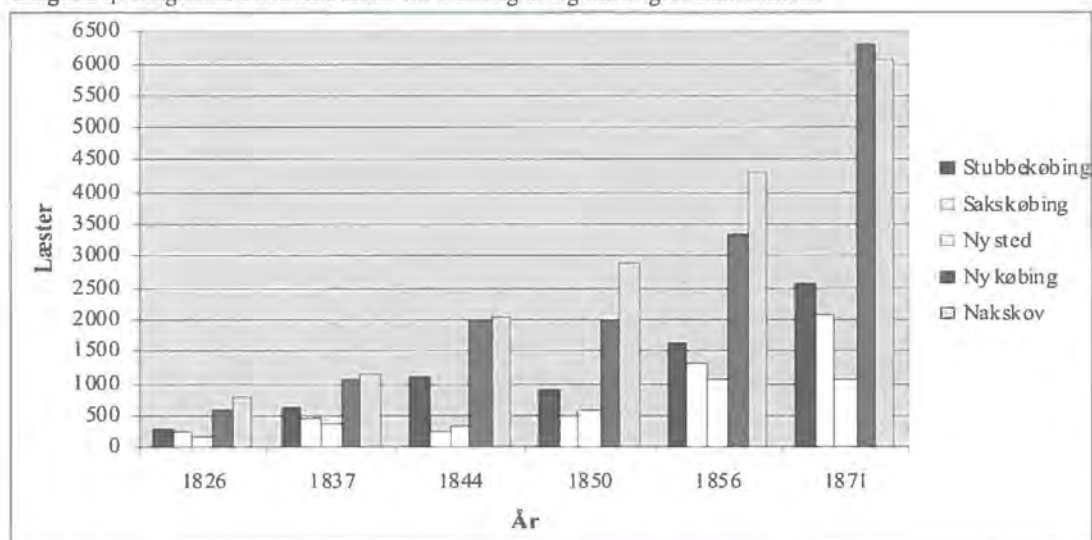
1 Bilag 5. En bestuvet læst svarer ca. til 22 tønder korn.

2 Bilag 5.

3 Bilag 5; Monrad Møller (1988) s. 218; Monrad Møller (1998) s. 226.

4 Boje & Hyldtoft s. 198f. og 234f.

Diagram 4: Indgående bestuvede læster fra indenrigske og udenrigske destinationer⁴



modernisering i stigende grad returladninger. Således overgik indførslen i Nakskov, Nykøbing og Stubbekøbing i absolutte læstetal udførslen i 1856. I 1871 var det samme sket i Sakskøbing, hvorimod udførslen endnu var størst i Nysted. Overalt i regionen steg antallet af indgående læster, hvilket fremgår af diagrammet.

Købstædernes øgede handelsrelationer, befolkningsvæksten og et voksende marked for kartofler, klæde, sukker, tobak og vin m.v. kan forklare en del af væksten. Indførslen af tømmer voksede også som følge af opsvinget indenfor bygge- og anlægsbranchen. Kulimporten fra Storbritannien steg i takt med dampkraftens fremvækst og den begyndende industrialisering i købstæderne, hvor forædlingsindustrien efterspurgte råvarer.¹ Anlæggelsen af jernbanen på Falster og Østlolland i begyndelsen af 1870'erne tegnede sig desuden for en del af væksten. Således syvdobledes Nykøbings indførsel af jern fra 125 tons i 1856 til 900 tons i 1871, hvor der blev indført 350 tons i Stubbekøbing.²

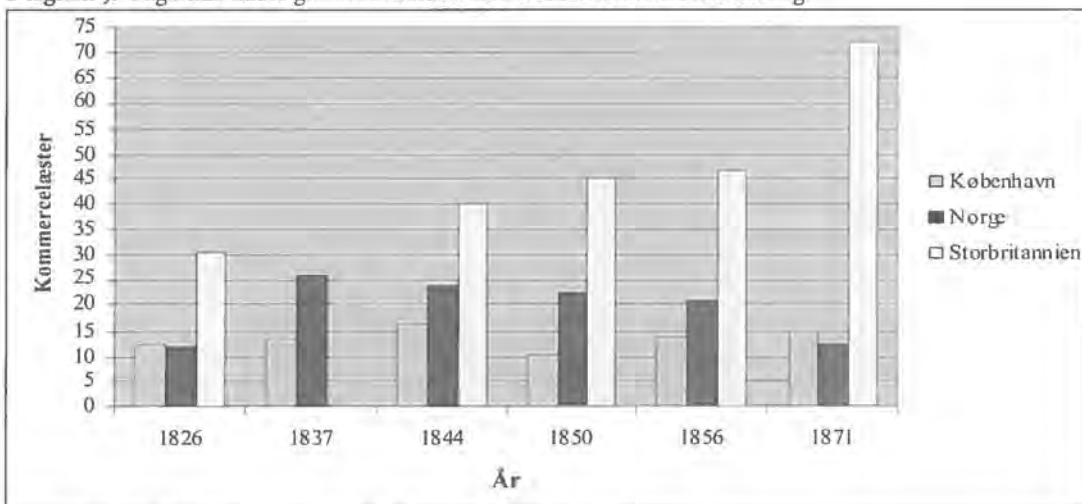
Vækstområdet var i stigende grad udenrigshandelen, der af hensyn til rentabiliteten fordrede større skibe end handelen på de nære markeder. Således var skibe med kurs mod København og Norge typisk 10-25 læster svarende til en dybgang på 6-8 fod. Når det gennemgående er blevet fremhævet, at skibene i løbet af perioden blev stadig større, var der derfor primært tale om skibe destineret til fjernere markeder såsom det belgiske, hollandske, franske og det med tiden langt største afsætningsmarked, Storbritannien, fordi transportomkostningerne på disse markeder var højere end på de nære markeder. Diagrammet viser gennemsnitsstørrelsen af de udgående skibe fra Sakskøbing tolddistrikt fordelt på de vigtigste aftagermarkeder.

1 Bjørn, Claus (1988) »Det danske landbrugs historie 1810-1860«, i Bjørn, Claus (red.) *Det danske landbrugs historie III*, København, s. 79ff.

2 Trap, J.P. (1858): *Statistisk-topografisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark. Speciel Deel. Første Bind*, København, s. 874ff.; Trap, J.P. (1873): *Statistisk-topografisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark. Anden Udgave. Fjerde Deel*, København, s. 436ff.

3 Bilag 5.

Diagram 5: Udgående skibes gennemsnitsstørrelse i kommercelæster i Sakskøbing³

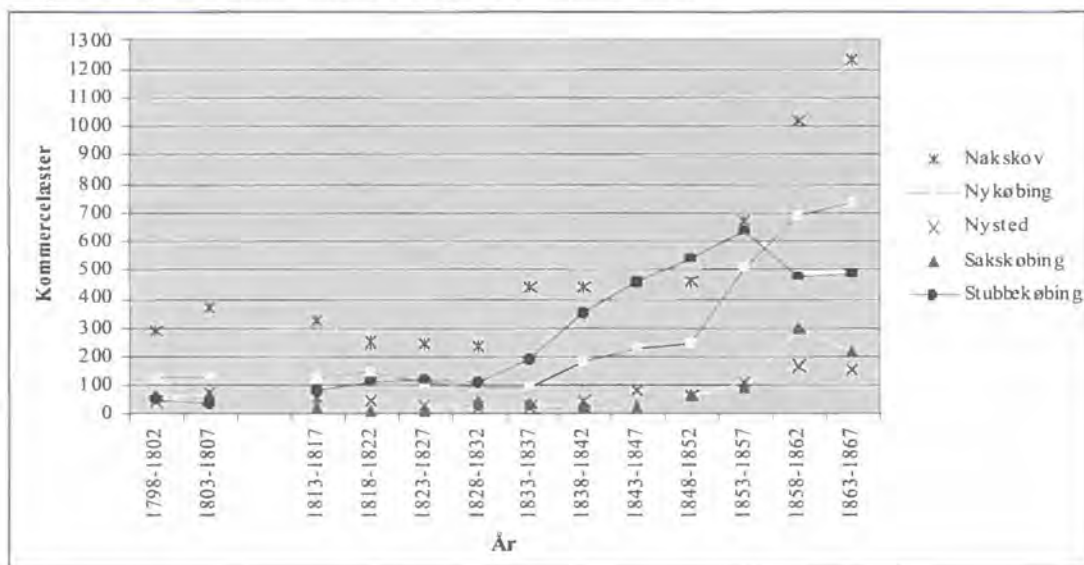


Bemærkning: I 1837 udførtes ingen varer fra Sakskøbing til Storbritannien.

Skibene til det vigtige britiske marked blev stadigt større. Udviklingen kan illustreres således: Fra jagten *Marie* på 32 læster stikende 8-9 fod, over skonnerten *Faaborg* på 52 læster med en dybgang på 10-11 fod, til briggen *Dannebrog* på 75 læster, der stak 11-12 fod.¹ Selv om stigningen i 1871 umiddelbart ser voldsom ud, så er tendensen i diagrammet formentlig relativ repræsentativ for de andre købstæder på Lolland-Falster. Kravet til vanddybden blev således større. Nok også større end diagrammet antyder, fordi den bygger på gennemsnit. Således blev byerne allerede i 1820-1830'erne anløbet af skibe på 75 læster, ligesom de 1860'erne blev anløbet af skibe på mere end 100 læster. Selv om der ikke var tale om mange skibe, medvirkede det til at presse på for nye uddybninger af sejløbene på Lolland-Falster.

At skibenes antal og størrelse voksede, fremgår desuden af det næste diagram, der bekræfter tendensen i det foregående. Mens fartøjernes gennemsnitsstørrelse i Stubbekøbing omkring århundredeskiftet var 12 læster, var den i midten af 1830'erne steget til 17 for si-

Diagram 6: Hjemmehørende handelsflåde 1798-1867 i kommercelæster²



Bemærkning: Der er ingen sikre tal for perioden 1808-1812.

den midt i 1860'erne at nå op på 27 læster. En tilsvarende udvikling fandt sted i Nakskov, hvor tallene var henholdsvis 13, 18 og 24 læster.³ Lokalt var der stor spredning på skibenes størrelser.⁴ Mens Nakskovs flåde i 1840 omfattede alt fra små både til et skib på 93½ læster, spændte Stubbekøbings flåde 25 år senere fra 1 til 122 læster.⁵

Tonnageudviklingen på Lolland-Falster fulgte nogenlunde samme trend som resten af provinsen. Tilvæksten i førkrigsårene stop-

1 Monrad Møller (1988) s. 58, 68 og 73.

2 Bilag 4.

3 Bilag 4.

4 Monrad Møller (1988) s. 48f.

5 Statistisk Tabelværk, I. række bd. 7; Statistisk Tabelværk, III. række bd. 9.

pede med inddragelsen i Napoleonskrigen, der dog ikke medførte det kolossale tab, som myten siden lod vide. De første efterkrigsår var præget af stor investering, der ophørte med landbrugskrisen 1818-1828. Fra ca. 1830 og tre årtier frem oplevede provinsen en tredobling af tonnagen.¹ Selv om den hjemmehørende handelsflåde på Lolland-Falster ca. 1830-1860 firedobledes, var den lokale udvikling meget forskellig.

Mest iøjnefaldende er tilvæksten i Stubbekøbing, hvor sejladsen i modsætning til i fjord-, nor- og åhavne begyndte tidligt og sluttede sent. Stubbekøbings tilvækst fra midten af 1830'erne og frem er sammenfaldende med anlæggelsen af først skibsbroen siden havnen og opmudringen af Fæstet. I Nykøbing er billedet det samme i lidt mindre målestok. Desuden er sammenfaldet tydeligt mellem opbygningen af en egentlig værftsindustri og tonnagetilvækst. Først Clausens i 1830'erne siden Riddersborg og Trockmanns værft i 1850-1860'erne er antageligt en væsentlig årsag bag tilvæksten i Nakskov, ligesom J.M. Mortensen i Sakskøbing, C. Dresler og E.C. Benzon i Nykøbing og Sparre i Nysted alle udover reparationerne var leveringsdygtige af nybyggede skibe fra ca. 1845 og nogle årtier frem.²

Ikke alene skabte den stigende ud- og indgående godsmængde en øget efterspørgsel på tonnage, havnene på Lolland-Falster skulle også gradvist betjene flere ud- og indgående skibe. Særligt fra 1850'erne steg antallet mærkbart. Med undtagelse af Sakskøbing steg antallet af ud- og indgående fartøjer i det lange løb overalt med 40-60 pct. Mens Nysted betjente 117 skibe i 1826, var det i 1871 steget til 157, alt imedens tallet i Nykøbing steg fra 372 til 579. Selv om væksten var størst, relativt som absolut, i Nakskov og Nykøbing, så fulgte de mindre købstæder pænt med.³

I den periode, havnekommissionerne forvaltede købstadshavnene, gik der således en voksende varemængde ind over havnene. Mens kornet var på vej ud på alverdens markeder, kom fortsat mere gods den modsatte vej. Havnene skulle som følge heraf betjene et stigende antal skibe, der endog over årene blev stadigt større. Således steg travlheden i havnene, hvor der ligeledes skulle afses plads til skibsværft, toldbod, toldpakhus og ugenerende anløbssteder for dampskibe. Travlheden til trods krævede handelen og skibsfarten af hensyn til den bedst mulige udnyttelse af pris- og afsætningsvilkår på de internationale markeder til stadighed en effektivisering af havnene. Skulle dette lykkes, krævede det en løbende forbedring af losse- og ladeforhold.

I det lange løb blev behovene for uddybning af sejlløb, udvidelse af oplagsplads, forøgelse af kapaciteten og af de tilbudte serviceydelser imødekommet af havnekommissionerne på Lolland-Falster, hvor købstadshavnene organisk tilpassedes nye tider og krav. Desuden kom der mere styring og regulering af benyttelsen af havnene, hvilket medvirkede til at sikre så effektive losse- og ladeforhold som overhovedet muligt.

1. Monrad Møller (1988) s. 23ff.

2. Monrad Møller (1988) s. 101ff.

3. Bilag 5.

I takt med den øgede travlhed tiltog havnefogedens betydning og arbejdsområder. Af et reglement fra 1847 fremgår, at han udover at føre tilsyn og holde orden havde det daglige logistiske ansvar for havnen. Således skulle han anvise anløbende skibe en plads afhængigt af størrelsen og karakteren af lasten. Når pladsen var blevet anvist, skulle skibet begynde at losse eller lade indenfor 24 timer. Selv om et skib havde 8 dage til dette, kunne fogeden altid forlange, at skibet forhalede, hvis han skønnede, at et andet skib skulle overtage liggepladsen.¹ Havnens effektivitet blev derfor som følge af travlheden i stigende grad afhængig af havnefogedens overblik og dispositioner.

Selv om det ikke er lykkedes at finde oplysninger om skibenes liggetid, må det antages, at den blev nedbragt i takt med vanddybdens og oplagspladsens forøgelse. Havnenes modernisering medførte således som følge af den effektive sejltds forøgelse og liggetidens formindskelse, at skibene kunne overkomme flere årlige fragter, og at varerne kom hurtigere frem til markedet. Hertil kom, at havnene blev i stand til at betjene et stigende antal skibe og varer. Når havnene desuden kunne betjene større skibe mere effektivt, så blev fragtomkostningen pr. enhed mindre, da varerne hurtigere kunne udskibes og/eller omdirigeres til de mest profitable afsætningsmarkeder, hvilket forbedrede købmændenes konkurrenceevne og/eller fortjenesten. Kravet fra de internationale markeder om renere og tørrere korn medvirkede havnenes modernisering til at imødekomme, fordi behovet for omladning, som udsatte kornet for vejrligets luner, blev mindre. Sammenfattende må det derfor konkluderes, at den effektivisering, som købstadshavnenes modernisering på Lolland-Falster medførte, var en vækststimulerende faktor, selv om effekten ikke direkte kan kvantificeres.

Danske købstadshavne 1798-1868

Købstadshavnenes modernisering

Ikke alene på Lolland-Falster men i hele landet blev købstadshavnene forbedret i perioden 1798-1868, hvilket fremgår af tabellen på næste side.

Omkring 1803 var det snarere undtagelsen end reglen, at en købstad kunne anløbes af en galease på 20 læster med en dybgang på ca. 7 fod. Dette skyldtes ikke mindst, at der i 19 købstæder hverken fandtes en skibsbro eller et bolværk. I 1837 var antallet faldet til 12. I den mellemliggende periode var der blevet anlagt en skibsbro i eksempelvis Ebeltøft, Middelfart og Præstø. 30 år senere fandtes kun 4 købstæder, heriblandt de udsatte kystbyer Sandvig og Skagen, uden skibsbro eller havn. I Sandvig forsøgte man i 1831 at anlægge en havn, men anlægget blev ikke fuldført pga. vejrliget.

Omkring 1871 kunne over 60 pct. af købstæderne anløbes af et 45 læsters skib med en dybgang på ca. 10 fod. Selv om forholdene overalt var blevet forbedret, så var åhavnene endnu trængte. I Århus

¹ RA, Grk., HKF, Stubbe-købing havnesag 1847 nr. 1222.

Tabel 6: Vanddybden i fod ved de danske købstadshavne o. 1803-1871¹

By	o. 1803	1837	o. 1871	By	o. 1803	1837	o. 1871
Allinge	-	-	13	Nykøbing S	?	-	-
Assens	8-9	11	11	Nysted	5	9	11
Bogense	-	4	9	Næstved	-	8 1/2	6/12
Ebeltoft	-	8	8	Odense	?	8 1/2	10
Fredericia	?	12	12	Præstø	-	6	10
Frederikssund	-	-	9-10	Randers	1-2	7 1/2	9-10
Faaborg	8	10	12	Ribe	2-3	5	5
Grenå	-	5	7 1/2	Ringkøbing	3 1/2	-	-
Hasle	?	6	6	Roskilde	3-4	9	10
Helsingør	?	16	18-20	Rudkøbing	?	9	11
Hobro	-	-	8	Rødby	1	7	9
Holbæk	10	10	10-11	Rønne	7 1/2	10	10-16
Horsens	8	8	12	Sakskøbing	1 1/2	5	6
Kalundborg	7	11	13	Sandvig	-	-	-
Kerteminde	5 1/4	8	12	Skagen	-	-	-
Kolding	-	-	10	Skive	-	-	6-7
Korsør	?	11	14	Skælskør	3-4	6	11-12
Køge	6	10	11	Stege	?	8 1/2	9-11
Lemvig	-	-	7 1/2	Stubbekøbing	-	-	12
Løgstør	?	?	8	Svaneke	-	7	12
Mariager	3-4?	7 1/2	8	Svendborg	5-6	12	15
Middelfart	-	8	11-12	Sæby	4	3 1/2	3
Nakskov	8	9 1/2	12	Thisted	-	-	9
Neksø	7-8	5 1/2	10-12	Varde	-	4	3-4
Nibe	?	6	9	Vejle	-	9	9-10
Nyborg	?	12 1/2	13	Vordingborg	5	9	8
Nykøbing F	7	9	12	Aalborg	4 1/2 (?)	10	10-12
Nykøbing M	?	5	8-9	Århus	7-10	11	18

Bemærkning: Manglende oplysninger om vanddybden angives med et spørgsmålstegn, mens en tankestreg betyder, at købstaden hverken havde en skibsbro eller et bolværk. Sekundærlitteratur er ikke inddraget. Tabellen er ikke korigeret i forhold til cælestudierne. For o. 1871 er tallene omregnet fra meter til fod.

og Horsens var havnen for længst flyttet ud af åens snærende bånd, men åen udgjorde til stadighed en barriere i mindre købstæder, der ikke havde midler til eller mulighed for at flytte havnen, såsom Grenå, Ribe, Sakskøbing, Sæby og Varde.

I perioden 1798-1868 blev der anlagt en lang række nye havne. I 1820'erne blev der således anlagt en havn i Præstø, Rudkøbing, Rørvig og Vejle, mens havnen i Nykøbing Falster blev skabt i 1830'erne. I 1840'erne blev der anlagt en havn i Bogense, Frederikssund, Holbæk, Kolding, Stubbekøbing og Thisted. Gennembruddet af Agger Tange i 1825 blev i det hele taget efterfulgt af stor anlægsvirksomhed i Limfjordsområdet. Lemvig, Nykøbing Mors og Skive anlagde eller udvidede en havn, ligesom også Nibe fik sin havn i 1865/66. Imidlertid var periodens mesterværk Frederik VII's kanal ved Løgstør på 4400 meter, som blev opmudret mellem 1856 og 1861. Selv den udsatte kystby, Allinge, fik et beskyttende havneanlæg i 1856. Desuden blev der anlagt private havne i Bandholm og Fakse, og statshavne i Helsingør, Frederikshavn og Esbjerg. Anlægsvirksomheden, der var

¹ o. 1803: RA, Gtk., HKF, Havnenes tilstand og status 1804-1861; RA, Gtk., HKF, Danske havne- og fyrjournal 1801-1806. - 1837: *Statistisk Tabelværk*, I. række, 5. hæfte, s. 130ff. - o. 1871: Deihlefsen, Henrik, Hans Chr. Johansen & Anders Monrad Møller (1998) *Dansk søfarts historie 1870-1920. Sejl og damp*, København, s. 133.



Overlods og kommandorkaptajn Poul Løvenørn (1751-1826) spillede en meget vigtig rolle i forbindelse med vedtagelsen og implementering af havneresolutionen. Hans pondus og viden havde stor igangsættende betydning for havnekommissionerne. (Hans Chr. Bjerg: Poul Løvenørn 1751-1826, 1984).

størst fra midten af 1830'erne og ca. to årtier frem, fandt sted sideløbende med den uendelige række udvidelser og forbedringer i næsten alle købstadshavnene, som startede i det små i 1820'erne.¹

Selv om nogle havne havde et bedre topografisk udgangspunkt end andre, var det ikke nok at ligge ud til havet, der krævede investeringer at skabe og modernisere havnen, for den var ikke i sig selv naturgiven. Moderniseringen skete i etaper, fordi arbejdet var meget omkostningskrævende, og fordi det var afledt af behov nært forbundne med handelen og skibsfarten. Derfor var havnenes modernisering funktionsbestemt. Havnene måtte således organisk tilpasses nye tider og krav. Der var tale om en vekselvirkning mellem havnene og handelen. Selv om købstadshavnene modernisering var en følgevirkning af den økonomiske vækst, havde havnene også en positiv effekt på konjunkturerne.

Mens de primitive og forfaldne skibsbroer og bolværk omkring år 1800 næppe kan betegnes som en havn i moderne forstand, blev den moderne havn skabt i løbet af 1800-tallet med havnekommissionerne og de meget gunstige økonomiske konjunkturer som afgørende faktorer.²

Selvfølge blev den moderne havn ikke skabt alle vegne, men når det lykkedes så mange steder, skyldes det flere forhold. Først og fremmest skabte kommissionerne, der udsprang af havneresolutionen, en forvaltningsmæssig ramme og opmærksomhed omkring købstadshavnene. Dernæst må det dynamiske og konstruktive samarbejde

1 Monrad Møller (1988) s. 119ff.

2 Monrad Møller (1998) s. 95.

mellem staten, der førte tilsyn og bidrog med teknisk og økonomisk bistand, og kommissionerne fremhæves. Lokalsamfundet sluttede op bag og involverede sig i havnens modernisering, kautionerede for lån, ydede frivilligt arbejde og stillede risikovillig kapital til rådighed. Lokalt var troen på havnen som vækstfaktor klippefast.

Købstadshavnen – en institutionel vækstdynamo

Selv om havnene som vækstfaktor er vanskelig at kvantificere, skal deres betydning for den voksende eksport og dermed for den økonomiske vækst og moderniseringen afsluttende diskuteres.

Dansk økonomisk historie har traditionelt været meget kvantitativ og empirisk. Dette har bevirket, at økonomisk historie groft sagt har forsøgt at forklare udviklingen vha. det kvantificerbare, hvorved det, der ikke kan tælles, tenderer mod at blive underbelyst. Nyere økonomisk historie har forsøgt at løse dette problem ved at kombinere en kvantitativ tilgang med en betydelig vægtning af teknologiske og institutionelle forandrings betydning for økonomisk vækst.

Svend Aage Hansens beregninger i *Økonomisk vækst i Danmark 1720-1970* (1972-1974) viser, at den årlige vækst i bruttofaktoriindkomsten (BFI) pr. capita fra 1820-1840 var på 0,6 pct., mens den fra 1840-1870 var ca. 1,35 pct. Hovedårsagerne til væksten var, at udlandet i stigende grad efterspurgte landbrugsvarer, og at landbrugets produktivitetstilvækst muliggjorde danske leverancer.¹

Mens Svend Aage Hansens tese er kvantitativ funderet, tillægger Ole Hyldtoft i *Dansk økonomisk historie 1840-1910* (1999) inspireret af den institutionelle økonomi – en videnskabelig retning der undersøger institutioners økonomiske betydning – institutioners forandring og opståen stor betydning for økonomisk vækst. Fremhævelsen af udlandets efterspørgsel, landbrugets produktion og eksporten som de væsentligste vækstfaktorer reducerer betydningen af de hjemlige forudsætninger, udviklinger og interaktionen mellem de forskellige erhverv, hvilket Hyldtoft beregninger af vækstfaktorerne viser. Han opererer med faktorerne kapital, arbejdsstyrke, jord og en restfaktor, der er langt den største vækstfaktor i perioden 1820-1870. Restfaktoren »omfatter alt, der ikke direkte kan tilskrives en kvantitativ vækst i de øvrige produktionsfaktorer.« Til den hører »alle kvalitative forbedringer af produktionsfaktorerne samt en bedre koordinering af disse faktorer.« Der er altså tale om ny teknologi og bedre ressourceudnyttelse, der som ikke-kvantificerbare institutionelle og teknologiske forandringer nedbragte transaktionsomkostningerne – dvs. omkostningerne forbundne med at udføre en forretning. Til de institutionelle forandringer hørte havneforbedringer, som effektiviserede varernes ud- og indførsel.²

Udlandets efterspørgsel efter danske landbrugsvarer, landbrugets produktivitetstilvækst, teknologiske fremskridt og Danmarks begyndende industrialisering tillægges afgørende betydning for 1800-

1 Hansen (1972) s. 16f.; Hansen (1974) s. 205.

2 Hyldtoft s. 14ff.

tallets økonomiske vækst, der var særligt markant efter 1840. I takt med deres udvidelse og modernisering blev havnene i stand til at håndtere den stigende vare- og skibstrafik, der var en følge af de ovennævnte faktorer. Med andre ord kunne mere udskibes hurtigere. Havnenes modernisering indebar således en bedre ressourceanvendelse og en mere effektiv vareudveksling. Mens købstadshavnenes tilstand snarere hæmmede end ansporede vareudførslen ved 1800-tallets begyndelse, blev den handelshindring, som dårlige losse- og ladeforhold udgjorde, næsten alle vegne nedbrudt i løbet af århundredet. De forbedrede havnes bidrag til den økonomiske vækst og dermed moderniseringen var en nedbringelse af transaktionskostningerne og en forøgelse af den hastighed, hvormed varerne blev flyttet. I den forstand havde købstadshavnene en stor betydning for Danmarks integration i verdensøkonomien og var som følge heraf en væsentlig samfundsøkonomisk vækstfaktor.¹

Som en institution kan købstadshavnens modernisering anskues inden for rammerne af de institutionelle forandringer, som en del af den såkaldte restfaktor. I denne sammenhæng er det særlig interessant, at væksten i restfaktoren for perioden 1820-1839 og 1840-1869 er henholdsvis 50,8 og 54,2 pct.² Dette er desto mere bemærkelsesværdigt, fordi effekten af jernbanen først slog fuldt igennem efter 1870, hvor også industrialiseringen tog fart. Havnenes andel af væksten i restfaktoren lader sig vanskeligt opgøre, men der er grund til at formode, at den er pæn som følge af deres vitale betydning for eksporten.³

I *Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter af den danske urbanisering i 1800-tallet* (1977) ser Per Boje og Ole Hyldtoft den danske urbanisering 1801-1911 »som en følgevirkning af periodens økonomiske vækst og modernisering.«⁴ Den tiltagende industrialisering fremhæves som dynamo for urbaniseringen, der faldt i fire faser, hvoraf de to første er relevante i denne sammenhæng. Karakteristisk for den første fase, 1801-1840, var den manglende urbanisering. Mens den årlige befolkningstilvækst i købstæderne før 1840 var på ca. 1 pct., så var den i den anden fase, 1840-1870, der prægedes af kraftig urbanisering, på ca. 1 1/2-3 pct. De første 70 år af 1800-tallet var en vækstperiode for de danske købstæder, om end væksten var højest i den senere del. Foruden den dominerende økonomiske faktor, hvortil jernbanen henregnes, spillede naturgeografiske faktorer såsom havneanlæg også en rolle. I den forbindelse hævdes det, at forbedrede havne i Frederikshavn, Horsens og Vejle før 1840 var en væsentlig faktor for deres urbanisering, hvorimod Grenå, Næstved og Ribe voksede langsomt som følge af de dårlige havne- og besejlingsforhold. For perioden 1840-1870 fremhæver de, at nogle byer voksede pga. forbedrede havne.⁵

Den årlige befolkningstilvækst i købstæderne 1845-1855 og 1855-1860 var i gennemsnit henholdsvis 2,2 og 2,9 pct. I en periode, hvor købstæderne voksede stærkt, blev der kun anlagt én jernbane-

1 Hyldtoft s. 17ff.; synspunkter antydes i Bjørn s. 79ff.

2 For de nærmere detaljer bag udregningerne henvises til Hyldtoft s. 290ff.

3 Hyldtoft s. 77ff, 161 og 169ff.

4 Boje & Hyldtoft s. 179.

5 Boje & Hyldtoft s. 178ff. og 192ff.



Udsigt over Helsingør, fotograferet i 1860'erne, med masser af oplagte sejlskibe i havnen. Til venstre ses værftet og i baggrunden Kronborg. (Handels- og Søfartsmuseet).

strækning, København-Korsør, i provinsen, hvorimod udvidelses- og anlægsaktiviteten i købstadshavnene næsten alle vegne var enorm. Spørgsmålet er derfor, om Boje og Hyldtoft trods alt ikke undervurderer omfanget og effekten af købstadshavnenes modernisering. Alene i Løgstør var den årlige vækst fra 1855 til 1860 på 7,2 pct. Sammenfaldet med anlæggelsen af kanalen synes oplagt. Derimod voksede landkøbstaden Åkirkeby meget langsomt fra 1801 til 1870, hvilket kunne skyldes den manglende havn. Selv en stor landkøbstad som Ringsted, der i 1850'erne med anlæggelsen af jernbanen blev forbundet med Korsør og København, voksede 1845-1870 relativt set langsommere end gennemsnittet. På Lolland-Falster voksede købstæderne stort set lige så hurtigt som i resten af provinsen, om end væksten var mærkbart lavere fra 1860 til 1870, hvilket bestemt kan hænge sammen med jernbanens sene ankomst til øerne. Relativt set voksede Nykøbing klart hurtigst efterfulgt af Stubbekøbing, hvorimod Rødby, der fortsat var vanskelig at besejle, voksede meget langsomt.¹

De dårlige besejlingsforhold og de i realiteten manglende havne ved periodens begyndelse medførte, at udskibning fra en købstad var en omvej uden gevinst. Dette kunne virke fremmede for en omgåelse af købstædernes handelsprivilegier. Havnenes modernisering udkonkurrerede denne praksis, fordi de var meget mere effektive end udskibning fra stranden. Havnene medvirkede herved til at forøge eksempelvis de østlollandske købstæders oplandsdominans, der historisk set var ringe.² Ulovlig handel og prang, som Baden beklagede, var blevet et historisk fænomen!

Havnene formodes således særligt før 1860 at have haft en større betydning for byernes vækst end generelt antaget. Dog er årsagerne bag købstædernes vækst langt mere komplicerede end som så. En nærmere vurdering af havnenes betydning ville derfor kræve en større komparativ og socioøkonomisk undersøgelse af hver enkel købstad, hvis udvikling grundlæggende var unik.

Bortset fra enkelte større vej- og brobygningsprojekter var købstadshavnenes modernisering den største infrastrukturelle investe-

¹ Boje & Hyldtoft s. 183; *Statistiske Meddelelser* s. 2ff.

² Christensen (2005) s. 107.

ring forud for anlæggelsen af jernbanen. Som det fremgik, var de årlige anlægsudgifter på Lolland-Falster meget store, selv om de svingede en del fra år til år. Da købstadshavnene næsten overalt blev moderniseret, er der grund til at formode, at anlægsudgifterne alle vegne var betragtelige. Opmudringsarbejder, anlægsarbejder og bolværksreparationer o.s.v. blev som regel udført af lokale borgere, der også fik licitationen på materialeleverancer, bygning af muddermaskiner og vognkørsel m.v. Ikke alene var havnen en lokal vækstdynamo, årlige investeringerne i havnen var en lokal økonomisk indsprøjtning til gavn for købstaden som helhed.

Ikke kun købmændene og håndværkerne tjente på købstadshavnens modernisering. De større skibe, udenrigshandelen, den forøgede varemængde og især den stigende mængde af indførte grovarer medførte efterhånden, at skibenes besætninger ikke længere på egen hånd magtede at losse og lade. Derfor blev det med tiden mere almindeligt at hyre daglejere for at sikre en effektiv ind- og udskibning. Med tiden blev der mere arbejde til disse havnearbejdere. Et stigende antal mennesker fandt beskæftigelse indenfor værftsindustrien, som stærkt tilskyndet og støttet af havnekommissionerne voksede frem med havnenes modernisering. Omkring 1860 havde Riddersborg og Trockmann i Nakskov således ca. 50 mand i deres sold, mens Sparre i Nysted i 1871 havde ansat ca. 20 mand.¹ Den kolossale tonnagetilvækst i provinsen medførte desuden, at flere stak til søs. Havnenes modernisering havde således en klar afledt beskæftigelsesmæssig effekt på urbaniseringen. Mere diffus, men sikkert ikke ubetydelig, var den af de øgede aktiviteter i og omkring havnene afledte vækst i det servicerende, forbrugende og producerende bagland.

Købstadshavnens modernisering havde – om end i en mindre skala – ligheder med anlæggelsen af jernbanen, fordi de stimulerede den lokale økonomi ved at øge efterspørgslen på arbejdskraft, materialer og serviceydelser. Selv om jernbanerne gjorde købstæderne mindre afhængige af gode havne, blev langt størstedelen af varerne fortsat udført søværts.

Fra 1870 ændrede havnen gradvist karakter til en industrihavn i takt med udbygningen af dampskibsfaciliteterne, dampskibsruterne, etableringen af industrielle virksomheder og anlæggelse af jernbaner på havnen.² Selv om jernbanen nogle steder uheldigvis kappede forbindelsen mellem by og havn, så medførte symbiosen mellem jernbanen og havnen, at kornets vej fra markerne til de internationale markeder blev endnu hurtigere, hvorved vareudvekslingen blev effektiviseret og transaktionsomkostningerne faldt.

I sikker havn

Havneresolutionen i 1798 udgjorde et klart brud i forhold til den hidtil førte politik i 1700-tallet, der med undtagelse af en kortere periode under Christian 6. var præget af manglende vilje og evne til

1. Haugner (1945) s. 299f.; Trap (1873) s. 357.

2. Mortensen s. 182ff.

at investere i en istandsættelse af de forfaldne købstadshavne. Havneresolutionen var udtryk for et vækststimulerende initiativ, der havde til hensigt at effektivisere kornudførslen. I den forstand var havneresolutionen led i en større økonomisk og erhvervspolitisk strategi, som også omfattede en række landbo- og handelsreformer, og som tillagde infrastrukturen stor betydning.

Omkring år 1800 var købstadshavnenes største problem den lave vanddybde forårsaget af tilsanding og fraværet af en skibsbro eller et bolværk. Som oftest måtte skibene derfor omlade på reden. Andre problemer var udsathed og manglen af et sikkert oplægningssted for vinteren. Graden af problemerne afhang primært af havnens topografiske beliggenhed. Generelt synes forholdene værst i kyst- og åhavnene.

På Lolland-Falster faldt købstadshavnenes modernisering groft sagt i to faser. Frem til ca. 1820 handlede det om at løse en række problemer af basal karakter. Sakskøbing blev gjort sejlbar for pramme. I Stubbekøbing blev bygningen af en skibsbro derimod skrinlagt, fordi borgere nægtede at kautionere for et større lån. Mens broerne i Nykøbing og Nysted blev repareret, skulle det bugtede sejlløb i Nakskov udrettes og uddybes. Mens denne fase var karakteriseret ved istandsættelse og vedligeholdelse, var næste fase kendetegnet af udvidelser, der indledtes i det små i 1820'erne for siden at tage fart fra sidst i 1830'erne og frem.

Alle vegne blev sejlrenderne løbende udvidet for at tilfredsstille de dyberegående skibe. I Sakskøbing udvidedes pramløbet til et sejlløb, mens løbet i Nakskov over årene blev afkortet og opretter. Det blev sågar muligt at besejle Guldborgsund sydfra. Samtidig med det altid pågående opmudringsarbejde blev oplagspladsen overalt udvidet ved inddæmninger eller opkøb. Derudover blev der anlagt og udvidet en egentlig havn i Nykøbing og Stubbekøbing. Opbygningen af en værftsindustri og tiltrækningen af dampskibe lå også havnekommissionerne meget på sinde. Mens store arealer på havnepladsen i Nakskov og Nysted blev udlejet til skibsbyggere, lagde især Nakskov, Nykøbing og Stubbekøbing sig i selen for at få dampskibene til byen.

De løbende krav om uddybning af sejlløb, udvidelse af oplagsplads, forøgelse af kapaciteten og af de tilbudte serviceydelser såsom slæbested, værfter m.v. stillede efterhånden meget store finansielle krav. I Nysted og Sakskøbing fulgtes en konservativ strategi, der indebar, at pengene skulle tjenes først. Da strategien på langt sigt slog fejl, slog de i midten af 1850'erne ind på den ekspansive strategi, som Nakskov, Nykøbing og Stubbekøbing havde fulgt siden 1830'erne, og som for lånte midler øjeblikkeligt søgte at stimulere handelen og skibsfarten med havneforbedringer.

Havnekommissionerne på Lolland-Falster blev efter en famlende start i stigende grad drivkraften bag købstadshavnenes modernise-

ring, der også blev båret frem af et godt samarbejde mellem staten, der førte tilsyn, bidrog med teknisk bistand og lån, og lokale borgere, der med entusiasme og interesse involverede sig i arbejdet, kationerede for lån, ydede frivilligt arbejde og udlånte kapital. Moderniseringen rummede således en vis samvirke- og lokalbevidsthed, fordi havnen lokalt blev betragtet som en væksthæber.

Effekten af de forbedrede havne- og besejlingsforhold for korneksporten fra Lolland-Falster lader sig på kort sigt vanskeligt vurdere som følge af store årlige fluktuationer. På lidt længere sigt synes købstadshavnens modernisering imidlertid at være en nødvendig forudsætning for eksportens opadgående tendens, fordi de skulle håndtere et stigende antal skibe og en voksende mængde ind- og udgående gods. Moderniseringen imødekom de behov, som handelens og skibsfartens vækst og internationalisering medførte. Dermed blev havnene overordnet set mere effektive. På Lolland-Falster medførte havnenes forbedring og/eller opkomsten af en værftsindustri en lokal tonnage- og vækst. I perioden 1798-1868 blev der desuden efter lokal målestok investeret meget i at forbedre havnene, hvilket helt givet har haft en positiv effekt i lokalsamfundet.

Købstadshavnens modernisering var også en af faktorerne bag 1800-tallets urbanisering. På linie med jernbanen havde havneforbedringer karakter af egnsudvikling. Navnlig før jernbanens anlæggelse er der grund til at fremhæve havnens lokale betydning. Samfundsøkonomisk var købstadshavnene en væksthæber, da havnenes modernisering repræsenterede en institutionel forbedring, som nedbragte transaktionsomkostningerne, hvilket havde en gavnlig effekt for eksporten. Selv om købstadshavnens betydning ikke direkte kan kvantificeres, bidrog de væsentligt til den økonomiske vækst og dermed samfundets modernisering, lokalt som nationalt.

I perioden 1798-1868 blev den moderne præindustrielle havn skabt. Mens skibene ved 1800-tallets begyndelse ofte måtte opankre og omlade under usikre forhold på åben red, så kunne de, som århundredet skred frem, i stigende grad søge i sikker havn.

Kilder og litteratur

Arkivalier

Rigsarkivet (forkortet: RA)

Generaltoldkammeret (forkortet: GtK.)

Danske forestillinger og resolutioner 1798.

Kvartals- og Aarsberetninger fra Overtoldinspektorerne 1844.

Havne-, Kanal- og Fyrvæsen (forkortet: HKF)

Danske havne- og fyrjournal 1801-1806.

Ekstrakter af havnesager Maribo amt vedkommende 1791-1834.

Havnenes tilstand og status 1804-1846.

Indberetninger fra stiftamtmandene i Fyn, Lolland og Jylland 1774.

Kongelige reskripter, resolutioner og forestillinger 1781-1811.

Nakskovs havnesager 1791-1848.

Nykøbings havnesager 1766-1848.

Nysteds havnesager 1777-1848.

Protokol over havneafgifterne i København og købstæderne 1794-1837.

Regninger for undersøgelser vedr. havne og fyrvæsenet 1797-1812.

Sakskøbings havnesager 1775-1848.

Specielle havne- og brotaxter Lolland-Falsters havne vedkommende 1798-1866.

Stubbekøbings havnesager 1799-1848.

Tabelkontoret

Eksporstatistiske tabeller 1820-1834.

Poul Løvehøorns embedsarkiv

Kopibøger vedr. kanal-, havne- og fyrvæsenet 1796-1823.

Havneregnskaber

Havneregnskabet for Nakskov 1849-1868.

Havneregnskabet for Nykøbing Falster 1849-1868.

Havneregnskabet for Nysted 1849-1868.

Havneregnskabet for Sakskøbing 1849-1868.

Havneregnskabet for Stubbekøbing 1849-1868.

Reviderede regnskaber

Havneregnskabet for Nakskov 1798-1848.

Havneregnskabet for Nykøbing Falster 1800-1848.

Havneregnskabet for Nysted 1801-1848.

Havneregnskabet for Sakskøbing 1803-1848.

Havneregnskabet for Stubbekøbing 1839-1848.

Trafikministeriet

Nakskov havnesag 1849-1868.

Nykøbing Falster havnesag 1849-1868.

Nysted havnesag 1849-1868.

Sakskøbing havnesag 1849-1868.

Stubbekøbing havnesag 1849-1868.

Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm (LAS)

Nakskov rådstuearkiv (forkortet: Nakskov r.)

Havnekommissionens forhandlingsprotokol 1798-1876.

Havnekommissionens kopibog 1798-1882.

Nakskov toldkammer

Årsberetninger 1845-1870.

Nykøbing Falster rådstuearkiv (forkortet: Nykøbing Falster r.)

Havnekommissionens forhandlingsprotokol 1798-1903.

Havnekommissionens kopibog og journal 1800-1899.

Nysted rådstuearkiv (forkortet: Nysted r.)

Havnekommissionens forhandlingsprotokol 1801-1873.

Havnekommissionens kopi- og regnskabsbog 1801-1840.

Nysted toldkammer

Årsberetninger 1854-1927.

Sakskøbing rådstuearkiv (forkortet: Sakskøbing r.)

Havnekommissionens forhandlingsprotokol 1800-1878.

Havnekommissionens kopibog 1823-1873.

Sakskøbing toldkammer

Årsberetninger 1847-1901.

Stubbekøbing rådstuearkiv (forkortet: Stubbekøbing r.)

Havnekommissionens kopibog 1834-1851.

Trykte kilder og litteratur

Baden, Gustav Ludvig (1796) *Nakskov nu værende Forfatning, dens Mangler, med forslag til sammes forbedring*, København.

Begtrup, Gregers (1806) *Beskrivelse over Agerdyrkningens Tilstand i Danmark. Fjerde Bind. Lolland og Falster*, København.

Bill, Jan (1999) »Port topography in medieval Denmark«, i Bill, Jan & Birthe L. Clausen (red.) *Maritime Topography and the Medieval Town*, København, s. 251-261.

Bjerg, Hans Chr. (1984) *Poul Løwenørn 1751-1826*, København.

Bjørn, Claus (1988) »Det danske landbrugs historie 1810-1860«, i Bjørn, Claus (red.) *Det danske landbrugs historie III*, København, s. 9-192.

Boje, Per (1977) *Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847*, Århus.

Boje, Per & Ole Hyldtoft (1977) »Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter af den danske urbanisering i 1800-tallet«, i Blom, G. (red.) *Urbaniseringsprocessen i Norden*, 3, Oslo, s. 178-244.

Bruus, Michael (2004) *I sikker havn. Danske købstadshavnens modernisering 1798-1868*, upubliceret kandidatspeciale, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet.

Bundsgaard, Inge (1998) »Statslig lokalforvaltning og kommunalt selvstyre«, i Knudsen, Tim & Ditlev Tamm (red.) *Dansk forvaltnings historie bd. 1*, København, s. 842-890.

- Christensen, Asger Nørlund (2005) *Skibsbygmesteren E.C. Benzon og hans skibe*, København.
- Christensen, Søren Bitsch (2001) *Monopol, marked og magasin. Dansk kornhandel og kornpolitik 1730-1850 – med hovedvægten på reformårene*, upubliceret Ph.d. afhandling, Historisk Institut, Aarhus Universitet.
- Christensen, Søren Bitsch (2005) »Det naturlige midtpunkt? Købstædernes økonomiske centralitet ca. 1450-1800«, i Christensen, Søren Bitsch (red.) *Den klassiske købstad. Danske bystudier 2*, Århus.
- Clemmensen, Niels (1994) »Bondevener og bondevener – to alen af et stykke?«, i *Fortid og nutid*, nr. 2, s. 134-157.
- Dethlefsen, Henrik, Hans Chr. Johansen & Anders Monrad Møller (1998) *Dansk søfarts historie 1870-1920. Sejl og damp*, København.
- Feldbæk, Ole (1993) *Danmarks økonomiske historie 1500-1840*, København.
- Feldbæk, Ole (1997) *Dansk søfarts historie 1720-1814. Storhandelens tid*, København.
- Handels- og Industri-Tidende 1837-1839*, København.
- Hansen, Svend Aage (1972 & 1974) *Økonomisk vækst i Danmark bd. I og II*, København.
- Haugner, C. C. (1944 & 1945) *Nakskov Købstads Historie I og II*, Nakskov.
- Holmgaard, Jens (1977) »Landboreformerne – drivkræfter og motiver«, i *Fortid og Nutid*, s. 37-47.
- Hyldtoft, Ole (1999) *Dansk økonomisk historie 1840-1910*, København.
- Jensen, Flemming & Jørgen Mikkelsen (1993) »Mudder, maskiner og mennesker. Den sørgmuntre beretning om istandsættelsen af Skælskør havn og fjord 1798-1814«, i *Maritim kontakt* bd. XVI, s. 81-119.
- Jensen, Jørgen Elsåe (1994) *Danmarks middelalderlige byplaner. Lolland, Falster & Møn*, Odense.
- Jørgensen, Steffen Elmer (2001) *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, Odense.
- Jørgensen, Steffen Elmer (2005) »Byerne og hovedlandevejssnettet 1761-1910«, i Christensen, Søren Bitsch (red.) *Den klassiske købstad. Danske bystudier 2*, Århus.
- Mikkelsen, Jørgen (1995) »Søfart og havneadministration i Korsør og Skælskør ca. 1740-1800«, i *Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt*, s. 7-52.
- Meddelelser fra det Statistiske Bureau, Fjerde Samling* (1858), København.
- Mortensen, Ole (2005) »Epoker og kenderegn for havneudviklingen«, i Mortensen, Ole (red.) *Fem havne – Den industrielle havns opkomst og udvikling på Sydøen og Øerne*, Langeland.
- Møller, Anders Monrad (1981) *Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede*, Esbjerg.
- Møller, Anders Monrad (1988) *Jagt og skønnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814-1864*, København.
- Møller, Anders Monrad (1998) *Dansk søfarts historie 1814-1870. Med korn og kul*, København.
- Nørregård, Georg (1982) *Nykøbing på Falster gennem tiderne. 2. del: Demokratiets vækst*, Nykøbing Falster.
- Reventlow, C. D. F. (1791) *Plan til en forbedret Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark*, udgiver af Claus Bjørn (1993), København.
- Rosen, Wilhelm von (1977) »Købstædernes havnekommissioner 1798-1868«, i *Arkiv*, bd. 6, nr. 3, s. 168-189.
- Rosen, Wilhelm von (1978) »Omlægningen af Korsør havneadministration 1797. Poul Løvenørns første havnesag«, i Peter Kr. Iversen m.fl. (red.) *Festskrift til Johan Hvidtfeldt*, København, s. 413-432.

- Schiøttz, Axel G. (1936) *Nykøbing F. Havns Tilblivelse, Historie og Udvikling gennem tiderne*, Nykøbing Falster.
- Smith, Gabriel (1923) *Det norske havnevesens historie indtil 1914*, Kristiania.
- Statistiske Meddelelser*, 4. række, 37. bd. 1., hæfte (1911), København.
- Statistisk Tabelværk*, I. række, 3.-5., 7.-9., 12. og 20. hæfte (1840-1851), København.
- Statistisk Tabelværk*, II række, bind 11, 13, 14, 16, 19, 21-23, 25 og 26 (1855-1864), København.
- Statistisk Tabelværk*, III. række, bind 6-9, 13, 16, 17, 19 og 20 (1865-1872), København.
- Strandgaard, C. (1935) »Stubbekøbings havne. Afsnit af Stubbekøbings historie«, i *Lolland-Falsters historiske samfunds årbog*, s. 1-28.
- Trap, J.P. (1873): *Statistisk-topografisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark. Anden Udgave. Fjerde Deel*, København.
- Trap, J.P. (1858): *Statistisk-topografisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark. Speciel Deel. Første Bind*, København.
- Zahrtmann, C.C. (1843) *Den Danske Lods*, København.

Summary

Michael Levy Bruus

Modernization of Harbours in Danish Market Towns, 1798-1868

This article analyzes the modernization of harbours in Danish market towns in the years 1798-1868, a time when harbour improvements, in accordance with a royal resolution of 1798, were administered by local harbour commissions. The improvement of Danish harbours was part of a more general economic strategy but was particularly aimed at stimulating growth by facilitating grain exports.

In the late eighteenth century, harbours in Danish market towns were in a neglected state, lacked bulwarks, and were of insufficient depth. During the nineteenth century, the harbours in almost every Danish market town were modernized. Large year-to-year fluctuations make it difficult to measure the short-term effects of harbour improvement on grain exports, but, in a long-term perspective, harbour modernization was a necessary precondition for increasing exports, as harbours had to accommodate the growing number of ships and the increasing flow of goods brought about by extensive international trade.

Seen as an institutional innovation which encouraged regional economic development by lowering the costs of transactions and thereby increasing trade, harbour modernization was a major factor in the urbanization of nineteenth-century Denmark. Although the effects are hard to measure quantitatively, modern harbours contributed substantially to economic growth, on both the local and the national level.

Bilag 1

Korneksport i tønder fra Lolland-Falster 1820-1871'

År	Bandholm	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Rødby	Sakskø- bing	Stubbekø- bing	Samlet	Kongeriget
1820	32165	19305	8118	3217	1191	6680	14340	85016	632596
1821	33569	27785	9957	5953	463	9772	14918	102417	1175995
1822	40378	22820	11763	8648	93	7829	10510	102041	813403
1823	36520	34718	15561	13088	28	4805	16213	120933	840634
1824	41975	37839	16574	18877	0	7134	20858	143257	1167304
1825	41589	51452	25433	17645	38	11745	22889	170791	1224294
1826	31147	25579	11485	15126	0	5132	14553	103022	933951
1827	45873	34252	21160	11659	712	7653	22147	143456	925659
1828	50541	61240	35022	17992	2632	10275	34732	212434	134356
1829	28595	25805	14623	6706	1898	6678	11417	93824	983988
1830	26208	37389	19914	10136	3097	7652	15815	117114	1107466
1831	22273	31231	16410	10447	2349	5591	23348	109300	1038778
1832	26162	39912	17984	10833	2330	10350	15445	123016	981962
1833	29560	61203	25826	19354	998	11876	21483	169302	1277782
1834	39017	81251	26643	20912	1256	6923	30756	205502	1584663
1835	13563	35035	17142	13397	438	3743	21297	104177	1136273
1836	12733	40815	23257	9291	901	6181	23710	115987	764942
1837	30442	49748	27768	11184	487	10865	28857	158864	1027287
1838	24238	45756	25437	10165	0	10247	20364	136207	1131386
1839	23668	67722	21921	11671	4	10416	32488	167886	1666228
1840	29375	60322	25946	7425	416	12497	46391	182372	1741085
1841	21488	43943	23103	9477	747	13691	26713	139162	1439571
1842	18710	39838	14104	2328	471	9490	22021	106962	1211007

Bemærkninger:

Kornvarer omfatter: Boghvede, byg, havre, hvede, majs, malt, rug, ærter og vrikker, men ikke hør og raps.

1820-1837 omfatter tallene både formalede og uformalede kornvarer. Efterfølgende er der kun tale om uformalede kornvarer.

1820-1853 omfatter tallene undtaget i 1844 eksport til fremmede steder og Hertugdømmerne.

1854-1864 omfatter tallene kun eksport til fremmede steder. Udførte kornvarer til Hertugdømmerne indgår dermed ikke, hvortil især byer som Nakskov og Nysted udskibede større mængder. Derfor burde deres mængdotal opkorrigeres med ca. 10-20 pct., hvis de skal være direkte sammenlignelige med de foregående tal. Manglende årsberetninger fra toldkammerne i Nykøbing og Stubbekøbing har dog nødvendiggjort anvendelse af tallene fra Statistisk Tabelværk, der fra 1854-1864 ikke inkluderer udførslen til Hertugdømmerne.

1865-1871 inkluderer tallene udførsel til de i 1864 tabte Hertugdømmer.

1854-1871 er de summariske tal fratrasket udførsel landværts.

Fra 1864 opgøres tallene i finansår, der trækker sig fra 1. april til 31. marts

Tallene er eksklusiv forbisejlinger, der under alle omstændigheder udgjorde et fåtal.

År	Bandholm	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Rødby	Sakskø- bing	Strubbekø- bing	Samlet	Kongeriget
1843	30567	56601	24584	10709	157	16161	36935	175714	1487732
1844	64001	115784	37181	11753	170	28885	31825	289599	1904051
1845		111434							
1846						18966			
1847		76354							
1848		101776				35427			
1849		135899				40640			
1850		127709				40167			
1851		88761	52690			34062			
1852		97714	56507			34466			
1853		101230	44210			34245			
1854	79021	89848	54895	36744	30	27405	48205	336148	2540810
1855	78742	84707	46298	39072	0	29272	35627	313718	3252880
1856	72212	75624	50551	29186	0	22959	28533	279065	2203358
1857	79199	94075	47725	35317	0	32020	40925	329261	2359511
1858	64201	82899	62877	11583	0	45679	34865	302104	2337851
1859	64541	80751	65157	15642	0	39022	47098	312064	2833663
1860	71057	91132	59397	26713	0	39041	33724	321064	2258732
1861	78376	103235	46388	39503	0	39895	30280	337677	2576016
1862	58769	70688	42201	27163	0	33412	28900	261133	2166800
1863	73911	86081	64147	47530	360	51789	34139	357597	3127264
1864/65	83910	74362	60323	40119	915	50808	36528	346050	2384138
1865/66	116555	131925	117461	39707	5946	53364	50287	509299	3613877
1866/67	97376	111950	78904	41804	3668	46463	44001	420498	2950162
1867/68	82920	96432	44903	28948	3252	28787	20932	302922	2776007
1868/69	79953	92131	66958	32322	1995	24190	29730	327279	1949907
1869/70	81434	89983	70070	33665	1261	31247	24358	332018	1972350
1870/71	124821	119108	73165	43382	0	48041	34739	443256	3377347
1871/72	109500	107239	81717	37365	0	30168	26455	392444	2842382

Bilag 2

Havnekommissærer på Lolland-Falster¹

Nakskov²

1800	Borgmester Baden, Proprietær Dons, købmand Rasmusen, købmand Die-richsen og købmand Jensen
1805	Amtsforvalter og rådmænd Dankel, købmand Clausen, købmand Kling, køb-mand Raahauge og købmand Vinkel
1810	Borgmester Pontoppidan, købmand J. Bolt, købmand J. Clausen og køb-mand H. Dorph
1815	Borgmester Pontoppidan, købmand J. Bolt, købmand J. Clausen og køb-mand H. Dorph
1820	Borgmester Pontoppidan, købmand J. Bolt og købmand J. Clausen Junior
1825	Borgmester Pontoppidan, ?
1830	Borgmester Pontoppidan, købmand J. Bolt, købmand J. Clausen Junior og købmand L. R. Lønborg
1835	Byfoged Hammerrich, købmand R. Clausen, købmand Engell, købmand P. Gamst og købmand R. Lønborg
1840	Byfoged Hammerrich, købmand R. Clausen, købmand Engell, Krug og skip-per C. Sove
1845	Byfoged Hammerrich, købmand R. Clausen, købmand Engell, Krug og skip-per C. Sove
1850	Byfoged Hammerrich, møller L. Bay, købmand Engell og skipper C. Sove
1855	Borgmester Farsting, købmand A.C. Andresen, møller L. Bay, prokurator Brunezen, købmand Jessen og toldforvalter Sletting
1860	Byfoged Brücke, møller L. Bay, købmand og konsul C. Hage og L. Reimer
1865	Byfoged Brücke, købmand og konsul C. Hage, Hemkel, L. Reimer og købmand Worm

Nykøbing Falster³

1800	Borgmester Brock, købmand Gekel Schierning og købmand O. Thuesen
1805	Borgmester Brock, købmand Gekel Schierning og stadshauptmand og køb-mand Schultz
1815	Borgmester Brock, købmand Gram og stadshauptmand og købmand Schultz
1820	Borgmester Højer (konstitueret), købmand Gram og stadshauptmand og købmand Schultz
1825	Borgmester Møller, købmand Gram og stadshauptmand og købmand Schultz
1830	Borgmester Møller, købmand Gram, stadshauptmand og købmand Schultz, C. H. Bruun og købmand R. Sidenius
1835	Borgmester Møller, stadshauptmand og købmand Schultz og købmand R. Si-denius
1840	Borgmester Møller, købmand R. Sidenius og købmand Chr. Løye
1845	Borgmester Møller, købmand R. Sidenius og købmand Bønnelycke
1850	Borgmester Møller, købmand R. Sidenius og købmand Bønnelycke
1855	Borgmester Auning (konstitueret), købmand Bønnelycke, toldforvalter Ege-beck, købmand Frisenette og skibsbygger E.C. Benzon
1860	Borgmester Pontoppidan, tobaksfabrikant Baagø, toldforvalter Egebeck, købmand Frisenette og fabrikant og skibsbygger E.C. Benzon
1865	Borgmester Pontoppidan, tobaksfabrikant Baagø, toldforvalter Egebeck, købmand Frisenette og fabrikant og skibsbygger E.C. Benzon

¹ For overskuelighedens skyld er havnekommissærerne opgjort med fem års intervaller.

² RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- & Fyrvesen, Nakskov havnesag; LAS, Nakskov rådstuearkiv, Havnekommissionens forhandlingsprotokol.

³ Schiøttz s. 93.

Nysted¹

1800	Byfoged J. C. Gierlov, købmand P. Clausen og skipper N. Siøe
1805	Byfoged J. C. Gierlov, købmand P. Clausen og købmand M. Mackeprang
1810	?
1815	Byfoged Høyen, købmand M. Mackeprang og toldbetjent Kruman
1820	Byfoged From, købmand M. Mackeprang og toldbetjent Kruman
1825	Byfoged From og købmand M. Mackeprang
1830	Byfoged J. Schwensen, købmand M. Mackeprang og toldinspektør Styrup
1835	Byfoged J. Schwensen, købmand J. Mackeprang og toldinspektør Styrup
1840	Byfoged J. Schwensen, købmand Suhr og købmand Hirsøl
1845	Byfoged J. Schwensen, købmand Suhr og købmand Chr. Fr. Burmeister
1850	Byfoged J. Schwensen, købmand Suhr og købmand Chr. Fr. Burmeister
1855	Byfoged J. Schwensen, købmand Bønnelycke, toldforvalter Bruunsmann, bager Christoffersen og slagter Eriksen
1860	Byfoged J. Schwensen, købmand Chr. Fr. Burmeister, toldforvalter Bruunsmann, slagter Eriksen og Clausen
1865	Byfoged J. Schwensen, købmand Suhr, toldforvalter Bruunsmann, Bekker og Clausen

Sakskøbing²

1800	Byfoged C. H. Colding, købmand J. Junior og købmand J. Carlsdorph
1805	Byfoged C. Hartmann, købmand J. Junior og købmand J. Carlsdorph
1810	Byfoged C. Hartmann, købmand J. Junior og købmand J. Carlsdorph
1815	Byfoged C. Hartmann, købmand J. Junior og købmand J. Hansen
1820	Byfoged C. Hartmann, købmand Kronmann og købmand C. C. Kølle
1825	Kammeråd og toldinspektør Schougaard, Købmand Kronmann og købmand Dorph
1830	Købmand Dorph, værtshusholder T. O. Nørregaard og købmand J. Hansen
1835	Byfoged P. S. Ravnkilde og købmand J. Hansen
1840	Byfoged P. S. Ravnkilde og købmand Bøttern
1845	Byfoged P. S. Ravnkilde, købmand Bøttern og købmand & skipper H. Christensen
1850	Byfoged P. S. Ravnkilde, købmand Bøttern og købmand & skipper H. Christensen
1855	Byfoged P. S. Ravnkilde, skipper H. Christensen, købmand Fæster og toldforvalter Schiøtt
1860	Byfoged P. S. Ravnkilde, købmand Fæster, toldforvalter Schiøtt og købmand C. Kronmann
1865	Byfoged P. S. Ravnkilde, købmand Fæster og købmand C. Kronmann

Stubbekøbing³

1800	Byfoged J. N. Canariis, købmand Staal og købmand D. Scheel
1835	Byfoged J. Buntzen, toldkasser J. Koch, agent og købmand L.J. Benzon og bagermester Knudsen
1840	Byfoged J. Buntzen, agent og købmand L.J. Benzon, bagermester Knudsen og toldinspektør Breyn
1845	Byfoged V. M. Petræus, agent og købmand L.J. Benzon, bagermester Knudsen og toldinspektør Breyn
1850	Byfoged V. M. Petræus, agent og købmand L.J. Benzon, bagermester Knudsen og toldinspektør Breyn
1855	Byfoged Oxellbøll, agent og købmand L.J. Benzon, bagermester Knudsen og H. Sørensen
1860	Byfoged Oxellbøll, købmand C.B. Benzon, bagermester Knudsen og julies
1865	Byfoged Oxellbøll, købmand C.B. Benzon og H. Sørensen

1 RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- & Fyrvæsen, Nysted havnesag; LAS, Nysted rådstuearkiv, Havnekommissionens forhandlingsprotokol.

2 LAS, Sakskøbing rådstuearkiv, Havnekommissionens forhandlingsprotokol.

3 LAS, Stubbekøbing rådstuearkiv, Havnekommissionens kopibog; RA, Havneregnskaber, Havneregnskabet for Stubbekøbing 1849-1868.

Bilag 3

Udvalgte havneafgifter

Udvalgte havneafgifter omkring år 1800 i skilling (sk.)¹

	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Saks- købing	Stubbe- købing
Skibsaftgifter					
Indenbys skibe (pr. læst)	2	4	8	4	
Udenbys skibe (pr. læst)	2	4	12	4	
Ballastpenge (pr. læst)	—	—	—	—	
Kølhaling (pr. læst)	6	—	—	—	
Vinterleje (pr. læst)	8	—	—	—	
Vareafgifter					
Brændevad (pr. favn)	2	8	8	8	
Kornvarer (pr. tønde)	1/1	(1/4)1/2	(1/4)1/2	3	
Smør (pr. tønde)	4	—	—	16	
Tjære (pr. tønde)	2	2	2	6	

Bemærkning: Nakskovs takst er fra 1798, Nysteds fra 1801, Nykøbings fra 1803 og Saksøbings fra 1803. I Stubbekøbing fandtes ingen havneafgift. Oveni havneafgiften skulle skibe, der anløb Saksøbing, svare 1-1/2 sk. pr. tønde korn og en vognafgift til ejeren af Oreby skibsbro.

Udvalgte havneafgifter i 1820'erne i skilling (sk.)²

	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Saks- købing	Stubbe- købing
Skibsaftgifter					
Indenbys skibe (pr. læst)	2	2	12	4	
Udenbys skibe (pr. læst)	2	4	16	4	
Ballastpenge (pr. læst)	—	—	8	—	
Kølhaling (pr. læst)	6	1 1/2	3	—	
Vinterleje (pr. læst)	8	—	fri/32	—	
Vareafgifter					
Brændevad (pr. favn)	2	8	12	8	
Kornvarer (pr. tønde)	1/2	1	1 1/2	3	
Smør (pr. tønde)	4	—	14	16	
Tjære (pr. tønde)	2	4	4	6	

Bemærkning: Nakskovs takst er fra 1798, Nysteds fra 1823, Nykøbings fra 1828 og Saksøbings fra 1803. I Stubbekøbing fandtes ingen havnetakst. Under vinterleje angiver det første tal taksten for indenbys skibe, mens det andet er for udenbys skibe. Oveni havneafgiften skulle skibe, der anløb Saksøbing, svare 1-1/2 sk. pr. tønde korn og en vognafgift til ejeren af Oreby skibsbro.

1. RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- & Fyrvesen, Protokol over havneafgifter i København og købstæderne 1794-1837; RA, Generaltoldkammeret, Havne-, Kanal- & Fyrvesen, Specielle havne- og brorakster for Sjælland og Lolland-Falster 1798-1848.

2. Se note 1.

Udvalgte havneafgifter fra 1845 i skilling (sk.)¹

	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Saks- købing	Stubbe- købing
Skibsaftiger					
Indenbys skibe (pr. læst)	1	2	12	4	2
Udenbys skibe (pr. læst)	2	4	16	6	4
Ballastpenge (pr. læst)	4	2	8	2	—
Kølhaling (pr. læst)	1	1 1/2	3	1	1
Vinterleje (pr. læst)	fri/2	fri/4	fri/32	fri/6	fri/8
Vareafgifter					
Brændevad (pr. favn)	6	6	12	8	6
Kornvarer (pr. tønde)	1	1	1 1/2	2	2
Smør (pr. tønde)	4	4	14	6	12
Tjære (pr. tønde)	12	4	4	4	3

Bemærkning. Oveni havneafgiften skulle skibe, der anløb Saks-købing, svare 1-1 1/2 sk. pr. tønde korn og en vognafgift til ejeren af Oreby skibsbro. Havneafgiften for at ud-skibe kornvarer fra Bandholm var 2 1/4 sk. pr. tønde, hvortil der kom en skibsaftigt på 12-16 sk. pr. læst.

Udvalgte havneafgifter i 1852/56 i skilling (sk.)²

	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Saks- købing	Stubbe- købing
Skibsaftiger					
Indenbys skibe (pr. læst)	1	4	6	4	3
Udenbys skibe (pr. læst)	2	4	6	6	6
Ballastpenge (pr. læst)	4	2	3	2	2
Kølhaling (pr. læst)	1	1 1/2	1 1/2	1/2	1
Vinterleje (pr. læst)	—	—	—	—	—
Vareafgifter					
Brændevad (pr. favn)	6	8	16	8	6
Kornvarer (pr. tønde)	1	1 1/2	2-3	2	2
Smør (pr. tønde)	12	12	8	16	12
Tjære (pr. tønde)	4	4	6	4	3

Bemærkning.: Nakskovs, Nykøbings, Nysteds og Stubbekøbings takst er fra 1852, mens Saks-købings er fra 1856. Oveni havneafgiften skulle skibe, der anløb Saks-købing, svare 1-1 1/2 sk. pr. tønde korn og en vognafgift til ejeren af Oreby skibsbro.

1 RA, Trafikministeriet, Nakskov havnesag 1849-1868; RA, Trafikministeriet, Nysted havnesag 1849-1868; RA, Trafikministeriet, Saks-købing havnesag 1849-1868; RA, Trafikministeriet, Nykøbing Falster havnesag 1849-1868 & RA, Trafikministeriet, Stubbekøbing havnesag 1849-1868.

2 Se note 3.

Bilag 4

Hjemmehørende skibe på Lolland-Falster 1798-1867¹

	Bandholm		Nakskov		Nykøbing		Nysted		Sakskøbing		Stubbekøbing	
	Antal	Kmcl.	Antal	Kmcl.	Antal	Kmcl.	Antal	Kmcl.	Antal	Kmcl.	Antal	Kmcl.
1798-1802	10	75	22	288	9	126	4	46	4	64	4	48
1803-1807	17	117	30	366	10	131	6	73 ²	5	66	4	40
1808-1812	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1813-1817	13	100 ¹	34	324	12	128	7	54	3	27	8	82
1818-1822	22	161	32	247	16	145	5	47	2	15	10	110
1823-1827	23	225	26	242	11	104	3	31	1	12	8	119
1828-1832	21	235	23	235	7	92	3	25	3	43	6	106
1833-1837	19	167	28	435	10	92	3	25	3	38	11	190
1838-1842	19	160	25	440	9	182	4	46	2	27	13	352
1843-1847	23	255	35	465	12	224	6	81	2	22	17	457
1848-1852	25	387	34	463	15	241	6	68	6	65	18	539
1853-1857	43	849	37	678	22	504	8	111	8	92	19	640
1858-1862	50	983	44	1017	30	685	8	167	12	299	17	476
1863-1867	46	858	51	1229	31	734	11	157	9	221	18	486

1 Kilde: 1798-1807: Monrad Møller (1981) bilag 2,32-2,45.

1813-1862: Monrad Møller (1988) s. 43.

1863-1867 Statistisk Tabelværk II række, bd. 26; Statistisk Tabelværk, III række, bd. 6,7,9 og 13.

Bemærkninger: For at imødegå store periodiske udsving er skibenes antal og drægtighed opgjort som femårsgennemsnit med afrundede tal.

Fra perioden 1808-1812 foreligger ingen pålidelige tal.

2 For årstallet 1807 foreligger ikke præcise oplysninger.

3 Mens antallet af skibe er oplyst, så er læsterallet for året 1817 uoplyst.

Bilag 5

Ind- og udgående indenrigs- og udenrigsfart¹

Nakskov

		Indenrigsfart			Udenrigsfart		
		Antal	Læster	Bestuvning	Antal	Læster	Bestuvning
1826	Indgående	314	3588	664	35	554	133
	Udgående	295	3064	2772	49	1055	984
	heraf til København	149	2028	2016			
	heraf til Norge				23	408	402
	heraf til England				11	391	377
1837	Indgående	249	2911	853	44	962	273
	Udgående	227	2338	1649	74	1925	1718
	heraf til København	104	1499	1196			
	heraf til Norge				45	925	899
	heraf til England				12	563	446
1844	Indgående	341	2608	1221	65	1706	811
	Udgående	350	4399	2068	132	3442	2854
	heraf til København	65	1283	546			
	heraf til Norge				40	807	707
	heraf til England				63	1881	1654
1850	Indgående	358	4217	1430	75	2006	1461
	Udgående	223	1830	620	128	4486	3961
	heraf til København	41	315	98			
	heraf til Norge				44	852	765
	heraf til England				61	2915	2888
1856	Indgående	320	3155	1960	109	2471	2349
	Udgående	300	2563	1086	130	3195	2363
	heraf til København	42	487	404			
	heraf til Norge				62	1190	927
	heraf til England				34	1532	1337
1871	Indgående	387	2822	2308	171	4604	3736
	Udgående	388	2421	1696	171	4992	3576
	heraf til København						
	heraf til Norge						
	heraf til England						

1 Kilde: 1826: Statistisk Tabelværk, I række, 3. hæfte.

1837: Statistisk Tabelværk, I række, 3. hæfte.

1844: Statistisk Tabelværk, I række, 12. hæfte.

1850: Statistisk Tabelværk, I række, 20. hæfte.

1856: Trap (1856) s. 803, 808, 814, 874 og 878.

1871: Trap (1873) s. 339, 347, 357, 437 og 446.

Bemærkninger: Hovedkilden er Statistisk Tabelværk, som dog er noget ujævn, fordi den kun oplyser om årene 1826, 1834, 1837 og 1844-1852. Herefter er materialet springende, fordi toldernes årsberetning, der findes fra ca. 1845 fra Nakskov og Sakskøbing, beklageligvis ikke er bevaret fra Nykøbing før 1882 og fra Nysted før 1854. Der bevarede materiale rummer i øvrigt også en del lakuner. Derfor omfatter bilaget kun enkelte udvalgte år, hvilket selvsagt er problematisk, fordi de udvalgte år ikke nødvendigvis kan betragtes som repræsentative. Alligevel afspejler tallene, der er afrundet, en klar tendens. Stikprøver i årsberetningerne fra Nakskov, Nysted og Sakskøbing har vist tendensen fra de udvalgte år hviler på et solidt om end generelt fluktuerende grundlag. De manglende udspecificeringer for årene 1856 og 1871 skyldes bortkomne årsberetninger.

		Indenrigsfart			Udenrigsfart		
		Antal	Læster	Bestuvning	Antal	Læster	Bestuvning
1826	Indgående	350	5209	427	20	321	144
	Udgående	350	5141	4446	22	423	392
	heraf til København	198	3514	3485			
	heraf til Norge				13	257	257
	heraf til England				4	128	120
1837	Indgående	234	2652	630	49	750	431
	Udgående	220	2377	1835	60	1048	905
	heraf til København	110	1442	1428			
	heraf til Norge				32	621	602
	heraf til England				5	159	158
1844	Indgående	253	3415	1407	46	918	571
	Udgående	246	2932	1978	57	1348	970
	heraf til København	63	1028	962			
	heraf til Norge				21	427	356
	heraf til England				17	578	513
1850	Indgående	260	3439	1106	43	1615	884
	Udgående	247	2710	1417	64	2223	1877
	heraf til København	75	1261	881			
	heraf til Norge				12	190	183
	heraf til England				35	1786	1656
1856	Indgående	327	3525	1591	70	1882	1743
	Udgående	315	3107	1435	87	2577	1653
	heraf til København						
	heraf til Norge						
	heraf til England						
1871	Indgående	327	2884	2242	243	4485	4092
	Udgående	375	3364	2296	204	3631	2638
	heraf til København						
	heraf til Norge						
	heraf til England						

		Indenrigsfart			Udenrigsfart		
		Antal	Læster	Bestuvning	Antal	Læster	Bestuvning
1826	Indgående	98	1151	123	20	356	63
	Udgående	86	871	821	30	600	592
	heraf til København	28	333	332			
	heraf til Norge				10	182	176
	heraf til England				10	244	244
1837	Indgående	112	1393	271	17	301	100
	Udgående	107	1212	805	22	473	385
	heraf til København	46	703	639			
	heraf til Norge				7	193	193
	heraf til England				2	57	57
1844	Indgående	105	1272	272	13	269	61
	Udgående	101	1118	900	17	454	360
	heraf til København	39	665	590			
	heraf til Norge				5	104	101
	heraf til England				7	314	254
1850	Indgående	119	1863	302	19	494	297
	Udgående	98	1030	898	36	1200	1177
	heraf til København	42	619	585			
	heraf til Norge				15	387	387
	heraf til England				17	782	779
1856	Indgående	125	1760	625	26	513	413
	Udgående	102	1026	771	42	1260	949
	heraf til København	36	456	430			
	heraf til Norge				7	153	117
	heraf til England				19	835	761
1871	Indgående	86	1477	415	73	1719	631
	Udgående	89	1001	820	68	2084	1247
	heraf til København	36	458	422			
	heraf til Norge				4	86	38
	heraf til England				6	238	238

		Indenrigsfart			Udenrigsfart		
		Antal	Læster	Bestuvning	Antal	Læster	Bestuvning
1826	Indgående	138	1534	196	22	315	67
	Udgående	139	1477	1118	26	341	281
	heraf til København	52	645	635			
	heraf til Norge				9	105	71
	heraf til England				5	152	126
1837	Indgående	171	1834	236	30	506	217
	Udgående	156	1577	1371	17	383	355
	heraf til København	77	1037	1025			
	heraf til Norge				13	338	322
	heraf til England				—	—	—
1844	Indgående	130	1709	298	18	373	67
	Udgående	133	1401	1111	36	1094	952
	heraf til København	53	869	854			
	heraf til Norge				6	143	126
	heraf til England				22	880	788
1850	Indgående	139	1899	385	22	358	117
	Udgående	117	992	651	41	1246	1146
	heraf til København	36	367	319			
	heraf til Norge				9	201	196
	heraf til England				22	993	950
1856	Indgående	181	2040	973	21	392	322
	Udgående	169	1469	536	29	803	684
	heraf til København	40	553	384			
	heraf til Norge				6	125	102
	heraf til England				12	559	536
1871	Indgående	101	1785	586	76	1606	1528
	Udgående	123	1489	552	55	1952	1135
	heraf til København	33	482	406			
	heraf til Norge				4	50	50
	heraf til England				3	216	216

Stubbekøbing

		Indenrigsfart			Udenrigsfart		
		Antal	Læster	Bestuvning	Antal	Læster	Bestuvning
1826	Indgående	151	2246	230	24	411	81
	Udgående	149	2103	1745	28	593	525
	heraf til København	73	1312	1284			
	heraf til Norge				20	351	296
	heraf til England				6	226	220
1837	Indgående	216	2936	374	32	660	255
	Udgående	186	2516	1995	42	990	901
	heraf til København	88	1584	1568			
	heraf til Norge				34	733	671
	heraf til England				3	150	150
1844	Indgående	158	2424	678	44	991	432
	Udgående	139	1710	1289	75	2041	1391
	heraf til København	65	957	938			
	heraf til Norge				24	500	340
	heraf til England				31	1196	894
1850	Indgående	182	2756	561	42	639	353
	Udgående	129	1529	790	73	1955	1748
	heraf til København	49	690	555			
	heraf til Norge				36	769	696
	heraf til England				20	982	960
1856	Indgående	169	2261	830	44	940	826
	Udgående	154	1557	610	65	1668	928
	heraf til København						
	heraf til Norge						
	heraf til England						
1871	Indgående	96	1780	1686	196	1297	884
	Udgående	89	2093	964	156	1085	1121
	heraf til København						
	heraf til Norge						
	heraf til England						

Bilag 6

Havnekassens anlægsudgifter¹

År	Nakskov	Nykøbing	Nysted	Sakskøbing	Stubbekøbing
1800	955	54			
1801	986	677	325		
1802	1079	98	111		
1803	942	682	286	3105	
1804	1471	24	262	1204	
1805	1035	86	368	1378	
1806	823	209	293	1148	
1807	676	892	129	620	
1808	344	97	112	0	
1809	185	172	70	0	
1810	233	84	3	0	
1811	677	0	0	?	
1812	3540	66	0	568	
1813	118	6	1	0	
1814	582	515	97	0	
1815	1601	57	499	10	
1816	2763	0	477	10	
1817	3166	2012	161	10	
1818	631	?	91	10	
1819	860	0	693	1909	
1820	458	117	614	3007	
1821	4196	1513	376	4163	
1822	3514	749	766	2102	
1823	454	727	919	2693	
1824	743	627	334	2550	
1825	1247	834	592	3139	
1826	1294	337	743	2062	
1827	501	1356	1101	1536	
1828	1151	4403	793	2071	
1829	675	1538	1389	1618	
1830	2888	1141	779	1367	
1831	1176	1194	1475	1059	
1832	876	1414	1031	1213	
1833	1155	686	773	528	

1 Kilde: RA, Reviderede regnskaber, Havneregnskabet for Nakskov 1798-1848.

RA, Reviderede regnskaber, Havneregnskabet for Nykøbing Falster 1800-1848.

RA, Reviderede regnskaber, Havneregnskabet for Nysted 1801-1848.

RA, Reviderede regnskaber, Havneregnskabet for Sakskøbing 1803-1848.

RA, Reviderede regnskaber, Havneregnskabet for Stubbekøbing 1839-1848.

RA, Havneregnskaber, Havneregnskabet for Nakskov 1849-1868.

RA, Havneregnskaber, Havneregnskabet for Nykøbing Falster 1849-1868.

RA, Havneregnskaber, Havneregnskabet for Nysted 1849-1868.

RA, Havneregnskaber, Havneregnskabet for Sakskøbing 1849-1868.

RA, Havneregnskaber, Havneregnskabet for Stubbekøbing 1849-1868.

Bemærkninger: Anlægsudgifter inkluderer ikke afdrag på gæld, lønudgifter og andre såkaldte små udgifter.

Beløbene er i årets priser i den gældende møntfod dvs. rigsdaler (rd.) 1800-1813 og rigsbankdaler (rbd.) 1813-1868.

Oplysningerne mangler for Nakskov i 1850, Nykøbing Falster i 1818 og Sakskøbing i 1811.

År	Nalskov	Nykøbing	Nysted	Salskøbing	Stubbekøbing
1834	601	730	1312	850	
1835	920	869	1924	1848	
1836	816	1541	1469	1039	
1837	422	924	1001	453	
1838	2313	3361	1209	1364	
1839	814	1312	1239	1319	8218
1840	988	1653	1027	1921	857
1841	163	481	1799	1615	825
1842	1760	649	1446	3223	82
1843	2705	682	159	1299	9855
1844	2704	1736	1447	1414	941
1845	3692	3991	842	1694	747
1846	6515	7855	2032	1759	1427
1847	5000	1014	1420	1535	2219
1848	12881	494	302	1524	172
1849	12767	312	783	1697	265
1850	?	5215	1968	1879	2204
1851	176	1123	393	2150	5680
1852	410	2226	1959	1910	2916
1853	1522	1807	492	1924	1057
1854	2095	2331	793	1708	804
1855	2413	2654	3075	1080	366
1856	1871	1713	11702	1445	607
1857	1452	2773	3212	2966	2257
1858	469	10566	4387	1637	228
1859	10047	4624	192	2906	546
1860	9162	2722	2394	5829	681
1861	733	1148	2629	5460	1416
1862	3190	1004	402	2860	413
1863	11544	1780	962	3123	396
1864	6965	1434	500	5264	1355
1865	4199	1139	637	3089	972
1866	3957	1224	301	3139	1648
1867	6388	16220	1430	2970	1560
1868	7347	2840	3128	3453	296

Plimsollere under dansk flag 1870-1900

Sleipners forlis

Den 19/11 1880 skete ved Jyllands vestkyst et forlis, som vakte stor opsigt. Tabene var store. Journalister skrev om vragdele, der var så pilrødne, at de kunne pilles fra hinanden med fingrene. Ekspertes, navnlig skibsførere, skrev forargede læserbreve. Alt dette røre medvirkede til, at rederen blev retsforfulgt for strafbar uagtsomhed.

»Flokken ombord var så temmelig broget – Møller hed en, og Svenson en anden – søen tog os, men hvem? Nå ja; – vi kom som en »dod mand« på stranden», skrev digteren Holger Drachmann, da han havde hørt om Sleipners katastrofale forlis. Her går Sleipner ud fra Grimsby på sin sidste rejse. (Illustreret Tidende 1880-81).

Det forliste skib var barken *Sleipner*, 357 nrt., oprindeligt *Felix*, bygget i USA i 1853, kraftigt dimensioneret og beregnet til sejlads med erts rundt om Kap Horn. Skibet blev købt til Danmark i 1862 af firmaet A. N. Hansen og sejlede herefter i de følgende 5 år verden tynd under Dannebrog, bl. a. i trafik til Indien og Comorerne. Imidlertid lod det sig ikke længere udsætte med udskiftning af dæk- ket, hvis skibet skulle fortsætte i samme fart, men tiderne var dårlige, og i 1867 valgte firmaet Hansen i stedet at sætte skibet til salg. Køberne blev to Dragør-kaptajner, som dannede et interessentskab.



I tidens løb bakkede de to kaptajner ud, forskellige Thisted-parthavere trådte i stedet, og i 1877 trådte den senere tiltalte Peter de Nully Brown i København til som korresponderende reder. Brown overtog efterhånden mere og mere af skibet og ejede i 1880 8 tolvte dele, skibets kaptajn på den fatale rejse i 1880 3 tolvte dele og en landmand på Thisted-kanten den sidste tolvtedel.¹

Der blev ikke lejlighed til at give *Sleipner* et nyt dæk. Tværtimod var skibet i sine sidste år undergivet et ret uforstyrret forfald, og det rutsjede ned gennem forskellige klassificeringsselskabers lister. Fra de mere velanskrevne selskaber til de mindre velanskrevnes og fra de pænere klasser til de lavere – og så helt ud. Veritas klassificerede det lavere og lavere og måtte i 1870 overlade klassificeringen af *Sleipner* til Danske Lloyd. Det selskab fralagde sig ansvaret efter en inspektion af skibet i 1876, og nu måtte Schweizisk Lloyd tage over.

I 1877 foretog også det selskab en inspektion. Et sørgeligt syn mødte synsmanden, kaptajn Kruse. I agterstavnen var der fremskreden råddenskab og fyrsvamp, bolte var gennemtærede, og man havde sat blystrimler uden på nåderne mange steder for at holde på værket; skibet var »mere bugtet end før« og agterenden hang ganske meget. Kruse frarådede på det bestemteste Schweiziske Lloyd at give skibet nogen klasse, og ingen andre ville træde i stedet.

Kort efter sidste inspektion forsøgte man ganske vist at rette op på de værste skader ved at lægge en kraftig jernskinne om barkens agterende, men ellers foretog man sig stort set intet. Ved forliset tre år efter må *Sleipner* altså have været meget medtaget. En indkaldt ekspert udtalte da også ret generelt, altså uden at have inspiceret *Sleipner*, at et skib som dette, 27 år gammelt, dårligt vedligeholdt og konstrueret med ugalvaniserede bolte, nødvendigvis måtte være i meget dårlig forfatning. Skibet kunne ved en overfladisk betragtning se meget pænt ud, men fugten ville være trængt gennem dækket og have angrebet boltene i overskibet. Tæring tog boltene, og samtidig ville træet omkring dem blive »jernsygt«; det ville blive løst og mørt. Dermed svækkedes de for skibet så vigtige forbindelser som bjælkevæger, vaterbord og træknæ. Skaden var fatal.

For mandskabet på *Sleipners* sidste rejse betød dette i første omgang et stort arbejde ved pumperne. *Sleipner* var ankommet til Grimsby med træ fra Den Botniske Bugt, og mens det tog sin kulreturlast ind, begyndte det medtagne skrog at lække ret alvorligt. Folkene blev mere og mere betænkelige ved den forestående rejse over Nordsøen til København, og til sidst nægtede de at stå ud, hvis ikke skipperen foretog sig et eller andet. Efter lange forhandlinger gik Møller så med til at købe en ny redningsbåd, den gamle var ubrugelig, og til at hyre yderligere 3 mand, som skulle hjælpe ved pumperne. Herefter kunne der lettes, og 12/11 stod *Sleipner* ud fra Grimsby.

Hvad der herefter skete står ikke helt klart. *Sleipners* logbog drev i land ved forliset, og af den læste man senere, at skibet under over-

1 En væsentlig del af stoffet om *Sleipners* forlis er hentet fra aviserne Dagstelegraphen og Nationaltidende i perioden 21/11-27/11 1880, (Herman Bangs artikel kom 27/11 1880 i Dagstelegraphen). I øvrigt spiller arkivalier på Landsarkiver for Sjælland en stor rolle, navnlig pakken »Barkskibet *Sleipners* forlis 19/11 1880« i Københavns Kriminal- og Politirets 4. Kriminalkammer, Diverse sager (heri er synsrapporter, ekspertudtalelser og oplysninger om *Sleipners* tidligere karriere), og samme myndigheds domsprotekol nr. 55 (under 17/2 1883 findes dommen i *Sleipner*-sagen med en del fakruelle oplysninger).

farten ramtes af en orkan. Den var fra vest og bar skibet frem mod målet i stor fart, men samtidig slog den *Sleipner* endnu mere læk, end det var i forvejen, og efter de to dage i fuld fart måtte pumperne være bemanded dag som nat. Imidlertid – 18/11 skulle det værste være overstået, og man sigtede Hirtshals fyr.

Dette er så nogenlunde sidste meddelelse i logbogen, og dommerne kunne blot konstatere, at skibet herefter ændrede kurs og i stedet for at gå i nordøstlig retning mod en runding af Skagen, gik det mod sydvest og blev observeret på denne kurs fra Hanstholm fyr den 19/11. Kort efter gik skibet mod land og strandede på den yderste revle ved Ørhage.

Vejret var roligt, og foreløbigt stod *Sleipner* stille på den yderste revle. Men omkring middag blæste det op, og efterhånden stod en kuling ind mod kysten. Bølgerne splittede nu skibet fuldstændigt ad, der gik kludder i redningsarbejdet, og én efter én forsvandt besætningsmedlemmerne i bølgerne. Alle 14 ombord druknede.

Aviserne fandt de store overskrifter frem og skrev om en ren skandale. Dagstelegrafen satte sin topreporter, forfatteren Herman Bang, på sagen og slog fast at hvert ilanddrevet stykke af *Sleipners* rådne tømmer skulle ses »som et samvittighedsløshedens udråbstegn«. Retten så nu mere nøgternt på sagen. Ganske vist stod det helt klart, at *Sleipner* var så hårdt medtaget af ælde, slid og slet vedligeholdelse, at skibet aldrig skulle have begivet sig ud på Nordsøen og da slet ikke så sent på efteråret. Men man fandt det ikke bevist, at forliset havde direkte forbindelse med denne manglende sødygtighed, og så var rederfirmaet vanskeligt at dømme. Desuden hævdede reder Brown med held, at han altid overlod det til sine skibsførere at tage stilling til, om deres fartøj var sødygtigt, for den slags havde firmaet ikke indsigt i. På den baggrund frikendtes Peter de Nully Brown helt og holdent.

En frivillig stranding

Der var forskellige teorier om *Sleipners* gådefulde kursændring fra nordøst, mod en runding af Skagen, til sydvest og lige ind mod kysten. En skibsfører ved navn Carl Wilhelm Ewald, der med bange anelser havde overværet *Sleipners* afsejling fra Grimsby, fremsatte i Nationaltidende den teori, at kursændringen skyldtes det midlertidige vindskift fra nordvest til nordøst, som faktisk fandt sted på forlisdagen. *Sleipner* skulle nu have været så medtaget af orkanen, at det var umuligt at gå op mod det kontrære vejr. Skibet ville have arbejdet for meget, og pumperne ikke slå til. Mandskabet skulle under disse omstændigheder have valgt at sætte skibet på grund og håbe på redningsvæsenet. En opsynsmand ved redningsvæsenet var inde på samme spor. Frost hed han, og han havde set *Sleipner* styre direkte mod land. For ham var der ingen tvivl: skibet blev sat på land helt bevidst for at undgå det, der var værre. Frost havde tyde-



Den tremastede bark Elisabeth Rickmers er strandet på Jyllands vestkyst i februar 1894. I det 19. århundrede regnede man med, at halvdelen af strandingerne på vestkysten i virkeligheden var landsætninger. Besætningerne satte skibene på land for at redde livet. (Handels- og Søfartsmuseet).

ligvis overværet fænomenet tidligere og øste af sine erfaringer med, hvordan sådanne frivillige strandinger bedst udførtes: »Når man skal sætte et skib på grund under sådanne omstændigheder, at der er fare for at sejle længere, bør det ske med pres af alle sejl, og så hurtigt som muligt, men når det da er usødygtigt, som dette må antages at have været, risikerer man, at det straks splittes ad«. Frost forklarede videre, at et skib som *Sleipner* – hårdt lastet og vandfyldt – hurtigt ville grave sig ned i revlen og stå dér helt ubevægeligt som et let offer for søerne.¹

Retten var mest tilbøjelig til at tilskrive kursændringen en fejlnavigation og tog ikke muligheden af en frivillig stranding i betragtning. Det kunne den nu ellers godt have gjort, for disse manøvrer var slet ikke usædvanlige. Redaktøren af Søulykkestatistikken fastslog ihvertfald, at af de 10 hhv. 18 strandinger, der var sket på Jyllands Vestkyst i 1894 og 1895, »enhørte imidlertid halvdelen til de såkaldte frivillige strandinger, nemlig 9 skibe med 1809 tons; hvilke, på grund af lækage, tab af rejsning, sejl o.s.v. under sejladsen over Nordsøen, måtte søge redning ved landsætning«.²

Retten kunne også have taget reder Browns meritter og karriere i betragtning. Den blev beskrevet sådan i avisen Dagstelegrafen den 24/11 1880, lige efter *Sleipners* forlis: Rederiet Brown havde i det hele taget været gennemført uheldig med sine skibe, slås det fast i indledningen. »I august 1875 sank dets brig *Venus* ved Øland, og barken *Emmy* forliste ved Dungeness. I april 1875 blev dets skonnert *Carl* borte i Nordsøen, og i oktoberstormene sprang skonnertbrig-

1 Nationaltidende 21/11 og 27/11 1880 samt Folketingets forhandlinger 27/11 1880.

2 Dansk Søulykkestatistik 1895, s. 69.

gen *Baldur* læk i Østersøen og landsattes, medens briggen *Heinrich* blev forladt synkefærdig i Nordsøen; men hertil kommer, at efter Handelskalenderen for 1879 ejede dette rederi ved årets begyndelse syv skibe, af hvilke nu kun tre er tilbage, idet foruden det ulykkelige *Sleipner* barken *Wilhelmine* efter, såvidt vi erindre, at være grundstødt ved Themsen, blev kondemneret og solgt for 45 pund sterling, medens skonnerten *Medea* i april 1879 blev forladt af mandskabet og indbragt til Holland af nogle fiskere, og barken *Esperance* indkom læk hertil i februar i år på rejsen fra Østersøen til England, blev kondemneret og ophugget som rådden efter en søretssag, der vakte en del opmærksomhed ... Endnu ejer rederiet barken *Weser*, skonnerten *Emma Sophie*, der er klassificerede i Germanischer Lloyd i I. klasse 2. afdeling, og briggen *Maria Augusta*, der har klasse i Veritas. Endeligt har Brown Jun. & Co. i år købt kuffen *Ida Engelsmand*, der ligeledes er i Veritas. Samtlige her nævnte fartøjer er, med undtagelse af et, købt i udlandet, og deres alder resp. 42, 37, 28, 27, 27, 26 og 21 år. Det må således betragtes som givet, at rederiet spekulerer i gamle skibe«. Afslutningen på artiklen havde i øvrigt denne passus: »Man tro blot ikke, at med *Sleipner* er vort sidste, vort eneste rådne, pilrådne handelsskib borte. Der findes her i landet flere skuder, der er i højere eller ringere grad af samme surdej, og der findes rederier, som den offentlige mening allerede har dømt«.¹

Træ- og kulfarten

Ingen blev altså dømt i *Sleipner*-sagen. Det er jo heller ikke sikkert, der rigtigt var noget at blive ophidset over. Bang og forskellige andre storstadsjournalister kunne forarges, men måske havde de ikke rigtigt føling med realiteterne. En enkelt katastrofe tæller jo ikke så meget, hvis vi har fat i et uheldigt udslag af noget ret hverdagsagtigt og et fænomen, visse måske ville betragte som en økonomisk nødvendighed.

Og *Sleipner* var faktisk langt fra enestående. Skibet var med alle sine gebrækkeligheder kun ét af mange flere, ja en hel flåde af ganske elendige skibe under dansk flag, Plimsollere.

Sleipners rute og last var også ganske typisk for den forsamling af træ- og kulslæbere, der her er tale om. Det var ældre, efter dansk målestok relativt store sejlskibe – barker, brigger, brigantiner. Deres rute var: op i Den Botniske Bugt efter trælast, som blev leveret i engelske eller skotske havne. Returlasten var kul til levering i normalt København, Nordtyskland eller Sverige.

Denne trafik tog for alvor fart i løbet af 1860'erne, efterhånden som Storbritannien ophævede sine handelsrestriktioner, og det ene svenske og finske savværk efter det andet skød op i Den Botniske Bugt. Farten blev et stort foretagende med deltagelse af handelsskibe fra mange nationer, særligt norske og finske, mens de danske højst spillede fjerde violin. Storhedstiden var 1870'erne, men den var stadigt i fuldt vigør op mod 1900, hvorefter damperne tog over.

¹ Dagstelegrafen 24/11 1880.

Træ og træ er flere forskellige ting. Der var godt og mindre godt træ, og fragtraterne skiftede efter kvaliteten. Indtjeningen skiftede også efter destinationen, og netop sådan viste der sig efterhånden bedre betalte nicher. Blandt dem var sejlads med specialleverancer til visse nordfranske tørhavne, f.eks. Quimper og Granville, som kun kunne besejles ved springflod og var meget vanskelige at anløbe. De leverancer blev et speciale for især Marstals og til en vis grad Svendborgs skibe, efter at de var blevet slået ud af kornfragten i 1880'erne, og denne fart kunne aflønne en række yngre fartøjer.¹

Men det træ, *Sleipner*-klassens skibe sejlede med, var formentligt billigt og ret ringe. Når det bliver specificeret, tales der normalt om pitprops, dvs. træ, der skulle stive minegangene af. Der var overhovedet intet usædvanligt i destinationerne, de lå lige for og krævede ikke specielle kundskaber eller ekspertise, rejserne i ballast var lange, og disse trælaste har ganske sikkert været meget dårligt betalt ton for ton. Det samme gjaldt returlasterne. Kul kunne man altid få som last, og man tog det, om ikke andet så fordi man skulle have ballast. Det er derfor, man i 1877 beregnede indtjeningen for norske skibe i træfragt til 63 kr. pr. registerton, mens den i anden fart var 115 kr.²

Hvordan driver man en rentabel forretning under disse omstændigheder? Det gør man for det første ved at slæbe meget træ og meget kul ad gangen. Så summer det sig, selv om stykprisen er lav. Man skal med andre ord have et ret stort skib. Men dette store skib skal alligevel kun udgøre en relativt begrænset investering, dvs. det skal købes brugt og helst med en del år på bagen. Skibet skal også holdes gående på et skrabet budget. Det forholdt sig sådan, som den engelske shipping-avis Mitchells Maritime Register i 1878 anbefalede de læsere, der var interesseret i farten – de skulle »require a second-hand ship at moderate cost, since the trade cannot support anything else».³

De økonomiske rammer var altså ret stramme. En anden side af det var, at man meget nemt kom ud i problemer med sikkerheden.

Frie hænder

Denne sejlads var da også ganske berygtet. I december 1880 sagde et medlem sådan fra Folketingets talerstol: »Alt hvad der er af danske plimsollere er koncentreret i farten Den botniske Bugt-England. Disse skibe sejler over med tømmer og flyder her på lasten, først på hjemturen med kul begynder problemerne, og så skal der pumpes». Afslutningen på denne svada var: »Farten fra Den Botniske Bugt til England frem og tilbage er vist nok den, der er betjent af de sletteste skibe i verden».⁴

Sagen var flere gange oppe i Rigsdagen, forargelsen var stor, men når det kom til stykket, veg medlemmerne tilbage. Der kom ikke noget lovindgreb, og træ/kulfarten kunne folde sig ud i fuld frihed.

Når det gjaldt sikkerhed, var sølovens bestemmelser helt rudimentære. Der var tilsyn med passagerskibe og med dampskibes

2 Kroman, E.: Marstals søfart indtil 1925, Marstal 1928, s. 193ff. og 296ff.

2 Kiær, A.N.: Bidrag til Belysning af Skibsfartens økonomiske Forhold, Christiania 1877, s. 81.

3 Fischer, Lewis R./Nordvik, H. W.: Shipping and Trade 1750-1950, Pontefract 1990, s. 171.

4 Juel, Folketingets forhandling 2/12 1880.

kedler, men når det gjaldt handelssejlskibe, var loven holdt i almindelige vendinger, som at skipper skulle sørge for, at skibet var i sødygtig stand. I praksis var der, lød konklusionen i 1878, indrømmet redere og skippere en »ukontrolleret frihed« med hensyn til skibets standard såvel som med dets belastning.¹

I midten af 1870'erne henvendte Storbritannien sig til Danmark og flere andre lande og bad dem om at gøre noget ved sagen. Baggrunden var, at englænderne havde oplevet en voldsom udflgning efter deres stramninger af søsikkerhedslovgivningen. Fornemmelsen var, at det var de mere forfaldne skibe, plimsollere i ordets egentlige forstand, der forsvandt til udlandet, og nu frygtede Storbritannien, at andre europæiske lande ville bruge dem i en trafik, som de selv fandt uanstændig, og at britiske redere ville miste markedsandele.

Første danske reaktion var, at udenrigsministeriet undersøgte, om der faktisk var et problem. En ting stod i hvert fald klart, viste sonderingen, importen af brugte engelske skibe var steget markant i de foregående år. I 1872 var der kommet 10 brugte skibe til Danmark fra England, men i 1873 hele 21, i 1874 16 og i de første 10 måneder af 1875 12. Her var tale om ret store skibe, med en gennemsnitsstørrelse på et godt stykke over 200 nrt., og særligt gode har de nok ikke været, for af disse 57 brugte engelske skibe var de 21 allerede forlist ved udgangen af oktober måned 1875.²

Alligevel skete der ikke rigtigt noget. Der blev ganske vist nedsat en kommission, Kommissionen af 24/1 1876 ang. Forholdsregler mod brugen af usødygtige Skibe. Her blev tingene da i hvert fald drøftet igennem, men da det kom til stykket, løb hele arbejdet ud i sandet.

Sleipners forlis i 1880 aktualiserede atter problemerne, men også da uden noget gennembrud. Sagen var nok, at der var mange i Rigsdagen, der tænkte som grosserer Thune. Han havde som medlem af 1876-kommissionen advaret mod at sætte kravene til skibe købt fra udlandet alt for højt. I hvert fald ikke så længe hverken nordmændene eller svenskerne havde justeret deres lovgivning. Landet ville blive udelukket fra en lukrativ handel. Og »den ringe kapital, der stod i sådanne skibe, og den deraf følgende formindskelse af udgifter til forrentning, assurance osv., gjorde det muligt for mindrebemidlede, navnlig skibsførere, at erhverve et sådant skib, hvorved han kunne skaffe et godt udbytte og ofte skabe en formue. Han anså det for en velfærdssag for den lille mand i søfarten, at det ikke blev gjort umuligt at købe udrangerede, fremmede skibe, og i hvert fald burde der ikke lægges hindringer i vejen for købet af skibe, der egne sig til farten med trælast og kul.«³

Thune havde god forståelse for træ- og kulfartens særlige problemer, og det var udgangspunktet for hans argumentation. Disse særlige branche-problemer var nok også påtrængende, når man lige bestemt diskuterede import af udrangerede skibe. Men i det hele taget var det vel økonomiske overvejelser af den ene eller anden art el-

1 Betænkning afgiven af Den ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 24. Januar 1876 til at forhandle om Forholdsregler mod Brugen af usødygtige Skibe under dansk Flag nedsatte Kommission. Kbh. 1878, s. 12.

2 Opgørelsen findes i RA, Udenrigsministeriets arkiv, samlede sager, pk. 768: Usødygtige skibe 1873-82.

3 RA, Indenrigsministeriet, Den ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 24. Januar 1876 til at forhandle om Forholdsregler mod Brugen af usødygtige Skibe under dansk Flag nedsatte Kommission 1876-79, referatprotokol, møde 8/6 1877.

ler hensynet til bestemte søfartskulturer, der længe hindrede en stramning af skibstilsynet. Det blev stort set ved status quo og helt løse tøjler helt op til lidt før 1. Verdenskrig. Der var visse spæde forsøg nu og da, men tilsynet med handelsskibe fik først sin forsigtige start med en ny lov så sent som i 1909.

Sejlsplaner

Da *Sleipner* forliste, var det godt inde i rutinen og havde et par gange om året taget runden fra Den Botniske Bugt til England uden at bestille ret meget andet. Mange andre danske skibe var lige så specialiserede, og kun meget få af dem var ligefrem tip-top. Begge oplysninger kan man få ved at sammenholde oplysninger i konsulatlister og skibsregistreringsprotokoller.

Skibenes bevægelser, last m.v. kan man følge i konsulatsindberetningerne. Der er store huller i rækken af dem, men netop hvad angår træhavnene i Den Botniske Bugt¹ og de større engelske kuludskibningshavne foreligger der komplette rækker af nogenlunde pålidelige lister for adskillige år. Det gælder også for 1875, som er året for en stikprøveundersøgelse i dette kapitel. Oplysningerne om de forskellige skibes byggeår, ejer osv. stammer fra skibsregisteret.

Træ- og kulfartens skibe sejlede efter et nogenlunde fast mønster. De dukkede op ved de svenske og finske savværksdistrikter Söderhamn, Hernösand, Umeå, Sundsvall, Luleå, Björneborg (Pori) og Frederikshamn (Hamina) med flere, så snart der var isfrit heroppe; i 1875 ankom skibene nærmest i eskadrer med få dages mellemrum sidst i maj, først i juni. Næsten alle kom i ballast og langt de fleste med København som udgangspunkt. Enkelte fra Rønne, Korsør eller måske Helsingborg.

Når trælasten var ombord, tiltrådtes næste etape, rejsen til England. Langt de fleste af tømmerskibene var orienterede mod kuldistrikterne. Her var god afsætning for træprodukterne i takt med intensiveringen af kulbrydningen og hele den økonomiske aktivitet i områderne. Navnlig forbruget af mineafstivningstømmer (pitprops) var ganske enormt, for afstivningerne blev meget hurtigt nedbrudt i de skumle omgivelser under jorden.

Den af træskipperne foretrukne kulhavn var i 1870'erne helt afgjort West Hartlepool, som ligger meget bekvemt for et anløbende skib, placeret helt ude ved Nordsøen. Hartlepool fungerede også som terminal for engelsk træimport, og trælastere anløb Hartlepool nærmest i stimer. Givet på forhånd var destinationen dog langt fra. En del træfragtere anløb Newcastle såvel som Hull og Grimsby for at bytte træet til kul, eller de gik til Londons, Antwerpens eller andre nordeuropæiske storbyers havne, og gik så herfra i ballast til kuldistrikterne. Kullasten fra England skulle normalt leveres i en større by ved Østersøen, oftest i København, eventuelt i Kiel, Flensborg eller Swinemünde.

¹ RA, Udenrigsministeriet, depr. f. handels- og konsulatssager, skibslister. Ved »Den Botniske Bugt« forstås her et område nord for en linje øst-vest ved Stockholm. Dvs. Bottenhavet og en række vigtige finske og russiske træudskibningspladser i Finske Bugt inkluderet. Medtaget er følgende distrikter: under de russiske konsulater St. Petersborg (herunder Kronstadt), Narva og »Storfyrstendømmet Finland«, dvs. Uleåborg, Nykarleby, Björneborg, Raumo, Åbo, Helsingfors, Borgå, Lovisa, Frederikshamn (herunder Kotka) og Viborg. Under det stockholmske konsulat: Söderhamn, Hudiksvall, Skelefträ, Luleå, Gefle, Sundsvall, Hernösand og Piteå. Hermed skulle de vigtigste træudskibningsdistrikter i farvandet være dækket.



*De vigtigste træudskibningsdi-
strikter i Den Botniske Bugt*

Anløbsdatoerne i konsulatlisterne viser, at en enkelt runde i den-
ne fart lagde beslag på mindst 3 måneder af et sejlskibs levetid.

Der var faktisk mange af de større danske sejlskibe, der tog den-
ne runde. I 1875 sejlede i alt 137 danske skibe til Den botniske Bugt
for at hente træ. Blandt dem var faktisk en del yngre fartøjer, helt
ned til 8-10-årsalderen. Men den slags skibe var trods alt noget af et
særsyn. Flertallet var langt ældre, og hvad de egentlige specialister i
den fart angår, markant ældre. Med specialister menes her de skibe,
som i 1875 var to gange oppe efter træ.

Blandt dem var briggen *Vulcan* af Dragør, 269 nettoregistertons.

Vulcan ankom første gang til Søderhamn 31/5, direkte fra København i ballast. Fra Søderhamn afgik *Vulcan* den 19/6 med »træ« til Hartlepool, hvor man træffer det igen 6/7. *Vulcan* afgik med sin kullast 20/7 med kurs mod Kronstadt, hvortil den ankom 8/8. Her lastedes planker, igen til Hartlepool, hvor man i denne anden omgang ankom 26/10. Herfra gik kul-turen til København med afgang 2/11.

Den sejlplan var efter bogen, og *Vulcan* brugte altså omkring 6 måneder på sine to runder. Det tidsrum skal man nok betragte som et minimum. I de ikke så få tilfælde, hvor træfragten leveredes i større byer uden tilstødende kuldistrikt, kom rejsetiden herfra til kulminerne oveni. Hertil kunne naturligvis meget ofte komme forsinkelser som værftsbesøg og forhyringsproblemer.¹

Spørgsmålet er, om *Vulcan* eller for den sags skyld *Sleipner* med flere skibe egentligt foretog sig ret meget andet i årets løb end at slæbe skiftevis træ og kul. Visse måneder er stadigt ubesatte, men kildematerialet er faktisk så tæt, at man kan få en vis ide om, hvad der ellers kunne komme på tale. Flere af skibene benyttede det tidlige forår, mens Den Botniske Bugt endnu var islagt, til at supplere med en træfragt fra Danzig til England, således skonnertbriggen *Andreas* af Skelskør. Eventuelt kunne man som briggen *Danmark* af Dragør sidst på vinteren tage turen over Laurvig i Norge og hente træ til England efter at have leveret årets sidste kullast i København. Enkelte skibe af flåden ses også at have tilbragt vinteren med en transport af kul til Portugal, hvorfra der så kunne føres salt som returlast.

Imidlertid er der trods alt for de fleste skibes vedkommende et hul i sejlplanerne fra engang i december til den første opdukken ved træudskibningsstederne i maj, og der bliver nu helt stille om de fleste af skibene. Mange af lakunerne skyldes sikkert huller i kildematerialet, men de kunne også stamme fra, at skibene i lå oplagte for vinteren og ventede på, at isen ville bryde op i Den Botniske Bugt. Også nordmændene var jo stærkt engagerede i træfragt fra Den Botniske Bugt til England, og det er beskrevet, hvordan den norske træfragtsflåde faktisk lå oplagt i et tilsvarende tidsrum.²

Der var 53 skibe, som var oppe at hente træ 2 gange i Den Botniske Bugt i 1875. To af dem, *Hortensia* fra Løkken og *Josefa* fra København, gik ikke til England med varerne, men holdt sig til Østersøen og lossede træet i danske eller nordtyske havne. De øvrige 51 gjorde imidlertid hele runden to gange og må altså kaldes virkelige specialister.

Havets hvide svaner

Navnene på de 53 skibe, der i 1875 var i Den Botniske Bugt to gange efter trælast, fremgår af den følgende tabel. De fleste skibes »skæbne« er også fundet. FS betyder forladt synkefærdigt, BB bortblevet, Grst. grundstødt og Str. strandet. Så vidt muligt er forlissted og last ved forliset anført.

1 I 1877 regnede man med, at en rejse fra Sundsvall med træ til London og derfra tilbage i ballast, altså uden indtagning af kullast, varede mellem 89 og 101 dage for et sejlskib. Se Kiær, A.N.: Bidrag til Belysning af Skibsfartens økonomiske Forhold, Christiania 1877, s. 78.

2 Kiær, A.N.: Bidrag til Belysning af Skibsfartens økonomiske Forhold, Christiania 1877, s. 8f.

Navn	Hjemsted	Nrt.	Alder	Skæbne
<i>Alert</i>	København	301	38	Solgt/Sverige 1876
<i>Alice</i>	Dragør	252	25	FS 1890, træ
<i>Alice og Max</i>	Dragør	358	29	BB 1876 december, kul
<i>Andrens</i>	Skelskør	240	41	Forlist 1882, ballast
<i>Andromeda</i>	København	300	43	Str. 1889, flint
<i>Anna</i>	Dragør	202	23	Ophugget 1878
<i>Annie</i>	Rønne	245	16	BB 1881, Nordsø, kul
<i>Antagonist</i>	København	286	25	Solgt/Sverige 1883
<i>Antares</i>	Dragør	175	13	Forlist? 1894
<i>Auguste</i>	Dragør	158	18	Grst., Læsø 1877, kul
<i>Aura</i>	Dragør	300	28	Solgt/udland 1883
<i>Bay</i>	Horsens	380	50	FS 1877 Nordsø, kul
<i>CarolineSmith</i>	Ålborg	254	25	I live 1889
<i>Cecilie</i>	Rønne	180	39	FS 1888, træ
<i>Charlotte</i>	Dragør	300	60	Ophugget 1883
<i>Chieftain</i>	Marstal	250	29	?
<i>Danmark</i>	Dragør	292	25	Landsat 1882, kaolin
<i>Elvine</i>	København	151	32	Solgt/Norge 1877
<i>Emanuel</i>	Dragør	195	22	Str. 1880/Læsø
<i>Emma</i>	Dragør	260	24	Grst. 1884/Atlant, træ
<i>Emma</i>	Dragør	158	32	Ophugget 1888
<i>Frederikke L.</i>	Rønne	290	23	Skruet ned 1893, kul
<i>Georg</i>	Dragør,	168	56	Str. 1876/Nordsø, træ, jern
<i>Gloriosa</i>	Dragør	293	27	Ophugget 1880
<i>Håbet</i>	Rønne	108	20	Str. 1876/Skagen
<i>Heinrich</i>	København	305	37	FS 1876/Nordsø, kul
<i>Hortensia</i>	Løkken	142	16	I live 1894
<i>James</i>	København	131	?	Kan ikke identificeres
<i>Johanne</i>	Svendborg	200	19	I live 1892
<i>John</i>	København	318	15	FS dec. 1876/Nordsø, kul
<i>John Reay</i>	Dragør	294	13	Solgt/Sverige 1883
<i>Josefa</i>	København	290	37	Solgt/udland 1891
<i>Kattegat</i>	København	292	28	Solgt/Sverige 1881
<i>Mathilde</i>	København	191	?	Ikke identificeret
<i>Ortellius</i>	Dragør	226	34	Solgt/Sverige 1881
<i>Phoenix</i>	København	266	36	Solgt/Sverige 1885
<i>Phoenix</i>	Srubbekøb.	245	26	FS 1879, Østersø, træ
<i>Rapid</i>	Dragør	124	35	Solgt/Sverige 1880
<i>Rapid</i>	Nakskov	138	18	FS 1878, Nordsø, kul
<i>Sleipner</i>	Dragør	357	22	Str. 1880, kul
<i>Sleipner</i>	Svendborg	161	26	Kollision 1882
<i>Sunderland</i>	Neksø	340	22	FS 1878, Nordsø, kul
<i>Soloven</i>	København	318	?	Ophugget 1880
<i>Tordenskjold</i>	Dragør	242	25	Solgt/Sverige 1892
<i>Trovador</i>	Svendborg	162	19	Solgt/Sverige 1883
<i>Tycho Brahe</i>	Vejle	175	3	I live 1892
<i>Velox</i>	Neksø	110	8	Ophugget 1887
<i>Vulcan</i>	Dragør	269	26	FS 1876, Nordsø, kul
<i>Washburne</i>	Varde	192	25	Solgt/Sverige 1878
<i>William</i>	Randers	340	27	Solgt/Norge 1877
<i>Zampa</i>	København	197	21	Landsat 1890, træ
<i>Æro</i>	Marstal	343	16	Konddemneret 1883
<i>Ålborg</i>	Ålborg	430	18	Str. 1877, Bornholm, træ

Alderspræsidenterne blandt de 53 var *Bay* fra Horsens, som i 1875 havde rundet de 50 år, mens *Georg* og *Charlotte*, begge fra Dragør, var hhv. 56 og 60 år gamle. I tabel ser det sådan ud:

0-10 år:	2
11-20 år:	10
21-30 år:	24
>30 år:	14
? år:	3

Samtlige skibe på listen var bygget af træ. Man sætter middellevetiden for et sejlskib fra det 19. århundrede til 30 år. Andre taler om et »økonomisk liv« på 20 år.¹ Man kan vel også sige: er man død ved de 30, er man noget medtaget oppe i tyverne. Disse tommelfingerregler må have haft særlig aktualitet for de større træskibe, der her er tale om, for den type skibe havde svært ved at hænge ordentligt sammen allerede fra stabelafløbningen.

Størstedelen var købt brugt af de redere, som bestyrede dem i 1875. De var på forskellig måde købt i udlandet, enten ved regulært køb eller som indstrandet/havareret skib, og de var købt i en høj alder. *Bay* var 46 år, da C. E. Bay anskaffede skibet fra England i 1871. *George* havde samme alder, da det blev købt til Dragør i 1865 for at nævne nogle af de ældste. Tilstrækkelige oplysninger foreligger for 43 af skibene, og man kan for deres vedkommende beregne, at de i gennemsnit var 22,8 år gamle, da de blev anskaffet af de redere, som lod dem sejle til Den botniske Bugt i 1875.

Der var altså absolut ikke tale om, at skibene var ældet i den samme, påpasselige reders varetægt gennem de mange år. Langt snarere er de blevet anskaffet med lige præcis kul- og træfarten for øje. Skibene var også købt meget billigt ind. Fra skibsregisteret kan hentes oplysninger om priserne og omstændighederne ved indkøbene af 36 af skibene. 7 af disse skibe købtes som havarister eller som indstrandede skibe og til meget lave priser. Tilbage bliver 29 mere regulære handler, hvorfra købspriserne gengives nedenfor.

Indkøbsår	Antal køb	Gennemsnitspris
1865	1	113 kr./nrt.
1867	1	64 kr./nrt.
1868	1	107 kr./nrt.
1869	1	80 kr./nrt.
1870	2	69 kr./nrt.
1871	1	17 kr./nrt.
1872	4	58 kr./nrt.
1873	3	103 kr./nrt.
1874	9	72 kr./nrt.
1875	6	69 kr./nrt.

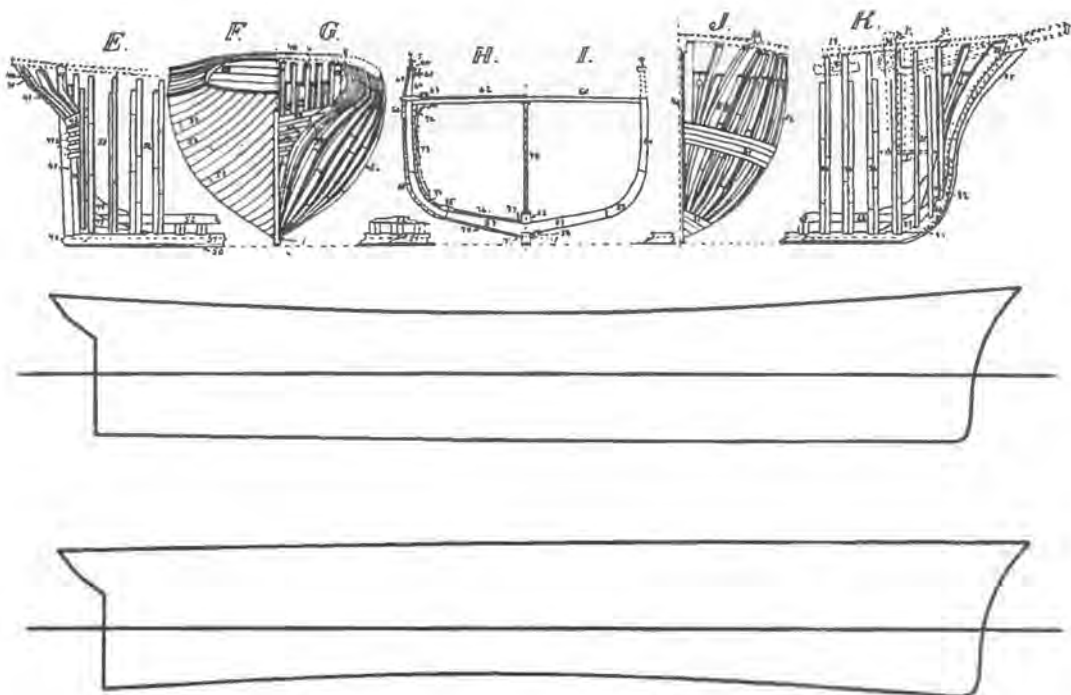
Disse tal kan så sammenlignes med, at man i 1875 fra Dyreborgs

Modstående side:

Et træskib er en kompliceret konstruktion med forstærkninger som kølsvin, kimingsvægere og knæ på alle leder og kanter. Og jo større et træskib er, jo flere forstærkninger behøver det. Hele konstruktionen er imidlertid truet af råd og fyrsvamp. I det 19. århundrede regnede man med, at kun en tredjedel af spanterne, der er en vital del af skroget, var intakte efter 15-20 år i tjenesten. (Illustration fra Jens Kusk-Jensen: Haandbog i praktisk Sømandskab, 1901).

Sleipners agterstavn hang ganske meget, og skibet var mere bugtet end før, konstaterede synsmanden i 1877. Sleipner har nok været kolsprængt. Efterhånden som de store træskibe mistede deres styrke, sank stævn og bæk. En anden side af den tabte styrke var risikoen for alvorlige lækager.

i Ommer/Alexander (red.): *Volumen not Values, Memorial University of New Foundland*, 1979, s. 172.



værft leverede skonnerten *Magdalene* på 140 nrt. til en Fåborg-reder for 45.000 kr.,¹ og at briggen *Christian IX*, 220 nrt., samme år blev bygget i Danmark til en pris på 66.000 kr.² Her var prisen hhv. 321 og 300 kr./nrt., og med alle forbehold kan man slå fast, at de importerede skibe gennemsnitligt kostede mindre end en fjerdedel af prisen på en dansk nybygning i 1875.

Undertiden kan man også gå mere direkte til værks med førstehånds vurderinger af skibene på listen. Vurderingerne stammer fra Sø- og Handelsrettens synsmænd, et korps af skibstømrere og skibsførere, som gik i arbejde, når der kom en havarist til Københavns Havn. Synsmændenes opgave var først og fremmest at taksere skader på havarister, dvs. give udtalelser om, hvad der egentlig var sket, hvordan skaden kunne udbedres og give overslag over, hvad reparationerne ville koste.

Zampa, *Phoenix* og *Søløven* var tre af de i alt syv skibe på listen, som var anskaffet som vrage eller havarister. Historien var mere præcist, at de var strandet i Danmark under den helt katastrofale stormflod i 1872. De var så blevet købt på auktion, repareret og sat i fart.

Spørgsmålet er, hvor grundige reparationerne egentlig har været, for i oktober måned 1875 kom først *Zampa* haltende ind til København efter at være sprunget læk med sin trælast på vej fra Bjørneshavn til Grangemouth. Dækket var mere eller mindre raseret, men

1 Mortensen, O.: Fåborgs Skibsfart 1800-1920, 1979, s. 125.

2 Holm-Petersen, E.: Ærø-sejlskibe. Beretninger og breve fra de hvide sejls dage, red. Kaj Lund, 1958, s. 81.

hertil kom at nåder og stød flere steder var rippede og stød åbne. Det var nødvendigt med en omkalfatring fra vandlinje til dæk, mente synsmændene. Hertil kom reparationer i riggen.

En måned senere, i november 1875, kom så *Phoenix* til København, også efter at være sprunget alvorligt læk undervejs med en trælast.

Nogle år efter, i 1879, var det *Soløvens* tur. Skibet sprang læk undervejs med en trælast og gik ind i København for at få udbedret sine skader. I havnen trak skibet i tomme vand i timen, men undervejs havde det været meget værre, og skibet havde næsten ikke kunnet holdes på pumperne. Synsmændene fandt da også, at kalfatringen over alt stod meget løst. Desuden ville det blive nødvendigt at skifte hele garneringen. Forboltning samt trænaglerne måtte også forny, for de var stærkt nedbrudte.

Det kan lyde som en bagatel, at kalfatringen ryger ud. Men når det er så slemt, som det åbenbart har været her, kan det tyde på mere omfattende skader. En lang række af de forstærkninger, der holdt skibet i ret form har sikkert været meget medtagne og skibene alt for leddeløse. Det har givet spillerum for bordene, der har ligget og skuret mod hinanden ude til søs, så kalfatringen blev presset ud.

Både *Zampa* og *Phoenix* blev imidlertid repareret og kom i fart igen. Derimod mente synsmændene ikke, det kunne betale sig at gøre noget ved *Soløven*. Skibet blev kondemneret og hugget op i 1880 efter godt og vel 6 år under dansk flag.¹

Det var nu ikke bare de gamle havarister, der skaffede synsmændene hovedbrud. Det gjorde briggen *Phoenix* af Stubbekøbing f.eks. også. Skibet var købt til Danmark i 1874. Prisen havde været 1125 pund, hvilket svarede til 85 kr./nrt. *Phoenix* var altså ikke specielt billigt anskaffet. I 1877 var *Phoenix* på vej fra Sundsvall til Newcastle med træ, da det, som det hed, i hård sejlad for at holde klar af land i storm var sprunget læk. Dette er nærmest en standardformulering. Man havde derfor søgt nødhavn i København og repareret her og der, men da man skulle til at sejle videre, havde mandskabet nægtet. De fandt skibet usødygtigt. Sø- og Handelsrettens besigtigelsesmænd blev tilkaldt, og de rapporterede om en medtaget klædning, nogle steder rådden, og om bolte og nagler, der havde rykket sig. Men som skibet lå inde i havn, var det helt tæt, og hvis *Phoenix* holdt sig til lette laster, ville det, selv om det var et gammelt skib, ikke være farligt at sejle videre, fandt synsmændene.² Sø- og Handelsretten regnede åbenbart med, at *Phoenix* sejlede lige så let lastet hjem fra England som på udvejen. Det gjorde det nok ikke.

I den anden ende af prisskalaen er der barken *Bay* fra Horsens. Det canadisk byggede skib var købt i England i 1871 for, hvad der svarer til 16,6 kr. pr. nrt. Allerede i 1872 måtte synsmændene tage stilling til, om *Bay* var sødygtigt. Anledningen var sandsynligvis igen, at mandskabet havde nægtet at sejle videre. Skibet trak kun en

1 LA, Sø- og Handelsretten, skønsforretninger: 1875 nr. 121 (*Phoenix*), 1875 nr. 124 (*Zampa*) og 1879 nr. 65 (*Soløven*).

2 LA, Sø- og Handelsretten, skønsforretninger, 1877 25/9.

halv tomme vand i timen inde i havnen, og bunden måtte derfor være god nok, mente synsmændene. Imidlertid var der på skrogets sider en række lækager, der absolut måtte udbedres, før skibet kunne sejle videre.¹

Blandt de 53 skibe må også fremhæves briggen *Antagonist*. Dette skib var et af flere, som de danske myndigheder havde mistænkt for at være bekvemmelighedsflygtning på flugt fra det skrappe engelske skibstilsyn. At der nok var noget om snakken, tyder alene konsulatlisterne på, for *Antagonist* gik nærmest i engelsk kystfart, hvor det slæbte kul, når det ikke var oppe at hente træ i Den Borniske Bugt. *Antagonist* var kommet under dansk flag i 1873, men »køberen«, et selskab med base i København og en hr. Møller som bestyrende reder, måtte i 1877 finde sig i, at *Antagonist* blev slettet af det danske skibsregister. Myndigheder fandt, at den egentlig ejer var et engelsk partrederi.

Den ulyksalige bark *Sleipner* er også på listen. Rederen var endnu L. Schønnemann fra Dragør, men skibet var stille og roligt ved at glide over på Browns hænder. Brown havde også et skib med på listen i eget navn, nemlig den 37-årige brig, *Heinrich*.

Efter alle solemærker at dømme var de fleste af skibene på listen temmelig miserable og af en kvalitet, der nøje svarede til den fart, de var beskæftiget i.

Knæk og bræk

Og det gik derefter. Forlisene kom i hurtigt tempo. Intet skib røg i 1875. Noget af regningen blev imidlertid betalt i 1876. Den 20/1 strandede skonnertbriggen *Håbet* på Skagen. Tre mand druknede, og skibet blev totalt vrag. 21/10 måtte mandskabet forlade briggen *Heinrich* som synkefærdigt på Nordsøen, og 18/11 strandede Dragør-briggen *George* ved Blyth i England. I december måned forliste hele tre af skibene. *John* sprang læk og måtte forlades synkefærdig den 7/12. *Vulcan* og *Alice & Max* blev efter alt at dømme ofre for en berygtet julestorm. I de følgende år gik det slag i slag. Skæbnen kendes for 51 af skibene på listen, og i løbet af de 5 år fra 1876 til 1880 inklusive forliste i alt 14.

Det var også måden, de forliste på. Kategorien forladt synkefærdig var langt den almindeligste. *Bay*, *Heinrich*, *John*, *Phoenix*, *Rapid* fra Nakskov, *Sunderland* og *Vulcan*, i alt 7 skibe, gik under på den måde, og den for så vidt fuldt dækkende vending »forladt synkefærdig« indebar ikke i sig selv den helt store dramatik, ingen grundstødning, stranding eller kæntring. Skibet kunne bare ikke mere. Der var sprunget læk, var måske ved at gå ned lige så stille, eller vandet i lasten, kahytterne og til sidst måske på dækket, havde gjort det umuligt at være ombord længere. Så vidt var det kommet, at mandskabet besluttede, at nu var det på tide at gå fra borde.

Barken *Sunderland* er et af de 53 skibe på listen, og dets forlis ser ud til at være forløbet så nogenlunde efter sædvanen. Bornholms

¹ LA, Sø- og Handelsretten, skønsforretninger, 1872 nr. 45.

Søassuranceforening, der havde forsikret *Sunderland* for 20.000 kr., mente ikke, det havde været nødvendigt at forlade skibet, og ville derfor ikke udbetale forsikringssummen. Det kom til retssag. *Sunderland* havde været på vej med kul fra West Hartlepool, fremgår det af retsprotokollen, da det blæste op ud for Norge. Hvor hårdt vejr, der havde været tale om, var der delte meninger om; retten fandt ikke, at der havde været tale om noget særligt. Ikke desto mindre turde føreren af *Sunderland* ikke at føre ret meget sejl og slet ikke at gå op mod vinden. Han var bange for, at skibet ville få smæddet sit opstående og blive mere læk, end det allerede var. Derfor sejlede *Sunderland* rundt, som vinden blæste, mens 6 af den 8 mand store besætning var fuldt beskæftiget ved skibets pumpe. Det var først og fremmest dette apparats meget trevne og besværlige gang, som fik besætningen til at opgive ævred og beslutte at forlade skibet udmattet af den megen pumpning. Den blev samlet op af en engelsk damper, men ikke uden en vis dramatik. *Sunderlands* egen båd kunne ikke benyttes, da den var læk, og én mand kom ikke direkte op på det engelske skib, men måtte kaste sig i vandet, da dampersens båd drev på tværs. Han blev hevet op, og alle blev reddet. Rettens kendelse var, at pengene skulle falde. Ganske vist havde føreren af *Sunderland* overvurderet faren, men heri var intet forsægtligt eller forsøg på forsikringssvindel.¹

Hele forløbet med start i en ukontrollabel lækage er helt karakteristisk for ældre fartøjer, og Dansk Søulykkestatistik fortæller om overordentlig mange uheld, der ligner *Sunderlands*. Det kan undertiden virke, som om der var tale om ret kontrollerede forlis. Trælastere flød jo på lasten og fungerede som en slags redningsflåder i et stærkt trafikeret farvand, og måske ventede »det af pumpning udmattede mandskab« blot på, at der kom et andet skib forbi og højeste så nødsignalerne. Når forlisene nu var så almindelige, kunne man måske også tænke sig, at der var en hård kerne af søfolk, som efterhånden fik oparbejdet en vis rutine i at forlade et synkefærdigt skib. Der var da heller ikke nogen af forladt synkefærdig-sagerne blandt de 53 kul-træ-skibe, som kostede menneskeliv.

Men helt ufarligt kan det bestemt ikke have været at bytte skib i uroligt vejr, og i 1873 omkom da også næsten hele besætningen på den 33-årige Dragør-bark *Balthasara*, fordi båden, den var ved at sætte over med, kom ind under hækken på den norske redningsmand og kæntrade.² Måske skete noget lignende, da 8 sømænd fra den 321 nrt. store bark *Dorthea* druknede i forsøget på at forlade deres skib i december 1877.

Det skal også siges, at selv om man kan slippe godt fra det, er det ikke særlig anbefalelsesværdigt at sejle rundt i et mere eller mindre vandfyldt skib. Det mangler stabilitet. Det kan for det første kæntrere. Men skibet mangler også stivheden til rigtigt at bære sejl, og det kan blive fatalt, hvis man kommer tæt under land i pålandsvind,

Modstående side:

Den 3-mastede bark Karl fra Raumo har helt klart kendt bedre dage. Skibet er stærkt kolsprængt, det hænger ikke ordentligt sammen længere. Vindmølle-pumpen holder Karl gående. Engelske skibsførere på udkig efter mandskab plejede at afmontere møllerne, når skibet lå i havn. Synet af en vindmølle var nok til, at søfolk holdt sig langt væk. Møllerne blev først hevet frem et stykke fra land, når fælden var klappet. (Handels- og Søfartsmuseet).

1 LA, Sø- og Handelsretten, retssager 1879/204 samt domsprotokol 25/2 1880.

2 Holm-Petersen, F./Lund, Kaj: Sømænd og skibe fra Dragør, Kbh. 1978, s. 111.



hvor skibet ikke vil kunne arbejde sig ud på sikker afstand. Hvis skipper så oven i købet har det som på *Sunderland* og slet ikke tør gå op mod vinden af frygt for en endnu større lækage, bliver resultatet nemt en stranding eller en grundstødning, sådan som det formentligt skete for *Sleipner*.

Er lasten kul, og når mandskabet ikke at stå af i tide, kan så store lækager jo også resultere i forlis i en meget tungere kategori, nemlig »bortebleven«, dvs. forsvundet med mand og mus. Af de 53 skibe havnede som nævnt *Alice & Max* i denne kategori i december 1876,

og der forlis alene kostede 14 mand livet. Denne måned var Nordsoen skuepladsen for en ren massakre. Aviserne meldte om en orkan i starten af måneden, herefter om en endnu mere ondsindet julestorm med indstillet færgefart og kraftigt overisede dampere – og så om mængder af vraggods og skibe med bunden i vejret.¹ Af skibe over 200 nrt. måtte man i denne måned som borteblevne, foruden *Alice & Max*, afskrive *Hermod*, 35 år, plus *Marie Frederikke* på 21, *Creole* på 20 og *Villa* på 16 år. Alle havde været på vej med kul fra England, da de blev overraskede af stormen, og ved disse forlis omkom i alt 53 mand.

Næsthypigste forlisform for skibene på listen var stranding. *Emanuel*, *George*, *Håbet*, *Ålborg* og endelig *Sleipner*, i alt 5 skibe, led strandingsdøden. Dette skete enten med træ eller kul i lasten, på Bornholm, Læsø, Vestkysten eller den engelske kyst. *Auguste* stødte på grund på Læsø med kul.

14 forliste af 53 skibe inden for fem år svarer til en tabsrate på 6,2 pct. om året. Med til historien hører også, at yderligere tre af skibene på listen åbenbart var ved at være ophugningsmodne. Det er nævnt, at *Soloven* blev hugget op i 1880, men i samme 5-årsperiode 1876-80 led også Dragør-skibene *Anna* og *Rapid* ophugningsdøden. Det er muligt, at der ligger alvorlige havarier bag. Det virker i hvert fald underligt, at *Anna* blev hugget op allerede i 1878. Skibet var blevet købt i Sverige i 1875 og fik altså kun 3 år under dansk flag. Skonnerten *Rapid* solgtes i 1880 for den påfaldende lave pris af 1825 kr. til svensk ejendom ved en auktion. Denne sag ligner mest af alt en kondemnering.

På længere sigt, altså udover den første 5-årsperiode, solgtes ikke så få af skibene til udlandet, fortrinsvis Sverige. Det kan synes overraskende, at udlandet var interesseret i skibe, som nu må have været meget skrøbelige. Forklaringen er nok, at de nye ejere har holdt skibene i ren Østersø-sejlads, og at de ikke længere har besejlet den barske Nordsø. Måske forsynede de nu København med træ og var blandt de kølsprængte skuder, der kunne ses i havnen ved De Seks Søstre, og som kun tog en enkelt sommertur årligt. Efterårsvejr tålte de ikke.²

Sejlads på overlæderet

Alligevel – det gik jo godt for de fleste. Et skib forliste dér, et andet hér, men de fleste klarede sig helskindet igennem. Men der har sikkert langt fra været nogen fornøjelse at sejle med disse skibe. Ikke alene var de helt udslidte, de sejlede også på et meget skrabet budget. Det betød dårligt grej og utilstrækkelig besætning oven i den nagende tvivl om skibets sødygtighed, der altid må have ligget og luret. I Sø- og Handelsrettens arkiver ligger der materiale, som formentlig giver et ganske godt indblik i forholdene ombord. Materialet stammer fra fallitboet efter Dragør-rederen C. C. Jans,³ hvis forretning var specialiseret i drift af ældre skibe. Jans gik konkurs i

1 Nationaltidende 20-31/12 1876.

2 Højrup, Ole (udg.): Soens Folk, bd. 1-8, 1985-88, bd. 2, s. 43.

3 LA, Sø- og Handelsretten, konkursboer, 1882 nr. 13. Der er 5 pakker i sagen, og breve, regninger mm. ligger spredt, så der er svært at give mere nøjagtige kildehenvisninger.

1882. I konkursbopakkerne på Landsarkivet er der bevaret en del breve til Jans fra hans skibsførere, hvori de fortæller om deres fortrædeligheder med skibene, befragtere og mandskab. Det er en noget ensidig udveksling af beretninger, for Jans' svar er ikke bevarede, men til gengæld er de for visse af skibene ret talrige. Navnlig er det interessant at se korrespondancen vedrørende fartøjerne *Charlotte* og *William*. Breve og alt materiale i øvrigt daterer sig til de sidste 3-8 år før fallitten, altså fra 1876 og frem, svingende fra skib til skib, men med en overvægt fra de sidste par år før konkursen.

Charlotte på 300 nrt. var bygget i Finland 1815. Det er med på listen over de 53 skibe, og det var da med en alder på 60 år alderspræsidenten såvel på listen som blandt Jans' andre skibe. Det havde sejlet under hans kommando siden 1864, hvor det blev anskaffet som havarist for 1250 rdl. for skroget alene. Jans havde ikke skånet det gamle skib. I februar 1879 lastede *Charlotte* således 445 tons kul i Newcastle, og det var en pænt hård belastning.

Første klage kom med posten fra Luleå, hvor *Charlotte* var ved at indtage træ i 1881. Brevskriveren er skibsføreren, A. Walløe, der var søn af en af skibets parthavere. Besætningen er lille og uerfaren, skriver Walløe. I alt 8 mand er ombord, hvoraf 3 kun er drenge, som ikke tidligere har været til søs. I januar 1882 var skibet kommet til Hartlepool, hvor Walløe og Jans måtte gennemleve den plage, der nu engang hørte til deres forretningsniche: mandskabet nægtede at sejle videre, fordi de fandt det for farligt, *Charlotte* var efter deres mening usødygtigt. Med konsulens mellemkomst blev der nu arrangeret en besigtigelse af skibet, og to danske skibsførere plus en værftsmand udpegedes som synsmænd. Disse fandt ganske vist, at skibet var tæt, som det lå, men anbefalede alligevel kalfatring af dæksnåder, særligt ude i siderne. Når dette var i orden, skønnede de det forsvarligt, at *Charlotte* gik over Nordsøen med 16 keel, ca. 176 tons, kul, men ikke mere.

At der skulle kalfatres var vel til at leve med, men begrænsningen i belastningen af skibet må have været en streg i regningen. 176 tons var jo 270 mindre, end man havde indtaget i Newcastle 3 år før, og her rantes pengepungen for alvor. Oven i købet var folkene ikke tilfredse med synsmændenes anbefalinger, men krævede foruden kalfatring indsætning af 3 jernknæ i lasten, 2 under dækket, hvor træknæene var dårlige, 1 forude i underrummet mellem to underdæksbjælker, og hertil udskiftning af en lang række bolte, alt sikkert for at afhjælpe en vis leddeløshed i skibet. Walløe indvilligede, iflg. sit brev til Jans for at undgå mere vrøvl, og så kunne *Charlotte* afgå mod Tuborg Havn med sine 176 tons kul.

I juni samme år fik Jans meldinger fra Calais om kedelige uheld med *Charlotte*. Walløe havde ladet sit skib gå ind i en tidevandsdok, som desværre viste sig at være defekt, og resultatet var, at *Charlotte* et par døgn igennem stod på grunden ved lavvande. Det kunne ski-



bet ikke klare. Også under trykket af en tung trælast på dækket fik det »en svær bugt« på bagbords side, fra fokkerøst til størrøst, nåderne åbnede sig, og en del af tidevandet fik ved sin tilbagevenden adgang til lasten, hvor der trods maksimal pumpeindsats kom til at stå 3 fod vand. Wallø tilkaldte nu på eget initiativ synsmænd, som, foruden kalfatring over det hele, tilrådede to svære reviseer i siderne oven på mellemdæksbjælkerne og faste støtter mellem last og dæk. Anslået pris for disse reparationer: 9.500 francs. Programmet blev ikke realiseret, ihvertfald ikke i Calais, og større værftsregninger ses i det hele taget ikke fra *Charlotte* senere i regnskaberne. Wallø skrev ganske vist til Jans, at han nu ville gå i gang med reviseerne, men tværs over dette brev står påtegnet: »Svar: hvorledes kan De foretage reparationer uden min tilladelse«, et budskab, der skulle bemandes telegrafisk. Af næste brev fra Wallø forstår man, at han er blevet kaldt til orden. Der var kun blevet kalfattet lidt ovenbords, hvilket havde været absolut nødvendigt, men *Charlotte* ville nu som beordret »forsøge« at rejse hjem. Efter at skibet var udlosset, havde situationen da også bedret sig noget, den rette facon var genvundet, men skibet var stadig så læk, at det ifølge Wallø var forbundet med nogen risiko at stå til søs, »men nu håber jeg, at alt vil gå godt«.

Jo – *Charlotte* nåede hjem og fik endda endnu en rejse under Jans. Her knækkede en mærserå ud for Tårnbæk, lækken udviklede sig, og fra Ljusne udtrykte Wallø sin skepsis med hensyn til, hvordan det ville gå, når lasten var ombord.

Skutskär som havnen så ud i 1873. Skutskär var en svensk træudskibningshavn syd for Gøttele. Byen fik sit savværk i 1869. (Illustreret Tidende 1873).

Efter Jans' fallit blev *Charlotte* solgt til en ny ejer, og under ham fik *Charlotte* endnu 5-6 år i drift, inden det blev hugget op i 1888.

Jans havde også købt skonnertbriggen *William*, 130 nrt., som havde været på auktion, men skibet var nyere i gårde end *Charlotte*. Det kom først til Dragør i 1876, var bygget i Göteborg 1856, og altså hele 41 år yngre end det fartøj, som Walløe var betroet. Ikke desto mindre så det endnu værre ud her ombord. For så vidt antyder det første brev fra føreren, Niels Nielsen, ganske vist nærmest idylliske tilstande. Liggende i Newcastle meddeler han, at *William* med 2 keel kul og 6 keel koks er forholdsvis let lastet. Han har slået spigerhuden over, hvor den mest trængte hertil, og som det ligger, trækker skibet nu ingen vand. Sejlene er også så nogenlunde, »så folkene har ikke vist nogen uvilje mod at gå hjem«. Ikke desto mindre er temærne for de næste års breve angivet allerede her: et klagende mandskab, bastante lækager, sammenbrudte grejer og sønderrevne sejl. Navnlige får man indtrykket af en uafslædt syende Nielsen, der hele tiden lapper og forsøger at tilpasse stumperne af de større sejl, så de fungerer på de lidt mindre ræer.

Situationen tilspidsedes i december 1880, hvor *William* var på vej fra Sunderland med kul. I starten gik alt godt, men så blæste det op til storm, og da Hirtshals var passeret, blæste det dobbeltrebede storsejl i stykker. I stedet sættes det store stagsejl, men så røg også det. Lænsende ned i Kattegat blæste det ene sejl ud efter det andet, hvorefter man et øjeblik tabte kontrollen over skibet, der lagde sig tværs i søen. Da *William* igen havde rettet sig op, mærkede man, at skibet havde mistet roret. Det drev nu mod Læsø med tabt manøvreevne. Dette lignede en næsten klassisk stranding, situationen var alvorlig, men til alt held kunne resten af stormen rides af for anker.

Morgenens efter roede nogle læsøboere ud til havaristen, anråbte Nielsen og tilbød, at de for 1.000 kr. ville telegrafere efter en damper, som kunne tage ham på slæb til Frederikshavn. Nielsen sagde nej tak, måske fordi det var lidt vel dyrt for et telegram. I stedet riggede han et nødror til, og med det forsøgte *William* at nå Frederikshavn på egen hånd – i det store og hele forgæves, for enden blev, at Svitzer alligevel måtte træde til kort før målet og slæbe skibet ind.

Da Jans fra Frederikshavn havde fået besked om denne serie af uheld, har han nok afsendt et brev, som indeholdt ret kraftige bebrejdelser mod Nielsen, for ellers ville tonen i Nielsens næste brev være uforståelig: »At jeg er dum og ufornuftig, har De en vis ret til at sige, det har De jo erfaret første gang, da jeg købte part i *William*, en kummerlig existens, dyrt betalt, og nu blev det nok mig, der går af med det største tab«, er den mest karakteristiske passage. Resten af vinteren og noget af foråret 1881 tilbragte *William* i Frederikshavn. Mandskabet blev afskediget, og snart var kun Nielsen og en dreng, der skulle hjælpe til med at pumpe, tilbage.

Hovedspørgsmålet i denne tid var, hvad der egentlig nu skulle



blive af *William*. Der lå en regning og ventede for bjergningen, måske oppe i en størrelsesorden af 2.000 kr. – her ventede man retstens afgørelse. Denne regning kunne man eventuelt betale med det, der ville komme ind ved et salg af *William*. På den anden side, ræsonnerede Nielsen hen i marts måned: »Med hensyn til *Williams* lækage, da er den hverken værre eller bedre, end som det bestandigt har været, og jeg alene har for tiden nok at gøre med at holde den læns. Dækket er meget dårligt og en del af bjælkerne ligeledes. Og bliver den solgt til ophugning, fås der ikke meget for den. Den kunne jo nok sejle en sommer mere uden videre bekostning. Jeg må nu overlade til Dem at bestemme, hvad der skal gøres«.

På disse præmisser fik *William* faktisk en sommer til, og fra dette togt stammer den sidste samling rapporter. Endnu i Hull gik det forholdsvis godt, bortset fra at de 4 midtskibs dæksbjælker nu var »aldeles rådne« og at to af folkene, kokken og letmatrosen, deserte-rede. Ved ankomsten til Burg med kullasten måtte Nielsen melde, at flere sejl var blæst i stykker undervejs, og fra Hartlepool i september, at *William* havde lækker stærkt undervejs. Dette var forklaringen på, at Nielsen ikke, som det ellers var fast tradition, undervejs fra Sundsvall havde gjort et kort ophold ved Københavns red. Han havde haft en stærk formodning om, at folkene ville benytte en sådan lejlighed til at gøre kvaler, fordi de var godt trætte af den uafslidelige pumpning. Nielsen har med »kvaler« nok ment, at mandskabet kunne have forlangt et syn af *William* og have nægtet

En britisk kulhavn. Methil ved Firth of Forth nær Edinburg. (Handels- og Søfartsmuseet).

at sejle videre, indtil nogle mangler var udbedret. Af denne sidste melding fra Hartlepool fremgår det også, at storsejlet var revnet, mens man krydsede det sidste stykke mod havn, at man vel herinde måtte pumpe konstant, at også den nye kok var deserteret, hvorfor man måtte gå hjemad med kun 4 mand ombord. Vi må være forsigtige, »da vores kram jo ikke tåler meget«, lyder afslutningen.

Der var i samtiden et sikkert velindarbejdet fagudtryk for de togter, *Charlotte* og *William* var ude på. Wallø, Nielsen og deres besætninger sejlede lidt på overlæderet. Der er »blandt en hel del gode og brave skibsførere og skippere udbredt den nedarvede anskuelse, at det ikke er noget så utilladeligt at sejle lidt på overlæderet, som det hedder ... Efter de folks begreber begår de ikke nogen synd ved at gå frem på denne måde, de gør, hvad de kunne for at skaffe brød til familien, og når de selv sætter livet som indsats, mener de, at de har opfyldt deres pligt. Men det er og bliver et lotterispil«, forklarede William Carstensen, flådeofficer og konservativt medlem af Landstinget.¹

Konjunkturer

Rederiet Jans har mange træk til fælles med hele skipperbyen Dragør.² Det er langt fra nogen tilfældighed, at der er 19 Dragør-skibe blandt de 53 kul-og træ-skibe, for her var der indregistreret bemærkelsesværdigt mange store, ældre skibe. De var kommet til i løbet af 1860'erne og 70'erne, og i nær sammenhæng med en acceleration i træ/kulfarten. Størrelsen på Dragør-flåden kulminerede i 1876, hvor der var indregistreret 50 skibe over 100 nrt. i byen. Gennemsnitsstørrelsen var da ca. 210 nrt. og gennemsnitsalderen 29 år. Mange skibe gik tabt, men de store tab blev udlignet løbende gennem opkøb af nye skibe, i 1872 blev der indkøbt hele 10; også 1876 så store indkøb. Gennem disse år må der have været tjent formuer, men der er overhovedet ikke tegn på, at nogen af rederne overvejede at sadle om til lidt bedre skibe. Heller ikke hos H. N. Jeppesen, der var den eneste i byen, som kunne gøre Jans rangen stridig som matador, og som gennem sin lange karriere var reder for i alt 17 skibe.

I København var der rederiet Brown, men også adskillige andre tvivlsomme foretagender, og hovedstadsregionen inklusive Dragør var afgjort stedet med flest ældre, større skibe 1870'erne og 1880'erne igennem. I Nyborg var der Nyborg Skibsfartsselskab. Oppe i Helsingør gjorde rederiet Pontoppidan sig i trælasten fra Canada til Storbritannien med meget store, noget alderstegne skibe. En købmand i Nykøbing Falster havde en overgang et par stykker af samme surdej. Bortset fra disse koncentrationer var der en del enkeltforetagender spredt ud over landet. Der kom skibe til Horsens, Thisted og Frederikshavn, nok mest finansieret af folk, der tog chancen, når et havareret, større skib kom på auktion.

Midten af 1870'erne synes at have været lidt af et vendepunkt.

¹ Landstingets forhandlinger 20/10 1879.

² Efter Holm-Petersen, F./Lund, Kaj: Sømænd og skibe fra Dragør, Kbh. 1978, og Therkelsen, Marianne: Dragør. Skipperbyen ved Øresund, 1993.

Det gik nedad for Dragørs redere, niveauet kunne ikke længere holdes. Omkring 1880 gik det helt galt. Konjunkturerne svækkedes ganske voldsomt for al dansk søfart, og i 1880'erne svandt bestanden af store skibe i Dragør ind til 14-15 stykker, stadigt en pæn stor flåde, men ikke som tidligere, og godt oppe i 90'erne var det stort set slut også med den.

Denne depression har sikkert været stærkt medvirkende til, at C.C. Jans gik fallit. Måske var det også de dårlige tider, måske al den ballade, der var omkring hans skibe, der også fik Brown til at trække sig fra rederbranchen. Efter 1880 er der ingen skibe registreret i hans navn.

Det var dog langt fra sådan, at traden var under afvikling. Der var igen gang i importen af ældre storskibe sidst i 80'erne, efter at importen havde ligget næsten stille i starten af årtiet, og trafikken stod relativt stærkt helt ind i starten af det 20. århundrede. Dog med visse justeringer. Nedenfor er der tal for anløb af danske skibe i 2 udvalgte træudskibningsdistrikter i Den Botniske Bugt, antal skibe/nrt.¹

	1875		1885		1895		1903	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Søderhamn	37/ 9.415	0	31/ 6.248	2/ 2.052	26/ 4.067	8/ 6.158	13/ 2.288	25/ 17.655
Pori (Bjørneborg)	17/ 3.999	0	39/ 5.698	1/ 1.047	52/ 8.005	8/ 7.588	29/ 5.437	19/ 17.655

Sejlskibenes retræte er tydelig fra 1903, dampernes indtog lige så. Selv om noget tyder på, at der var rester af farten helt op i 1920'erne,² må det være svanesangen, der synges, for antallet af store sejlskibe i den danske handelsflåde falder jævnt i de efterfølgende år.

Konkurrencetrykket fra damperne var nok meget større, end det kan måles med antal anløb, for damperne var virkelig formidable konkurrenter, også i kraft af deres evne til at føre kæmpestore dækslaste. Konkurrencen blev bygget op snigende, langsomt, men ikke til at komme uden om, og det havde nogle konsekvenser for sejlskibsrederne. Disse konsekvenser var for det første, at de blev presset ud på andre destinationer, for det andet, at de blev nødt til at foretage visse moderniseringer eller tilpasninger af deres flåder.

Ser man på konsulatlisterne fra 1890'erne, virker det, som om den særligt bekvemt liggende havn West Hartlepool nu var lukket land for sejlskibene. Den var blevet dampernes domæne, mens sejlskibene måtte levere deres trælaste i dårligere beliggende havne.

1 RA, Udenrigsministeriet, depr. f. handels- og konsulatssager, skibsliste. Så vidt muligt valgt med 10 års mellemrum. Nogle år mere anvendelige end andre. 1903 er sidste år med skibsliste.

2 I søulykkestatistikkerne støder man så sent som her på nogle forlis, der var helt karakteristiske for farten. Se f.eks. Dansk Søulykkestatistik 1927 nr. 246: 3-masted skonnert *Rossing*, 220 brt., 25 år gammel, springer læk med sin trælast.

Endnu var der plads til dem i Newcastle, der havde en lang, besværlig indsejling ad Tyne-floden. Eller de kunne besejle de skotske havne Grangemouth og Leith, hvis de ikke måtte gå til London og kontinentet. Herfra skulle de så gå til en kulhavn i ballast efter returlasten. Desuden ser det ud til, at flere og flere gamle trælastere hentede deres ladning langt nordpå, i Arkangelsk ved Hvidehavet i Nordrusland. Det ligger tungt med konsulatlister heroppe fra, men destinationen optræder i hvert fald tiere og tiere i Dansk Søulykkestatistik, efterhånden som skibe på ruten går ned og kondemneres med videre.

Tiden for de særligt hurtige tur-retur-rejser mellem Den Botniske Bugt og Storbritannien var altså forbi, konkurrencen hårdere, og dette pres måtte rederne tilpasse sig.

Moderniseringerne strakte sig ikke så vidt som til en afgørende fornyelse af flåderne. Tværtimod ser det ud til. Gennemsnitsalderen for de sejlskibe, der anløb Søderhamn i 1895 var på over 30 år, mens den var på næsten 27 år for dem, der anløb Pori i 1892.¹ Men der spores en tendens til at bruge større skibe, som var bedre i stand til at tjene penge på selv meget dårligt betalte laster. Dragør lå i de sidste krampetrækninger sidst i 1880'erne, men de skibe, der trods alt endnu blev anskaffet, lå nu gerne på over 400 nrt. *Anna Casper*, der blev købt til Dragør mellem 1889 og 1891, var på hele 613 nrt.

Desuden ses det, at svært håndterlige råsejlere, brigger og barker, blev rigget om til lettere håndterlige skonnertrigge, som krævede mindre mandskab. Endelig havde rederne tilsyneladende fundet svaret på de evindelige lækager i vindmøllepumpen. Her var tale om en lænsepumpe, der blev drevet af vinden, et stort, uhåndterligt apparat med møllevingerne sat på lægter, der ragede højt op og måtte boltes fast langt nede i skibet. De havde længe været kendt i Storbritannien og blev efterhånden også så almindelige i Skandinavien, at flere forsikringsselskaber forlangte dem monteret på visse klasser skibe. Nogen absolut sikkerhed kan de dog ikke have givet. Dels var der grænser for, hvad de kunne klare, dels havde de det med at brække ned.²

Agent M. Christiansen fra Rønne

I 1895, altså midt i disse dynamiske tider, var den 39 år gamle 505 nrt. store bark *Frederik* på vej fra Arkangelsk til London med 210 standards træstaver. Da den sprang alvorligt læk, løb fuld af vand og måtte søge nødhavn i Bodø, Nordnorge. De norske synsmænd kondemnerede *Frederik* på stedet fordi: »Skibet havde været i dårlig stand, idet tømmeret på mange steder var gennemråddent, ligesom sejlene syntes at have været i mindre god stand».³

Frederiks hjemhavn var Rønne, og netop Bornholm var på det tidspunkt det nye center for store, gamle skibe.⁴ Øens sejlskibsflåde toppede ca. 10 år senere end i Dragør, nemlig i 1887. Bag det maksi-

1 Der er ingen detaljer i konsulatlisterne fra Finland i 1895.

2 Eksempler i Dansk Søulykkestatistik 1896 nr. 99 og 241 og RA, Udenrigsministeriet, journalsager 1. Kontor 1896 nr. 81.

3 Dansk Søulykkestatistik, 1895 nr. 82.

4 Der er suppleret lidt med skibsregister-oplysninger med videre, men hvor der ikke skrives andet, bygger afsnittet om Bornholms sejlskibsflåde på en bearbejdning af oplysninger i Pedersen, E.: Med sejl, damp og Motor, Bornholmske skibe ca. 1850-1976, Rønne 1976. Detaljerne om Agent M. Christiansens levned fra: Thorsen, K.: Rønnes Søfarts Historie, Rønne 1939.



mum lå i høj grad indkøb af ældre, større sejlskibe, en anskaffelsespolitik der accelererede yderligere i perioden 1886-95. I det tidsrum blev der indkøbt i alt 13 sejlskibe på over 200 nrt. og ældre end 20 år.

Langt de fleste af disse store gamle skibe var indregistreret i Rønne, hvor også *Frederiks* ejer, J. Hintze, havde sit hovedkvarter. Andre Rønne-redere var bl.a. A. P. Elleby og J.P. Folkman, men den største af dem alle var agent M. Christiansen.

I 1885 disponerede Christiansen over i alt 7 skibe over 200 nrt. med en gennemsnitsalder på lidt over 27 år, hvortil kom 8 mindre skibe. I 1895 indeholdt hans flåde, takket være supplerende nyan-skaffelser, stadig 7 skibe over 200 nrt., men gennemsnitsalderen nu var oppe på næsten 34 år. Alle var træskibe. Her efter faldt antallet af storskibe i Christiansen flåde langsomt, efterhånden som de forliste eller blev solgt. Der blev ikke købt nyt ind, og lidt på den anden side af år 1900 er det i det hele taget gået stærkt ned ad bakke for beholdningen af bornholmske storskibe.

Christiansens forretningsinteresser omfattede også træ- og kul-farten op i Den Botniske Bugt eller til Hvidehavet, og det var navnlig her, hans større skibe var beskæftiget. Kun et af dem, *Annie*, er blandt de 53 specialister fra 1875, men konsulatlisterne fra 1885 vidner om regelmæssig trafik af hans skibe i Den Botniske Bugt og i engelske kulhavne.

Man kan tilføje, at Christiansens skibe ramtes af en række forlis, som minder om noget, der er set før. I 1887 sprang den 450 nrt. sto-

3-master bark Erik af Rønne, et af Agent M. Christiansens skibe. Erik har fået sin vindmøllepumpe, men ikke desto mindre var det et af de mere sejllivede skibe i Christiansens flåde. Christiansen købte Erik i 1889. Da var skibet 27 år gammelt, men det fortsatte i hans tjeneste helt til 1908, selv om det blev sat ind i den hårde fart til Arkhangelsk efter træ. Erik solgtes til Sverige i 1908. (Handels- og Søfartsmuseet).

re, 24 år gamle, *Danebod* læk i Biscaya-bugten med sin kullast og måtte forlades af mandskabet. Christiansen havde kun haft skibet i 4 år. I 1888 sprang *Alexandra*, 451 nrt. og 52 år gammel, læk med sin trælast i Nordsøen og måtte opgives. Dette skib havde Christiansen haft siden 1884. I 1889 druknede hele mandskabet på *Iphigenia*. Skibet var på vej fra Hull til Rønne med kul, men drev i land uden mandskab på den engelske kyst. *Iphigenia* havde Christiansen anskaffet, meget billigt, i 1887, så det fik kun 2 år i hans ejerskab. I 1890 blev *Ida* indbragt som tomt skib. Det havde været på vej fra Kronstadt til Grangemouth med træ, men blev fundet kæntrret. I 1891 måtte *Persante*, 44 år gammel, forlades synkefærdig med sin saltlast. Sådan gik det slag i slag. *Fylla* forsvandt sporløst i 1893, og *Ceres* grundstødte fatalt i 1894. Christiansens skibe og bornholmerflåden fylder i det hele taget godt i Dansk Søulykkestatistik.

Sømænd i klemme

Trafikken med træ og kul har sikkert været ganske profitabel. Det mente grosserer Thune jo, og ellers havde den ikke haft de redere, den faktisk havde. C. C. Jans var god for 300.000 kr., en solid formue, omkring 1872, fremgår det af papirerne i hans konkursbo. Peter de Nully Brown var et kendt ansigt på Børsen, og agent M. Christiansen må have været hovedrig. Hans forretninger var vidtforgrenede, og han havde meget store interesser i bl.a. Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, hvor han blev formand for bestyrelsen.

Men det var søfolkene, der risikerede liv og lemmer. Nogle af de mange penge sivede til skibsførerne og sømænd også til styrmændene, der gerne havde pænt store parter i skibene. Det betød motivation og fremtidsudsigter, og man var parat til at tage risikoen. Perspektivet var mere uklart for den almindelige sømand. Derfor ser man også de menige slå sig i tøjret gang på gang. Men det var en ulige kamp.

Der er ingen tvivl om, at der var optræk til disciplinærsager i Gibraltarhavn i marts måned 1878. Den 15 år gamle bark *Johanne Marie* fra København havde været på vej til Libau med en last salt, da det sprang læk og måtte søge Gibraltar med 6 fod vand i lasten. Synsmændene fandt, at skibet havde begivet sig så meget og var så svækket, at det ikke kunne fortsætte med lasten uden en gennemgribende reparation, der ville koste mere, end skibet nogensinde kunne blive værd. Rederen besluttede imidlertid, at der skulle foretages en midlertidig reparation, og at skibet så skulle sejle hjem i ballast. Denne ordning fik synsmændenes godkendelse, men mandskabet nægtede at sejle videre, med mindre skibet blev hovedrepareret. Den danske konsul skrev så til udenrigsministeriet for at høre, hvordan han skulle forholde sig, og fik den besked, at han skulle være kaptajnen behjælpelig med, ved stedlige myndigheders hjælp, at tvinge besætningen om bord.¹

¹ RA, Udenrigsministeriet, samlede sager, pk. 768: Usødyg-rige skibe 1873-82. Journal nr. A. 6637.



Sagen kan være endt i arrestation og fængsel, sådan som det skete for besætningen på den 234 nettoregistertons store og 27 år gamle brig, *Albert* af Marstal. Den var på vej med en trælast til Schiedamm, men måtte afbryde rejsen og søgte i december 1884 til norsk havn. Skibet var læk. *Albert* blev repareret, men 5 af besætningsmedlemmerne nægtede ikke desto mindre at genoptage turen, fordi de stadig tvivlede på *Alberts* sødygtighed. Disse 5 blev arresteret, deres tilgodehavender blev beslaglagt, søfartsbøgerne blev inddraget og påtegnet. Der var kun én dansker blandt de opsætsige, jungmand Wilhelm Petersen, og han blev sendt med færgen til København i arrest. Færgebilletten måtte han selv betale, og på den konto røg halvdelen af, hvad han havde tilgode i hyre.¹

På sin vis ville det have været enklere for både *Johanne Maries* og *Alberts* besætninger bare at desertere. På den anden side ville det betyde, at den opsparede hyre var uhjælpeligt tabt, og meget ofte måtte deserterende sømænd lade klæder og andre småting på skibet i stikken. Værre var det vel, at de ville stå uden den søfartsbog, som kaptajnen opbevarede, og at de ville blive jaget af politiet i land. Blev de sat fast, ville de ikke have en chance ved retssagen. Var skibet godkendt af synsmændene, var der ingen formildende omstæn-

Briggen Albert af Marstal. I 1884 blev fem medlemmer af besætningen sat i arresten, fordi de ikke ville sejle videre. De mente ikke, skibet var sødygtigt. Albert blev forladt synkefærdigt i Nordsøen året efter. (Handels- og Søfartsmuseet).

¹ RA, Udenrigsministeriet, samlede sager, pk. 769: Usødygtige skibe 1883-96. Journal nr. A 8775.

digheder ved deserteringen, og strafframmen var simpelt fængsel i ikke under 14 dage. Rømmede flere af besætningen på én gang, så skibet blev alvorligt forsinket, kunne der blive tale om forbedringshusarbejde på vand og brød i op til et år.¹

Synsmændenes upartiskhed var på den anden side nok ikke altid til at stole på. Det er svært at analysere deres politik, men i København virker det, som om synsmændene justerede deres procedure efter, hvem det var, der havde krævet en inspektion. Når et fartøj blev grundigt inspiceret, kom i dok eller blev kølhalet, var det som oftest skibsføreren, befragteren eller forsikringsselskabet, der havde rekvireret et syn. I de ikke så få tilfælde, hvor det var det menige mandskab, der krævede en inspektion, synes synsmændene at have taget tingene langt mere afslappet.

Der har jo nok været et stort socialt skel mellem synsmænd og den menige sømand, og hvis synsmændene reflekterede over sagen, ville de måske anstille betragtninger svarende til dem, folketingsmedlem Stürup luftede i 1880 ved behandlingen af lovforslaget om tilsyn med danske handelsskibe. Dette lovforslag indeholdt bestemmelser, som skulle regulere mandskabets adgang til at kræve inspektioner, og Stürup var afgjort modstander af den foreslåede ordning. For, som han sagde, »tror man virkelig, at sådanne tre matroser vil le tage i betænkning at gå op til konsulen på et fremmed sted og sige: Vi have den og den dag haft sådant frygteligt hårdt vejr, skibet trak mere vand end i almindelighed; vi måtte bruge pumperne tre gange om dagen i stedet for to gange, vi forlange, at skibet skal undersøges«.²

Men risikoen kan jo på den anden side have været reel nok, og hvor udsatte søfolk var på disse meget dårlige skibe kan illustreres med et sidste eksempel. Skonnerter *Thauma* af København ankom i januar 1903 til Lerwick med beskadigelser så store, at to af Board of Trades synsmænd, der var langt skrapmere end de danske, insisterede på, at skibet var usødygtigt og burde repareres, før det fortsatte. Derfor tilbageholdt den danske vicekonsul i Lerwick *Thauma*. Imidlertid henvendte skibets reder sig til Udenrigsministeriet og fortalte, at mandskabet ifølge kaprajnen alligevel var indstillet på at foretage en mindre rejse til Bergen. Vicekonsulen måtte nu frigive *Thauma*, men dette skete under protest: »The case was taken out of my hands«, skrev han og tilføjede, at han ofte havde set, hvordan skibsførerne tyranniserede mandskabet til at fortsætte rejsen, selv om det egentlig var meget betænkeligt ved det.³

Det er jo egentlig et sort kapitel i dansk søfartshistorie.

1 Lov om disciplin i handels-skibe af 23/2 1866 §

2 Folketingets forhandlinger 7/5 1880.

3 RA: Udenrigsministeriet, samlede sager, pk. 770: Usødygtige skibe 1897-1910, journal nr. B 5945.

Summary

Jens Christian Mohr

Coffins under the Danish flag, 1870-1900.

Ships in the lumber trade from the Gulf of Bothnia in the nineteenth century had a very bad reputation, and with good reason, various sources indicate. The lumber was carried to Great Britain, and the return cargo was coal. These were low-cost products on low-cost routes, and the seaworthiness of the ships corresponded to the low freight rates. In 1875, 53 Danish sailing ships specialised almost entirely in this trade. The ships were relatively large wooden vessels of an average age of 24 years. They were bought second-hand, cheap, and old. Surveys and correspondence between captains and shipowners indicate that the vessels were of very low quality, and the rate of loss was very high. The lumber trade seems to have been a rather hazardous business, and there are examples of the authorities forcing unwilling seamen to sail on in obviously dangerous ships. Nevertheless, this trade continued until around 1900 without significant change. This article paints a grim picture of conditions in the nineteenth-century Danish merchant fleet.

Smiril. Et karakterfuldt færøsk dampskib 1932-1970

Som voksen er jeg kommet til at tænke på det gamle færøske nu heddengangne s.s. *Smiril* af flere grunde, og jeg kan i flæng nævne nogle af dem.

Jeg trådte mine første barnesko på Færøerne i bygden Tvøroyri, hvor *Smiril* var en fast og daglig gæst i fjorden. Desuden er jeg i familie med en fra *Smirils* besætning, nemlig Jens á Hvítanes, som var en meget farverig styrmand ombord på fartøjet. Om samme Jens er kort at fortælle, at han var en erfaren sømand, som førte skib i mange år. Han tog styrmandseksamen i Bogø i 1908, han sejlede med fiske-skibe, var på langfart, sejlede som styrmand med *Smiril* og førte siden Strandfaraskip Landsins skib *Ternan*, fra det blev købt i England efter krigen, til det lagdes op.

Endelig indeholder navnet *Smiril* jo en spændende historie om skibene i indenrigsfarten på Færøerne i en tid, da verden var mere grøn, og der var mindre larm, men hvor der (indrømmet) på den anden side ikke var så smertefrit at gå til tandlægen, og at det bedste ved de »gode« gamle dage er, at de ikke kommer tilbage.

Passager- og fragtskibene med navnet *Smiril* eller *Smyril*, (de to første skibe hed *Smiril*, og de senere skibe stavedes *Smyril*), er opkaldt efter den færøske fugl dværgfalken. Gennem mere end 100 år har det, som det forstås, været benyttet som navn på skibe sat i fart mellem øerne.

Der hele begyndte så småt allerede i 1884, da man på Færøerne ønskede at få et skib, som skulle have til opgave at tage sig af indenrigsrutefarten. I gamle dage var de færøske øer meget isolerede. Især den sydligste af øerne, Suðuroy, ligger langt fra de andre. Man sejlede i åben båd i meget farligt farvand, når man skulle fra Suðuroy til Streymoy.

Det første *Smiril* blev søsat den 15. oktober 1895. Det var på 162 BRT, havde en 160 HK dampmaskine og kostede 70.000 kr. Farten var ca. 10 knob. Det var bygget hos Kockum i Malmø, og det sejlede til 1932, hvor det blev solgt til Island.

Det næste post- og passagerskib med navnet *Smiril*, (som altså er den *Smiril*, jeg kender, og denne artikels hovedperson), blev bygget i Frederikshavn, og det kom til Færøerne i 1932.

I 1967 blev det afløst af det tredje *Smyril* (en større og fuldt mo-



derne rutebåd), som blev bygget på Tórshavnar Skipasmiða med stabelafløbning 14. januar 1967.

I 1975 afløstes den tredje *Smyril* således af den fjerde *Smyril*. Det var den kun 6 år gamle danske bilfærge *Morten Mols*, (bygget på Aalborg Værft i 1969), som blev erhvervet fra rederiet Molslinjen. Den var oprindeligt beregnet til ture af halvanden times varighed med sejlads i indre dansk farvand fra Ebeltøft til Sjællands Odde. Nu skulle denne tidligere Mols-færge bruges til sejlads i Nordatlanten året rundt. Der var i den anledning en del skriverier om skibets egnethed til den nye opgave i de ofte oprørte farvande omkring Færøerne.

I 2005 blev endnu et skib med navnet *Smyril* indsat i fart på Færøerne af Strandfaraskip Landsins. Jeg havde i 2006 den store fornøjelse at sejle med dette helt nye *Smyril* mellem Tórshavn og Tvøroyri et par gange. Et flot og velsejlende skib.

Det var et stort fremskridt for Færøerne, da man i 1895 fik den første *Smiril*. Det var ligeledes en stor forbedring for øerne i almindelighed og passagererne i særdeleshed, da man anskaffede den næste *Smiril*, som blev indrettet med spisesalon, rygesalon og mulighed for at få køjeplads.

Smiril (nr. 2) blev bestilt på Frederikshavns Værft den 29. april 1931 af Færøernes Amtskommune. Kølen blev lagt 31. juli 1931, og skibet blev nybygning 196 på Frederikshavn Værft. *Smiril* blev forsynet med dampmaskine på 400 HK, som leveredes af Helsingør Skibsværft, og farten var beregnet til 10 knob. Lasteevnen var ca. 200 tons, og fartøjet skulle kunne medbringe 100 passagerer. *Smiril* havde en længde af 115 fod, bredde på 24 fod, dybgangen var 14 fod. Prisen blev ca. 215.000 kr.

Smiril i Tórshavn. (Føroya Fornminnisavni).



Smiril søsættes fra Frederikshavns Værft 1931. (Bangsbomuseet).

Den 27. februar 1932 satte det færdigbyggede skib endelig kurs mod Færøerne, hvor det fik en begejstret modtagelse. Da *Smiril* ankom til Tórshavn, mødtes det af sang og musik. Folk syntes, at det var et smukt skib. Det var indrettet med stort dækshus, rygesalon, kahytter til de rejsende og til skibets officerer. Efter datidens krav var dette *Smiril* et fornemt »indenrigs« passagerskib.

Skibet påbegyndte straks efter ankomsten til Færøerne sin rute-sejlads mellem øerne. I de følgende år sejlede skibet uden større dramatiske begivenheder.

Det skal dog nævnes, at *Smiril* kom ud for et mindre uheld i 1938; men heldigvis skete der kun materiel skade og ingen personer led overlast. I den færøske avis *Dimmalætting* nr. 67 fra 1938 står overskriften: »Grimsbytrawler *OSAKO* paasejlede *SMIRIL* i Onsdags – Skaden vurderet til 10.000 Kroner, kan næppe udbedres paa Færøerne«. Og *Smiril* blev repareret på Frederikshavns Værft.

Smiril kom naturligvis snart tilbage og genoptog sin daglige dont. Det foregik så fredeligt og roligt, som det nu kunne i de farvande.

Under 2. Verdenskrig blev Færøerne besat af briterne. Øerne ville sandsynligvis ellers være blevet besat af tyskerne, som nok kunne bruge øerne til ubådsbaser til støtte for deres krigshandlinger i Nordatlanten. Nu kom englænderne heldigvis først, og det blev en fredelig besættelse. Faktisk har jeg ingen steder hørt om en okkupation, der er forløbet mere fredeligt, og hvor lokalbefolkningen kom så godt ud af det med besættelsesmagten som på Færøerne.



I begyndelsen af 1941, da de tyske angreb mod færøske skibe for alvor satte ind, tilbød det britiske Admiralitet at lade færøske fartøjer udstyre med lette maskingeværer. Våbnene skulle betjenes af skibenes besætninger. Dette tilbud blev modtaget med tak, og efterhånden fik mange færøske skibe monteret forsvarsvåben, som det viste sig, at de tyske flyvemaskiner havde en vis respekt herfor.

Smiril blev udstyret med maskingeværer til forsvar mod angripende tyske fly, som i flere tilfælde angreb skibet i rum sø. Et maskingevær på fordækket og et på dækshuset. To besætningsmedlemmer lærte at håndtere våbnene. Udover armeringen blev *Smiril* malet grå, fik påmalet »Smiril Faroes« og i lighed med andre færøske skibe også det færøske flag på skibssiden. (At skibet, der tidligere havde været forsikret i Germanischer Lloyd, nu overgik til Lloyds i London kan vel heller ikke undre nogen).

Der er beretninger om flere forskellige episoder. Her skal blot nævnes et par stykker.

Den 14. juli 1941 blev *Smiril* på vej fra Tvøroyri til Tórshavn medbringende 60 passagerer angrebet af en tysk flyvemaskine med fire bomber ved Sandoy. På turen havde man tidligere observeret en flyver, som dog ikke virkede fjendtligsindet. Men ti minutter senere mødte *Smiril* et ganske anderledes fjendtligsindet fly, som dykkede lige ned mod skibet og slap sin dødbringende last samtidigt med, at det beskød *Smiril* med sine maskinkanoner. Det lykkedes for mandskabet at manøvrere skibet således, at man undgik at blive di-

Smiril ved kaj i Tórshavn i 1930'erne med Lyra i baggrunden. (Føroya Fornminnisavni).



Smiril under 2. Verdenskrig med navn, nationalitet og flag malet på skibssiden. (Føroya Fornminnisavni).

rekte ramt af bomberne, men fartøjet gennemrystedes voldsomt. Man stoppede derefter maskinen på *Smiril* og satte både i søen for at undersøge, om skibet holdt tæt. Det viste sig, at skibet kunne klare sig, men da *Smiril* efter et ophold i Skálavík nåede til Tórshavn, skulle det repareres på Tórshavnar Skipasmiða. Problemet var blot, at der i forvejen var halet et skib op, nemlig *Fagranes*. *Smiril* havde tilsyneladende første prioritet, så *Fagranes* fik sat træpropper i hullerne og blev sat i søen igen for at skabe plads til *Smiril*. Det meste glas og porcelæn var blevet knust, og der var også nogle buler i skroget. Reparationen tog 14 dage. Et skib ved navn *Rókur* passede rutesejladsen i mellemtiden. *Smiril* havde på denne rejse haft et maskingevær ombord, men det var pakket ned, og det blev ikke brugt. Der var heller ingen engelske soldater med på denne tur. Heldigvis krævede angrebet ikke menneskeliv. Jens á Hvitanes var med som styrmand på bemeldte rejse.

Efter dette angreb var der enighed om, at *Smiril* ikke for fremtiden kunne sejle uden at kunne forsvare sig. Man havde allerede bestykket skibet med to maskingeværer. Nu armerede man desuden styrehuset med beton og lavede et beskyttelsesværn på styrehusets tag til udkikken.

Den 2. december samme år var det galt med tyskerne igen. Man

var på rejse fra Tvøroyri, som netop var blevet bombet. Der var mange passagerer med. Da skibet kom til Skálavík og begyndte at losse og sætte passagerer i land, skete der noget dramatisk. Et tysk fly (Junkers 88) blev observeret med kurs lige mod *Smiril*. Styrmanden råbte, at alle mand skulle under dæk. En mand fra besætningen sprang op og bemandede maskingeværet på dækshuset og skød mod flyet. En anden skød på flyet forude fra bakken. Tyskeren slap to bomber, som heldigvis ikke ramte *Smiril*, men dog fik skibet til at skælve og søen til som fråde at stå ind over skibet, da de eksploderede. *Smiril* tog et ordentlig dyk med stævnen, men kom op igen. Da det tyske fly var forsvundet, kunne man koncentrere sig om at undersøge, hvad der var sket af skade på personer og skib. En mand (en engelsk præst) var blevet ramt i benet af projektiler eller granatsplinter, som var trængt ind i skibets rygesalon. Igen havde *Smiril* fået nogle buler, og kugler og granatsplinter havde sprængt hul flere steder i apteringen. Maskinen kunne desuden nu kun drive skibet fremad, men ikke bakke. På trods af disse skader, og med det norske krigsskib *Risør* som eskorte, besluttede man hurtigst muligt at sejle til Tórshavn. Jens á Hvítanes var også med som styrmand på denne tur.

Smiril kom på værft igen, men blev ikke sat i rutefart førend den 26. februar 1942. Nu var skuden blevet forsynet med en regulær maskinkanon og et dobbeltløbet maskingevær. Til at begynde med bemandede soldater fra Lovat Scouts (en af de første britiske besættelsesenheder, som kom til Færøerne) de nye våben. Siden blev det andre britiske militære enheder og afdelinger, som håndterede kanonerne, indtil krigen var ovre, og våbnene derfor blev fjernet.

Da krigen sluttede, blev *Smiril* ført tilbage til sit oprindelige jeg og fik sine oprindelige karakteristiske sorte og gule farver igen. En rejse til Danmark til eftersyn og reparation blev det også til.

Smiril sejlede dernæst trofast med post, gods og passagerer i al slags vejr, fortrinsvis indenrigsfart på Færøerne. Det havde et rutinemæssigt, men ind imellem også dramatisk liv, da man skal tænke på, at de farvande, *Smiril* besejlede, let kunne give anledning til, at der kunne ske uforudsete og dramatiske ting på turen, selv om der ikke mere lurede fjendtlige fly i lufthavet over Færøerne.

Skibet gjorde også enkelte rejser til udlandet, blandt andet Danmark. I 1946 efter s.s. *Tjaldurs* forlis ved Mjóanes sejlede *Smiril* i en kort periode én gang om ugen mellem Tórshavn og Bergen med passagerer, som derefter måtte rejse med tog gennem Norge og Sverige for at nå videre til København.

I 1949 på rejse fra Suðuroy til Tórshavn fik *Smiril* maskinstop, noget i maskinen gik itu, og skibets maskine tabte dampen. Det var en kold efterårs morgen (19. november) med god vind, så *Smiril* begyndte at drive. Og nu da dampen var nede, forsvandt også strømmen og lyset. Dagen er ikke lang på disse kanter i november

måned, og efter nogle timer begyndte det at blive mørkt. Flere skibe kom til undsætning, men det var vanskeligt at få slæbetrosserne arrangeret på de hjælpende skibe. Det blev dog heller ikke nødvendigt, da det lykkedes besætningen at rigge *Smirils* maskineri til, tærne kedelen, få dampen op og maskinen i gang igen. Først kl. 4 næste morgen kom *Smiril* ind til Vestmanna. Det havde været »A hard days night«.

Smiril fik i 1957 udskiftet sin kedel til olie- i stedet for som hidtil kulfyring. Det skal understreges, at det efter ændringen stadig var et dampskib. Udskiftningen foregik på Aalborg Værft. Den skulle dog efter sigende være gjort tidligere, men på grund af en held-i-uheld-hændelse var denne udskiftning af kedelen blevet udsat. Der skete nemlig det, at et polsk skib fuldt lastet med kul brød i brand i færøsk farvand engang i midten af 1950'erne. Branden var umulig at slukke, og skibet gik ind til Tvøroyri, hvor man ikke havde anden mulighed for at slukke branden ombord end ved kort og kort at sænke det polske skib ved Drelnæs. Efter den tid havde man gratis kul til *Smiril* i en lang periode – og udsatte derfor brændstofforandringen fra kul til olie af *Smirils* maskineri i en længere periode.

I midten af august måned 1959 sejlede *Smiril* på skæret Hoyvíksfles og gik på grund. Vejret var så godt, at man (i stedet for at gå udenom skæret) havde besluttet at sejle inden om skæret Hoyvíksfles. Da skibet derefter i et kort øjeblik ikke lystrede roret, fik strømmen magt over skibet og førte det ind mod skæret. Efter diverse redningsforsøg lykkedes det dog *Smiril* at komme fri af grunden ved dels egen og dels hjælp fra et andet færøsk skib *Sigmundur*.

Tórshavn havde i begyndelsen af 1950'erne godt 6000 indbyggere, og den lille hovedstad havde dengang daglig ruteforbindelse med de øvrige øer og bygder. Der kunne være op til 3 daglige afgange, sådan at man kunne rejse ud og nå at komme tilbage til Tórshavn samme dag. Og efterhånden som turiststrømmen til Færøerne i 1950'erne og 1960'erne begyndte at vokse, blev *Smiril* et kendt skib også for ikke færinger.

Men skønt skibet blev vedligeholdt, kunne det ikke holde for evigt. I 1967 blev *Smiril* afløst af et nyt, moderne og større *Smyril* (nr. 3) og blev ved den lejlighed omdøbt til *Gamli Smiril*. Det gamle *Smiril* blev efterfølgende brugt som fragt- og passagerskib nogle år. Til sidst var maskineriet dog så udslidt, at skibet i begyndelsen af 1970 blev lagt op og solgt til Belgien (Jos. de Smedet, Antwerpen) til ophugning.

Skibet, der skulle slæbe *Gamli Smiril* tværs over oceanet fra Færøerne til Belgien, hed *Jens Chr. Svabo*. Det var opkaldt efter en navnkundig færøsk sprogforsker og folkemindesamler, født 1746 og død 1824. Svabo lagde allerede som student i København grunden til en færøsk ordbog og udviklede den siden på sine rejser til og på Færøerne ved at indsamle en mængde gamle kvad. Gennem dette



arbejde blev grunden lagt til det færøske skriftsprog, som siden blev nærmere udformet af provst Hammershaimb. Slæbeskibet havde blot 360 HK. Heldigvis var vejret godt, og alt gik godt under bugseringen.

Det var for mange færinger et vemodigt farvel, for der var mange følelser involveret i dette gamle skib, der nu skulle ud på sin sidste færd. Der blev skrevet læserbreve i aviserne og tilmed digtet viser om skibet, og i Fæørnes Radio (Útvarp Føroya) læste Poul Arne Joensen en længere poetisk tekst op, hvor *Gamli Smiril* talte med sin egen stemme. Teksten begynder således (i min oversættelse fra færøsk):¹

»Slettet fra almanakken. Slettet af programmet. Slettet fra alt. Udslidt (udslæbt), forslæbt. Her har vi det igen. Slæbt. Det ord hørte man tit i daglig tale for 40 år siden. Slæbt. Nu hører man det

1 »Den gamle *Smiril* 1932 med »i« (på færøsk refereret til som »første i«) snakker med sig selv«. Den nye *Smyril* stavedes med »y« (på færøsk refereret til som »sidste i«). Begge bogstaver udtales som dansk »i«).

sjældent. Men hvis det sker, så er det tydeligt, at tidens tand har sat sit mærke – nu er det nok med dig. Nu må der komme andre til.

Så begynder de at slæbe (bugser). Jeg prøver at gøre mig stædig. Har prøvet at sætte ankeret så fast, som det er muligt om en skarp kant eller en klippekold. Jeg har haft god tid. Halvandet år. Men det hjælper ingenting. De river mig løs. Jeg beder dem så bønligt. Klyssene er blodrøde som gammelmands øjne. Tårerne falder rust-røde ned på det ruebevoksede anker. Så høres en tung stønnen, der lød som en sidste udånding fra en såret hval. Ankeret er oppe for sidste gang. For aller, aller sidste gang.

De begynder at slæbe *Smiril* med det »første i«. Mærkeligt at *Jens Chr. Svabo* skal slæbe mig. De sprogkyndige er nok glade for at *Smiril* med det »første i« forsvinder ud af modersmålet. Ikke for det, jeg flyttede alle. Flyttede alt. Gjorde ikke forskel på høj og lav. Men nu har jeg så oplevet min saligste dag. Ak, jo man kan sagtens leve med »første i« lige så vel som med det »sidste i«. Men min tid er gået og andre tager ved. Alligevel før jeg mister landet af syne, kommer jeg til at mindes et og andet. Den første udflugt. Fjorden lå spejlblank. En strålende dag.»

Og *Smirils* svanesang sluttede på denne måde:

»Hver gang de river en af mine indvendige dele ud af mig, farer jeg sammen. Skal der da slet ikke være noget tilbage af mig. Har de glemt alt, hvad jeg var med til: Udflugter, sportsrejser, redningsaktioner, sygetransporter, rejser til Sherland, Norge og Danmark, St. Olai- og St. Hans fester, Nordøststævner, Veststævner, Skålafjörðstævner, Varmekildestævner o.s.v. Her er kun nævnt nogle af de lyse sommer minder. »Mit skønne land, som havet synger for. Øerne, som søstre, ligger side ved side«. Jeg har også set Jer i snestorm. Sund. Skær. Strøm og modstrøm i flygende sne. Sø som bryder ned til grunden i storm fra syd-øst. Godt passede I på mig. Behandlede mig varsomt. Jeg ved ikke, om maskinen var af svensk stål. Men tålmodig. Sandelig. Tålmodig det var den. Og nu. Dens hjerte slår ikke mere. Forskellig har lasten været år for år, alt efter hvad I havde råd til, og hvordan tiderne var. Fisk, uld, fugle, sække med grind, sirupstønder, komfurer, lysekroner, islandsk kød, huder, koteletter, fårehoveder o.s.v. Ingen glæder sig mere end jeg over, at levestandarden er steget. Og lagtingsmændenes ny *Smyril* – den klarer sig, selv om jeg er borte. Vær sikker på det. Jeg vil ønske, at *Smyril* med det »sidste i« kommer til at opleve lyse dage. Så farvel til alle dem, som sejlede med mig, og alle, som jeg havde ansvaret for (havde i min varetægt). Alle ekspeditører på Koltur, Skålevig, Funning, Lervik, Myggenæs, Sand, Dal, Husavik, Hvalba, Sandvik m. fl. Jeg havde forestillet mig, at I skulle høre min velkendte fløjten runge for sidste gang. Men sådan bliver det ikke. For som før nævnt: mit hjerte slår ikke mere.«

Personligt finder jeg *Smirils* enetale gribende. Det skyldes for en stor del, at jeg har kendt skiber.



I et dokument indgået til Direktørratet for Statens Skibstilsyn den 26. januar 1970 meddeles det kort, at skibet er oplagt. I en skrivelse fra Landfogeden på Færøerne fra den 16. april 1970 står der nøgternt endvidere blot: »Det meddeles herved, at dampskib *Gamli Smiril* – XPWG – Tórshavn, under dags dato er udslettet af Færøernes Skibsregister som solgt til køber i Belgien, Onderneming- en Jos. de Smedt, Lange Gasthuisstraat 13, Antwerpen 1, til ophug- ning. Skibet er afhændet ved Bill of Sale af 14. april 1970 fra skibets ejer, Færøernes lagting, Tórshavn.«

I 1999 udgav Postverk Føroya et frimærke med *Smiril* som motiv i en serie sammen med de tre andre *Smiriler*.

Hvis jeg selv dykker ned i erindringen fra den tid, kan jeg stadig se den gamle s.s. *Smiril* for mig liggende ved kaj i Tórshavn eller Tvøroyri. Med den høje gule skorsten, der ender i en lille stribe sort og den karakteristiske overdækkede bak på fordækket (hvalabak). Det vækker minder og er et behageligt syn for mit indre øje. Men hvad er nu det? Behageligt syn for mit indre øje? Og et godt minde? Helt ærligt, sådan har det vist ikke altid været? Nej jeg indrømmer, at alt, hvad der har med *Smiril* at gøre, står mere romantisk i min- det, end det vistnok var i virkeligheden.

Da jeg som barn og teenager skulle fra Danmark på ferie, (det var

Sildearbejde i Tórshavn i 1953 med Smiril på bedding i bag- grunden. (Føroya Fornminnis- savn).

almindeligvis hver anden sommer), og besøge min svenske morfar, Albin Åkesson bosat i Tvøroyri, ankom jeg og familien med m.s. *Tjaldur*. *Tjaldur* anløb først Tórshavn og sejlede dernæst »indenrigs« til fortrinsvis Tvøroyri eller Vaag.

De gange, *Tjaldur* sejlede til Tvøroyri umiddelbart efter ankomst til Tórshavn, er de rejser til Suðuroy, som jeg husker som de langt behageligste. Hvis *Tjaldur* derimod efterfølgende skulle nordpå eller af forskellige grunde blive i Tórshavn, måtte vi rejse med *Smiril* til Tvøroyri, og det var ikke helt det samme.

Efter at tolderne havde været ombord på *Tjaldur*, set på vores bagage og sat kridtkrydser på vore kufferter, gik vi fra borde ad landgangen og stod så i Tórshavn, hvor vi almindeligvis blev modtaget af vores familie.

I nogle tilfælde lå *Smiril* ved kajen og ventede godmodigt på os med dampen oppe klar til at stikke sydpå. Andre gange var den der ikke, og så besøgte vi min mors færøske mostre, kusiner og veninder i Tórshavn. Så blev vi der, indtil *Smiril* ifølge fartplanen skulle sejle til Tvøroyri. Nogle gange blev vi et eller to døgn i Tórshavn. Til slut kom vi ned på kajen og ombord på *Smiril* ad den gyngende landgang, (så vidt jeg husker, lå *Smiril* også sommetider så lavt, at vi hoppede ned og ombord). Bagagen blev stillet udendørs op ad dækshuset eller på lastlugen.

Hvis man ikke fra det forrige år helt kunne huske, hvorfor man ikke så gerne gik ombord på *Smiril*, blev det klart for én nu, da *Smiril* kastede fortøjningerne og lagde fra land. Jeg kunne blive søsyg med det samme. Det var den måde, skibet bevægede sig i søen på. Og det behøvede ikke at være dårligt vejr. Selv i magsvejr blev man søsyg. Og så var der denne særlige ubestemmelige lugt ombord. Var det olie? Måske blandet med noget andet? Det var en lugt, der var velegnet til at forværre ens søsyge.

Smiril var ikke et udpræget dårligt søskib, men turen fra Tvøroyri til Tórshavn kunne være drøj. Godt fire timer tog turen, mener jeg, og der var ikke megen komfort endsige plads ombord. Var der en lille lavloftet salon? En rygesalon? En mulighed for at ligge ned, hvis man var helt sløj, var der i form af nogle smalle og trange køjer. Jeg husker, at min far engang under en rejse med *Smiril* lagde mig ind i en sådan køje, søsyg og udmattet af rejsen, som jeg sikkert har været. Jeg slog hovedet mod køjebunden ovenover, da jeg igen ville rejse mig. Men frem kom vi hver gang. Fordi der var så ringe mulighed for at opholde sig indendørs, måtte man udenfor på dækket, ikke så sjældent ved rælingen, hvor man kunne kaste op udover skibssiden. Nu kom alle de engelske lakridser og vingummier fra kiosken på *Tjaldur* op igen. Således søsyg og træt begyndte man også at fryse i den friske havluft. De voksne snakkede, og vi passerede øerne Sandoy, Skúvoy, St. Dimon og L. Dimon. Der var Suðuroy endelig, og *Smiril* lagde kursen ind i Trangisvåg fjorden med forbjerget



Nípan om styrbord. Indsejlingen til Trangisvaag er dyb og bred og kan besejles af selv meget store skibe.

Min lillebror fortæller mig, at han også husker rejserne med *Smiril*. Han kan huske en regnvåd, blæsende og kold sommerdag i Tórshavn. Vi skulle med *Smiril* mod Trangisvaag. Han besluttede sig for, inden han gik ombord, at han ikke ville blive søsyg, men det blev han alligevel. Det blev den værste omgang søsyge, han havde prøvet, og han var så elendig, mens han stod der ved rælingen, at han for alvor ønskede, at *Smiril* skulle kæntré for at han kunne få ende på sine pinsler. Det gjorde den, som vides, heldigvis ikke, og frem kom den til Suðuroy, som lå indhyllt i tåge. For at finde hullet ind i Trangisvaag-fjorden tudede *Smiril* med visse mellemrum med fløjten. *Smirils* besætning kunne på lyden høre, om den ramte fjeldet, eller den forsvandt ind i fjorden. Og på et tidspunkt, da lyden tilsyneladende ikke kom smældende tilbage inde fra land, men forvandt i det fjerne, lagdes roret mod styrbord, og *Smiril* sejlede elegant og sikkert ind i Trangisvaag-fjorden. Det imponerede ham så meget, at han som voksen blev i tvivl om, at det virkelig kunne passe. Men det kan det.

Smiril var et dampskib, der i al ubemærkethed tog sin tørn gennem mange år i en tid, der med såvel historiske som lyriske briller på virker meget uskyldig, (krigen naturligvis undtaget). Det var en fast del af den færøske normale virkelighed og infrastruktur.

*Tvorøyr og Trangisvåg-fjorden.
(Foto: Palle Filholm).*

Hvis man har lyst til at læse mere om dette kapitel i den færøske søfartshistorie, kan jeg oplyse, at jeg i 2001 skrev en bog om disse færøske indenrigsskibe; dog med særlig fokus på s.s. *Smiril* fra 1932. Den hedder: »Smiril – historien om et færøsk dampskib fra en ikke så fjern fortid.« Bogen er udgivet på Forlaget Nautilus i 2001.

Summary

Bjarni Ákesson Filholm

S/S Smiril: A Faroese Steamship, 1932-1970

The *Smiril*, an old Faroese steamship, carried passengers and cargo in Faroese waters from 1932 to 1970. The *Smiril* had its ups and downs. In peacetime things mostly went smoothly, although the North Atlantic is never to be trusted. During the Second World War the Faroe Islands were occupied by Great Britain, and guns were mounted on the *Smiril* to protect it from the German Luftwaffe, which was a constant threat in the turbulent sky over the Faroes. The author also tells of his own experience as a passenger aboard the *Smiril*.

Birger Thomsen, 1945-2007

Birger var tidligt med. En af de ting, man kommer i tanke om, er hans muskelstærke medvirken, da medlemmer af Kontaktudvalget i sin tid reddede arkivalierne fra det fallerede BEWA-line. Han var lige ved at komme galt afsted med hejseværket i Grønlandske Handels pakhus, men slap lykkeligvis med skrækken. Det var også trygt at have ham ved sin side, da vi engang sammen med Ulla Lund aflagde et besøg i Nyhavn - for det var den gang Nyhavn stadig var et sted, man kun betrødte med nogen tøven. Men den aften var der fred og ingen fare i "Det hvide Lam". Birger huskes først og fremmest som den gode kammerat, man kunne regne med. Nu er han der ikke mere, fordi en ondartet kræftsygdom rev ham bort i utide, og bittert er det at skulle skrive mindeord om en, der var yngre end en selv.

Tilværelsen var egentlig ikke blid ved Birger, hvis sagkundskab og gode egenskaber næppe altid blev værdsat efter fortjeneste. Hans ekspertise med hensyn til kanoner hjalp ham ikke i en ansøgningssituation, hvor han til dyb forfærdelse for mange meningsløst blev vraget. At optræde indsmigrende stod ikke til Birger. Og da man for ikke ret mange år siden troede, at han havde tiltrådt en stilling, hvor man fuldt ud ville gøre brug af hans kvalifikationer, gik det også af uforklarlige grunde galt. Men Birger klarede sig trods de mange knubs.

En af grundene var nok, at han på det sidste havde en drøm. Når man fortæller om den, er det med fare for at blive regnet for lidt for fantasifuld. Men der var nu solide realiteter bag. Det var dokumenteret, at der i sin tid blev fremstillet et sæt afstøbninger af guldhornene til gavebrug, de blev afskibet og sendt sydpå, men gik til bunds med fartøjet. Hvilket skib var det, og hvor ligger vraget? Nok var det som at lede efter den berømte nål, og nok kunne man frygte, at der blot var tale om en bronzeret gipsafstøbning, forlængst hensmudret. Men alligevel, tænk hvis!

De, der kom til at kende Birger som dykkerinstruktør, værdsatte ham tilfulde. Man tror gerne, at hans ro og besindighed kunne være til støtte for en nervøs nybegynder. Der var han i sit rette element. Og han fik lykkeligvis skrevet en del om sine erfaringer og ligeledes om skonnertens historie. Blandt andet gjorde han sit bedste for at udrydde den sejlivede myte om skonnerten *Vigilants* alder og identitet.

Birgers erhvervsmæssige løbebane blev broget og afbrudt af arbejdsløshed. Han var som studerende med til at ordne Søetatens vældige tegningssamling og supplerede siden sin eksamen med en regulær dykkeruddannelse. Hans bedste tid var utvivlsomt under



ansættelsen i Miljøministeriet, hvor han blandt andet sejlede rundt i en forhenværende toldkrydser. Det var et fartøj med to særdeles potente Volvomotorer, som gav en meget høj, men i øvrigt hemmeligholdt topfart. Men så kom der en regeringsændring med den velkendte bortsparing af så meget nyttigt og fornuftigt. Det marine forskningscenter i Roskilde skulle heller ikke komme til at betyde varig beskæftigelse. Siden etablerede han sig med eget firma. Ufortrøden og uforknyttet er de etiketter, der falder nærmest for. Og det er for de egenskaber, Birger vil blive husket.

Tidligere bind af Maritim Kontakt

Maritim Kontakt 1. Blandet indhold: Jørgen H. Barfod: Nyboderstudier, Heine Jørgen Kisbye: Marstaljagten, Ole Mortenssøn: Sømandens dagbog, Erling Pade: Sparrevohns logueur, Alan Hjorth Rasmussen: 1870-80-ernes danske indvandsfsikeri, Birger Thomsen: Vestindisk Søkorps 1760-69, Morten Gøthche: Sluppen Ruth, Jens Schou Hansen: Refleksionsseimisk marinarkæologi, Hanne Poulsen: Kaptajnsbilleder. 1980, 86 sider.

Maritim Kontakt 2. S. A. Saugmann: Vikingernes tidsregning og kursmetode. 1981, 70 sider.

Maritim Kontakt 3. Blandet indhold: Benny Boysen: Søfarten omkring Struer, Ole Louis Frantzen: Den danske flådes karronader, John Hackman: Sigyns sejlads på Danmark 1927-37, Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease, Ulla Lund & Birger Thomsen: Lilla Dans togt 1980, Ole Ventegodt: Skibe og søfart i danske farvande 12.-14. årh., Benny Christensen: Om den maritimhistoriske konference i Svendborg. 1982, 96 sider.

Maritim Kontakt 4. Under sejl påny, Træskibsejernes Sammenslutning 1971-1981. Ole Crumlin-Pedersen: Forhistorien, Max Vinner: De første år, Max Vinner: De næste år – Åge Larsen, Sven Sand: 1978-1981, Morten Gøthche: Om at restaurere gamle træskibe, Steen Siebken: Skonnerterten Martha af Vejle, Birger Thomsen: Baltimore-klipper-skonnerterten, Carl Frederik Garde: Med brosten i lasten, Knut von Trepka: RS No. 1 Colin Archer, Hans Jeppesen: En skipperfamilie 1870-1931, Christian Nielsen: Sprydstageriggen, Henrik Hvass: Ingenting med noget indeni, Kerteminde havn, Peter Skanse: Bruksbåtar i Skåne, Henning Henningsen: Fatter Jahns sølov, Benny Christensen: Skibstømmerlærlinge for 200 år siden, Jens Lorentzen: Snaubriggen Hvalfisker ex Benohen, Bent Andersen & Erik Andersen & Anni Rønno & Hans Toft & Inger Wagner: Den sidste Viking, Aksel Sandemose, Marstalskonnerterne under Labrador, Holger Munchaus Petersen: Fra hjuldamper til tremastet sejlskonnerter, Sven-Erik Ravn: Syv år for Jensine, Anders Monrad Møller: Medens vi venter på vrage, Kaj Lund: Træskibene og tosefuglen. 1981, 231 sider.

Maritim Kontakt 5. Jørgen H. Barfod: Christian IV.s Nyboder. 1983, 208 sider.

Maritim Kontakt 6. Blandet indhold: Henning Henningsen: Rigabalsam, Michael Teisen: Vrag ved Lyngsø, Erik Housted: Fredericiansk reder- og skipperhistorie, Ole Ventegodt: Strandretten i Danmark indtil 1365, Børge Lind: KGH's lastmotorskip Anders Olsen, Anders Mon-

rad Møller: København-Kristiania, Erik Gøbel: Femte Danske Maritimhistoriske Konference, 1983, 138 sider.

Maritim Kontakt 7. De sidste 100 års danske skibsfart. Indhold: Holger Munchaus Petersen & Anders Monrad Møller: Hundrede års handelsflåde, Erik Housted : Olie, et transportproblem, Henrik Fode: Et forsøg på samling, Hasse Neerbek: Kapital til søfarten, Anders Monrad Møller: Store forventninger, Benny Christensen: D/S Gylfe, Frederik Frederichsen: 2. verdenskrigs standardskibe, Jørgen H. Barfod: Nordisk Shipping, Ole Ventegodt: Min søgrønne ungdom, Birger Thomsen: Vor kulturarv på havbunden. 1984, 183 sider.

Maritim Kontakt 8. Blandet indhold: Johanne Bichel: Peber for alle pengene, Ole Mortensson: Lods båden Ejno, Jørgen Weber: Lods båden Ejnos stabilitet og sejlføring, Fritz Brade Jørgensen: Skibsmodellernes verden, Maria Ekberger: Sjette Danske Maritimhistoriske Konference. 1984, 88 sider.

Maritim Kontakt 9. Forlis, Vrag og dykning. Indhold: Ole Lisberg Jensen: Orlogsskibet Stora Sophia 1645, Anders Monrad Møller: Emilie på havsens bund, Holger Munchaus Petersen: Frederik den Sjette, Anders Vrist Langer: Bjærgelav på Harboøre, Ulla Lund: Enigheden, Frederik Frederichsen: En ganske almindelig bjærgning, Birger Thomsen: Frømand i Anden Verdenskrig, Philip Nathansen & Gert Normann Andersen: Bjærgninger i 1983. 1985, 127 sider.

Maritim Kontakt 10. Blandet indhold: Bent Thygesen: En skibstømers etnologiske betragtninger, Sven M. Klausen: M. Davidsen, en østbornholmers skæbne, Otto Madsen: Stadt Odense, en sydfynsk skibsbygger fra 1799, Rolf Larsen: Kalvø, et skibsværft og dets historie, Morten Gøthche: Sejlmageri, Anders Monrad Møller: Seks maritimhistoriske konferencer. 1986, 150 sider.

Maritim Historie 11. Danske lodser. Indhold: Benny Christensen: Lodshvervets udvikling i Danmark, Mogens Schmidt: Lodsdirektøren, Philip Svanum: Farvandslods, Otto Albertsen: Fjordlods, Knud W. Born: Havnelods, Niels M. Probst: Syvende Danske Maritimhistoriske Konference. 1987, 136 sider.

Maritim Historie 12. Festskrift til Jørgen H. Barfod. Blandet indhold: Henning Henningsen: Søens paradenumre, Niels M. Probst: Skånske krigs orlogsskibe, Erik Gøbel: Sejldugsmanufakturet i Køge 1687-1753, Hans Jeppesen & Jens Lorenzen: To skibstegnere fra 1700-årene, Erik Housted: Sorte tavler og ren tale, Hanne Poulsen: Nye arbejder af skibsbilledhuggerne H.J. og W.E.Møen, Alan Hjorth Rasmussen: De farer fra Sjælland, Holger Munchaus Petersen: ældre skib til midlertidigt brug, Henrik Dethlefsen: Øernes hjælpetjeneste, Anders Monrad Møller: Sofus og Klara, Erik Gøbel & Erik Mørk Larsen: Jørgen H. Barfods bibliografi. 1988, 208 sider.

Maritim Historie 13. Orlogsfåden. Indhold: Jørgen H. Barfod: Bygning af orlogsskibe i Norge i slutn. af 1600-tallet, Erik Gøbel: Orlogsfregatten Bornholms konvojrejse til Vestindien 1780-81, Maria Ekberger: Andreas Bodenhoff, leverandør til søetaten i det 18. årh., George Coggeshall: En Yankee-skipper i danske farvande 1809-10, Ann Nørregaard: Kapere og kanonbåde ved Dragør 1807-14, Søren Hjorth Jensen & Henrik Mogensen: Samarbejdsproblemer i Korsør under besættelsen, Knud Galle: Magnetminer, minestrygning, minesikring. 1989, 136 sider.

Maritim Historie 14. Blandet indhold: Ole Ventegodt: Skånemarkedets sild, Aase Hansen: Kurs mod sildemarkedspladsen, Jørgen Christoffersen: Vraget af orlogsskibet Dannebrog, Jan Parmentier: Guillielmo de Brouwer 1693-1767, Emil Andersen: Skonnert Cathrine af Svaneke 1922-1945. 1990, 112 sider.

Maritim Historie 15. Erik Rasmussen: Sejlads under krigen 1939-45. 1991, 157 sider.

Maritim Kontakt 16. Blandet indhold: Niels M. Probst: Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet, Hans Diederichsen Rühmann: Stenbjergshavn ved Flensborg Fjord, engang storleverandør af skibe, Flemming Jensen & Jørgen Mikkelsen: Den sørgmuntre beretning om istandsættelsen af Skælskør havn og fjord 1798-1814, Jens Skriver Nørregaard: Den svenske damper Ernas torpedering og forlis i december 1942, Åge Larsen: Fiskerlejer i Odsherred, Erik Gøbel: Ottende, Niende og Tiende Danske Maritimhistoriske Konference 1988, 1990 og 1992. 1993, 166 sider.

Maritim Kontakt 17. Jens Kusk Jensen: En sømands oplevelser i fred og krig. 1995, 216 sider.

Maritim Kontakt 18. Blandet indhold: Jørgen H. Barfod: Lidt om sikringen af bælt og stræder før 1588, Jørgen Dencker & Jan Larsen: Spes i krig og fred, Inga B. Thomas & Frank Allan Rasmussen: Havet tog og havet gav – en sømands erindringer 1836-1888, Anders Monrad Møller: Måneden drejer – om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-1787, Maria Ekberger Newbury: Et bedrøveligt endeligt, Bjørn Poulsen: Ombord på Anna Cæcilie af Åbenrå – en kilde til Åbenrås sejlads på Amerika 1838-1840, Holger Munchaus Petersen: Lidt om skibsbevaring og om søfartsstatistik, Christian Lund: Aristides, Salvador, Vagrant, War Admiral og de andre, Erik Gøbel: Ellevte og tolvte danske maritimhistoriske konference. 1996, 135 sider.

Maritim Kontakt 19. Glimt fra de Dage der gik. Christian L. Sørensens erindringer 1880-1928, udg. af Erik Gøbel. 1997, 264 sider.

Maritim Kontakt 20. Blandet indhold: Theodor Harke Pedersen: Mine livserindringer, Gennadij A. Njetjajev: Kejseryachten Standart

og dens skæbne, Christian Lund: Danske skibe under fransk kontrol under Anden Verdenskrig, Bjarni Ákesson Filholm: M/S Tjaldur, Svend Aage Andersen: Slaget om Kattegat, Historien om Stena Line's Danmarksfærger, Thorkild Sandbeck: Cutty Sark Tall Ships' Race '96, Erik Gøbel: Trettende Danske Maritimhistoriske Konference, Erik Gøbel: Registre til Maritim Kontakt bind 1-20. 1998, 127 sider.

Maritim Kontakt 21. I kamp for flåden. En levnedsskildring af Kommandør Halfdan B. Barfod 1880-1947, udg. af Jørgen H. Barfod. 1999, 202 sider.

Maritim Kontakt 22. Blander indhold: Sven Herreborg Thomsen & Aly Torben Abd-el Dayem: Slager ved Cap Verde 1619, Niels-Peter B. Andersson: Søfart og søhandel på Rørvig toldsted 1731-1798, Jakob Seerup: Om håndskrevne lærebøger på Søkadetakademiet, Dan H. Andersen: Soløjtnant Uldall, Pasha Sidi Yusef og lidt om Bertel Thorvaldsen, Erik Ingemann Sørensen: En kinafarer beretter 1829-1830, Grete Tuxen Andersen: Lars Kruse og de andre redningsmænd, Christian Lund: Danske skibe i Sydamerika 1940-1946, Erik Gøbel: Fjortende Danske Maritimhistoriske Konference 2000. 2000, 133 sider.

Maritim Kontakt 23. Bernhard David Larsen: Erindringer fra et liv til søs 1900-1946, udg. af Kåre Lauring. 2001, 147 sider.

Maritim Kontakt 24. Hilsen fra søens folk. Festskrift til Anders Monrad Møller 2. maj 2002. Blander indhold: Dan H. Andersen: Matros-lønninger i den danske handelsflåde 1750-1807, Jørgen H. Barfod: Glückstadt – en forpost og et mislykket projekt, Michael Bregnsbo: 179 enevældige konger og dronninger. Danmarks Riges Grundlov af 5. juni 1849 – brud eller kontinuitet, Carsten Due-Nielsen: Konge i krise og krig. Christian IX og udenrigspolitikken, Ole Feldbæk: Ochachov 1791. Kriser og konjunkturer, Henrik Fode: Skibsfartens svar på stationsbyen – position 56° 12,3' N / 10° 28,4' E Knebel Bro, Morten Gørhche: Fra skude til slup, Henning Henningsen: Det ferske springvand og vandfylderiet i Helsingør havn, Ole Lisberg Jensen: Dagligliv ombord i flådens store sejlskibe, Hans Christian Johansen: Hertugdømmernes handelsflåde i slutningen af det 18. århundrede, Christian Lemée: Grønnegaard, byens gamle havn. Christian 4.s skibe fundet på Christianshavn, Otto Madsen: Barken Danmark af Odense, Fremmede skibe under dansk flag, Jon Monrad Møller: Et essay om Skabningens Ypperlighed, Frank Allan Rasmussen: Om Maaden at bevare Sundheden i Flaaden – Heinrich Callisen og Urban Bruun Aaskows indsats for at forbedre forholdene for søens folk, Birger Thomsen: Danske skonnerter på vagt og i krig, Mikael Venge: Invasionen fra Travemünde. Grevefejdens optakt til søs, Dorthe Falcon Møller: Anders Monrad Møllers publikationsliste. 2002, 237 sider.

Maritim Kontakt 25. Jens Kusk Jensen: Navigationens Udvikling – og lidt om hans liv og håndbøger, red. af Erik Gøbel. Indhold: Jens Kusk

Jensen: Navigationens Udvikling, Susanne Overgaard: Vor Bys mest berømte Sømand. En mikrostudie i Jens Kusk Jensens betydning for Limfjordssejladsen, Margrethe Kudsk Andreasen: Om min far, kaptajn Jens Kusk Jensen, Niels J. Bagge: Håndbogens betydning i sømandsuddannelsen, Anker Lauritsen: Håndbogen – og de gamle skibe, Nils Aage Jensen: Sømandsskab for både, lystfartøjer og motorbåde, Erik Gøbel: Udvalgt litteratur af og om Jens Kusk Jensen. 2003, 270 sider.

Maritim Kontakt 26. Blandet indhold: Anders Monrad Møller: Konsulatsarkiver fra 1704 til 1904. En oversigt, Agnete Nørskov Nielsen: Navigationsteknikker brugt på Asiatisk Kompagnis skibe til Indien og Kina 1780-1800, herunder indførelsen af observeret længde, Anders Bloksgaard: En genfundet kilde til Redningsvæsnets historie. A. Andersens fremstilling, Else Hansen: Kilder til Fyr- og Vagervæsnets historie, Mikkel Kühl: Marstallerne solgte væk. Marstals handelsflåde 1914-1918, Jørgen Strange Lorenzen: Hjemsejlingen af U.S. Coast Guard Cutter Restorer i 1948, Anders Monrad Møller: Jens Lorentzen 1934-2004, Erik Gøbel: Femtende og Sekstende Danske Maritimhistoriske Konference 2002 og 2004. 2004, 125 sider.

Maritim Kontakt 27. Erik Gøbel: Jens Mortensen Sveigaards ostindiske rejsebeskrivelse 1665-1684. 2005, 274 sider.

Maritim Kontakt 28. Skibsbyggeri og søfart i Renæssancen. Indhold: Christian Lemée: Kravelbyggeriet i historisk perspektiv. På sporet af kravelbygningsteknologien og dens spredning til Danmark set ud fra de historiske kilder, Jan Bill & Morten Gøthche: Renæssance i småskibsbyggeriet – arkæologisk set, Mikkel H. Thomsen: En sådan næsestyver. Om en slem overraskelse for den dansk-hollandske flåde – og for arkæologen, Carsten Jahnke: Dronningens skibe for kongens flåde. Dronning Dorothea af Brandenburgs skibsbygning omkring 1486, Martin Bellamy: Christian IV's skotske skibsbyggere, Ole Degn: Et år ved Ørtsunds Toldkammer. Skippere, skibe og varetransport gennem Sundet i 1640, Erik Gøbel: Syttende Danske Maritimhistoriske Konference 2006. 2006, 138 sider.

Maritim Kontakt kan købes ved henvendelse til:
Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning
Dyvekes Alle 6, 2300 København S

eller via
www.maritimkontakt.dk

eller
gennem boghandlerne.