



Esbjergs

nutidige og fremtidige Betydning for Trafiken samt

Byens Næringsforhold.*)

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/nto/nto_nrk-PDF/nto_nrk_0004_87244.pdf

pdf genereret den : 25-1-2006

E s b j e r g s

nutidige og fremtidige Betydning for Trafiken samt
Byens Næringsforhold.*)

Af

Toldforvalter V. V. Hassing i Esbjerg.

Landets Smaabyer ville i Almindelighed ikke kunne paaregne at være Genstand for Almen-Interesse; de fleste af dem føre en rolig Tilværelse med en jævn fremadskridende Udvikling, nogle ere dog næsten stillestaaende, ja en og anden synes endog snarere at gaa tilbage. Enkelte Pladser danne dog Undtagelser fra Reglen, idet de paa Grund af heldig Beliggenhed synes at maatte have en Fremtid for sig. Blandt disse maa formentlig Esbjerg fremhæves. Esbjerg er den yngste By eller Handelsplads i Landet. Som Ungdommen, der i sit Skød bærer Muligheden af en stor Fremtid, i Almindelighed fængsler vor Interesse, saaledes ogsaa Byerne. Skønt Esbjerg endnu kun tæller ca. 2000 Indvaanere og saaledes kun er en af de mindre Byer, er Opmærksomheden dog meget henvendt paa den fra de forskelligste Sider. baade fra Regeringens, fra Landmændenes, fra Handelsstandens og Skibsrederiernes

*) I Hovedsagen et i Esbjerg holdt Foredrag.

E s b j e r g s

nutidige og fremtidige Betydning for Trafiken samt
Byens Næringsforhold.*)

Af

Toldforvalter V. V. Hassing i Esbjerg.

Landets Smaabyer ville i Almindelighed ikke kunne paaregne at være Genstand for Almen-Interesse; de fleste af dem føre en rolig Tilværelse med en jævn fremadskridende Udvikling, nogle ere dog næsten stillestaaende, ja en og anden synes endog snarere at gaa tilbage. Enkelte Pladser danne dog Undtagelser fra Reglen, idet de paa Grund af heldig Beliggenhed synes at maatte have en Fremtid for sig. Blandt disse maa formentlig Esbjerg fremhæves. Esbjerg er den yngste By eller Handelsplads i Landet. Som Ungdommen, der i sit Skød bærer Muligheden af en stor Fremtid, i Almindelighed fængsler vor Interesse, saaledes ogsaa Byerne. Skønt Esbjerg endnu kun tæller ca. 2000 Indvaanere og saaledes kun er en af de mindre Byer, er Opmærksomheden dog meget henvendt paa den fra de forskelligste Sider. baade fra Regeringens, fra Landmændenes, fra Handelsstandens og Skibsrederiernes

*) I Hovedsagen et i Esbjerg holdt Foredrag.

Side, og maaske ikke mindst fra de større Handelsbyers Side, saasom Aarhus, Aalborg, ja selv København.

Det har forekommet mig, som paa forskellig Maade i Følge min Stilling er beskæftiget med Trafikforholdene her og Aar efter Aar ser deres virkelige Omfang, nøjagtigt angivne med Tal, at det vilde have en ikke ringe Interesse lidt nøjere at undersøge disse Spørgsmaal: a) hvilken Betydning for Landets Trafik har Esbjerg, b) hvilken Fremtid antages Byen at gaa i Møde, og endelig c) hvorledes stille Næringsforholdene sig her.

Forinden jeg kommer ind paa at omtale disse Forhold, vil det dog være rettest kortelig at erindre sig, hvilke de Interesser vare, der fremkaldte Havneanlægget, og hvilke Forhaabninger man knyttede dertil. Indtil Esbjerg blev anlagt savnede Vestjylland fuldstændig Havneanlæg, som kunde træde i den større Skibsfarts Tjeneste; kun mindre Fartøjer kunde løbe op i Aaerne til Ribe, Varde, Ringkøbing samt til Fanø. Saagodtsom alle Landprodukter, der agtedes udførte til England, maatte først føres til Østkystens Havne, hvilket var tidsspildende og kostbart. Kreaturerne bleve tildels drevne i ufedet Stand til Marsken, en Del dog ogsaa fedede hjemme og derpaa drevne til Markedet eller Hamborg eller over Tønning udførte til England. Man ønskede nu at komme over til en almindeligere Hjemmefedning, der har en saa stor Betydning for Landbruget, samt at skabe sig en saa kort og farefri Sejlads til England som mulig fra et Punkt, der laa inden vor egen Grænse. Opmærksomheden henledtes snart paa Kysten mellem Fanø og Fastlandet, der laa vel beskyttet mod det

urolige Vesterhav, med temmelig dybt Vand. Tanken faldt saameget naturligere paa denne Kyst, som der allerede ved Hjerting i Slutningen af Treserne var foretaget Forsøg med Udskibning af Kreaturer pr. Dampskib til England, en Trafik, som dog ingen videre Betydning fik, vel nærmest fordi der da manglede Jernbaneforbindelser; man havde anlagt en Anløbsbro, men da Isen en Gang borttog den, ophørte med det samme Trafiken, og der udførtes i Alt fra Hjerting kun nogle faa Hundrede Kreaturer. Efter mange Overvejelser valgte man omsider Kysten her nedenfor Esbjerg, hvor der den Gang ikke fandtes et Hus*). I Slutningen af Treserne begyndte Arbejderne og den 1ste Juli 1874 aabnedes Havnen for den almindelige Trafik.

Det var vel særlig Landmændene i det vestlige og sydlige Jylland, der havde knyttet Forhaabninger til Aabningen af Vest- og Sydtsværbanen i Forbindelse med en Dampskibsrute Esbjerg—London og Esbjerg—Newcastle, maaske flere Steder. De kunde lige fra Thy til Kolding-Eggen — begge meget frugtbare og kvægaflende Egne — vinde henad et Døgn i den Tid, der medgik til Forsendelse til England, hvilket var af væsentlig Betydning. Foruden at Omkostningerne ved Transport og Føde til levende Kreaturer derved formindskedes og at disse tabte mindre i Huld, saa opnaaedes tillige dette, at Produkter, der lide særlig under en længere Transport, saasom Smør, fersk Flæsk o. fl.,

*) Som en varm Forkæmper for hele Esbjerg-Projektet bør her nævnes Konsul Borch paa Fang, der havde et aabent Øje for Stedets Betydning.

kunde udbydes paa Markedet i friskere Varer og derved opnaa højere Priser.

Det var altsaa navnlig disse Forhaabninger, der bleve knyttede til Anlægget af Esbjerg Havn. Nu er det vel muligt, at der tillige fra visse andre Sider gjorde sig andre Forventninger gældende om den Trafik, som her vilde udvikle sig og give Fortjeneste for et stort Antal Mennesker; man drømte om daglig Postforbindelse med England, Konkurrence mellem forskellige inden- og udenlandske Selskaber, der vilde bringe Fragterne ned til lavest mulige Beløb osv. Disse Forventninger ere imidlertid hidtil forblevne uopfyldte; Export-Farten har hovedsagelig været i det foren. Dampskibsselskabs Hænder og i Reglen været indskrænket til et Par Ture ugentlig resp. til London og Newcastle. Skønt Esbjerg nu ikke har taget et mægtigt Opsving strax, saa er det en uimodsigelig Kendsgerning, at Havnen har haft sin store Betydning for Landets, særlig Jyllands Udførsel af vore Hovedprodukter. At dette ikke er nogen løs Paastand, skal jeg godtgøre ved efterfølgende Talstørrelser, som jeg har uddraget dels af Toldstedets egen Statistik, dels af »Statistisk Tabelværk«, der aarlig udarbejdes efter samtlige danske Toldsteders Statistik, altsaa saa nøjagtige, som statistiske Oplysninger i det Hele kunne være.

I Tiaaret 1875—84 udførtes fra Esbjerg:

211,821 Stkr. Hornkvæg af Værdi ca	46½	Mill. Kr.
265,262 — Faar og Geder af Værdi ca.	9¼	— —
10,830,044 Pd. Flæsk og Skinker	af Værdi ca. .	4½ — —
206,748 Pd. Kød og Pølser		
75,851 Tdr. Smør af Værdi ca.	25½	— —
2,053,205 Snese Æg af Værdi ca.	2	— —
I Alt ca.	87	Mill. Kr.

og tillægges Værdien af andre udførte Varer i samme Tidsrum vil Beløbet vistnok naa op til 100 Millioner Kroner. I Aaret 1885 udførtes derhos endvidere fra Esbjerg af nysnævnte Artikler:

20,968 Stkr. Hornkvæg af Værdi ca.	2 $\frac{1}{4}$ Mill. Kr.
17,372 — Faar og Geder af Værdi ca.	$\frac{1}{2}$ — —
2,032,932 Pd. Flæsk og Skinker } af Værdi ca....	$\frac{7}{8}$ — —
78,052 Pd. Kød og Pølser }	
14,978 Tdr. Smør af Værdi ca.	4 $\frac{1}{2}$ — —
199,902 Snese Æg af Værdi ca.	$\frac{1}{5}$ — —

For deslettere at kunne vurdere denne Udførsels Betydning skal jeg dernæst give til Sammenligning en Oversigt over Udførslen af de samme Artikler fra Landets 5 største Exporthavne i Tidsrummet 1877—84 begge inkl. Naar dette Tidsrum er valgt i Stedet for fornævnte Tiaar, er Grunden denne, at Statistisk Tabelværk ikke meddeler Oplysningerne længere tilbage for de her i Betragtning kommende Toldsteder:

	København.	Aarhus.	Aalborg.	Frederiksh.	Esbjerg.
Hornkvæg, Stkr.	115,639	52,095	79,501	65,875	175,502
Faar og Geder, Stkr. ...	113,303	33,102	53,485	40,428	221,829
Kød og Flæsk, Pd.	78,379,313	12,775,121	741,246	3,338,304	10,253,726
Smør, Tdr. .	342,069	47,364	11,344	41,460	48,749
—, Pd. . .	59,628,123	5,872,160	2,806,272	5,534,144	8,712,256
Æg, Snese..	7,269,137	736,326	459,014	1,172,722	1,841,289

Det ses heraf, at for følgende Artikler er Esbjerg Hovedexportstedet: Hornkvæg, Faar og Geder, medens det for Kød og Flæsk kommer næst København og Aarhus, for Smør og Æg næst København.

Ses nu hen til Skibsfartens Omfang for Udgaaende til Udlandet, viser det sig, naar man af samme Hensyn som ovenfor fremhævet, lægger Femaaret 1880—84 til Grund, at Esbjerg efter Bestuvningen, o: Var-

ernes Rumfang i Skibene og Vægt er næst København det vigtigste Udførselstoldsted.

	Antal Skibe.	Tons-Bestuvning.
København	58,811	1,208,203
Aarhus	3,693	113,744
Aalborg	2,949	89,479
Frederikshavn	4,679	126,880
Esbjerg	984	173,365

Disse Tal godtgøre bedre end lang Tale, hvilken Betydning Esbjerg har haft for Udførselen i dens korte Fortid. Esbjerg er altsaa den næststørste Udførselsplads i Danmark og overgaar navnlig Aarhus, Aalborg og Frederikshavn. Det kan saaledes ikke med Rette siges, at Esbjerg ikke er blevet til Noget eller fornuftigvis, at Nogen er bleven skuffet. Esbjerg er just blevet til det, der tilsigtedes ved dens Anlæg, en betydelig Udførselsplads. Og dog har den næppe naaet sin Højde endnu; men derom nærmere i et senere Afsnit. Ganske vist er der ogsaa her for Tiden en Standsning i Udførselen; men den er ikke ejendommelig for Esbjerg, den gør sig gældende over hele Danmark og er en Følge af den ved de andre Verdensdeles Overproduktion — og deraf følgende Udførsel til det engelske Marked — fremkomne Prisnedgang, der for nærværende Tid trykker vort Agerbrug i en saa følelig Grad. Imidlertid maa en Fremgang jo atter kunne imødeses; thi endog med vedvarende lave Priser kunne vore Landmænd næppe vedblive at holde deres Kreaturer og øvrige Produkter tilbage, de maa efterhaanden ved en billigere Drift, maaske ogsaa Levemaade, kunne genoptage Konkurrencen, og dermed vil Trafiken herover atter tage Opsving. At det forenede Dampskibsselskab er beredt

paa en saadan Mulighed fremgaar bedst af den Omstændighed, at det just nu har ladet opføre nye, vel indrettede Staldbygninger paa herværende Jernbanestationsgrund, hvor der herefter vil være Staldrum til 500 Kreaturer og hvor en omhyggelig Behandling af disse vil falde des lettere.

At Esbjerg dog ogsaa som Importhavn har nogen Betydning skal jeg, inden jeg gaar videre, minde om ved at meddele nogle statistiske Notitser.

a) Transitering af engelsk Gods androg til andre danske Toldsteder:

	Jylland.		Fyn.		Sjælland.	
	Stkr.	Pd.	Stkr.	Pd.	Stkr.	Pd.
1882	2,870	638,286	417	58,367	7	425
1883	4,309	724,100	291	10,663	26	2,716
1884	7,545	626,099	3	330	40	2,036
1885	2,779	413,403	7	174	30	23,459

b) Indførsel og Klarering af visse Artikler:

	1882.	1883.	1884.	1885.
Kul, Kmlstr.	535	696	551	1,743
—, Tønder	39,648	39,543	51,270	24,030
Manufakturvarer:				
1) af veget. Stoffer, Pd.	19,238	9,097	26,998	50,539
2) af anim. do., —	2,299	2,950	3,400	4,601
Metaller: 1) Jernst., Pd.	39,948	76,166	50,463	604,526
2) andre, —	48,961	71,333	37,842	50,034
Olier (Petroleum)	299,196	548,843	508,664	506,981
Tømmer og Træ af Fyr og Gran				
Kmlstr.	962	1,022	852	992
Kbfd.	15,722	7,591	10,823	5,084
c) Indførselstold	1882.	1883.	1884.	1885.
	37,112 Kr.	48,005 Kr.	50,158 Kr.	55,335 Kr.

Esbjerg har saaledes sin Hovedbetydning som Skibningssted for hele Landet, medens den som Centralpunkt i Oplandet er uvæsentlig, hvilket sidste hidrører fra, at dette er meget lille.

Der gives dog én Næringsvej, som har lokal Betydning, nemlig Havfiskeriet. Da dette kan blive Byen en væsentlig Indtægtskilde, skal jeg skænke den en nærmere Omtale.

Fiskeriet er jo, som al anden Bedrift herpaa Stedet, ny, men indtager dog alt et ganske respektabelt Standpunkt. I hele Tolddistriktet (heri altsaa Hjerting med Sjelborg indbefattet) er nu ialt hjemmehørende 34 Fiskerfartøjer med en Besætning af ca. 110 Mennesker, men en Del af disse have dog ikke fast Bopæl i Distriktet, idet flere udenfor Fisketiderne drive Landbrug i deres Hjemstavn højere op ad Kysten, navnlig i Ringkøbing Tolddistrikt. Omtrent en Tredjedel af det nævnte Antal Fartøjer indbringer sin Fangst til Esbjerg; dennes Udbytte i Forbindelse med Mellemandernes Fortjeneste kan ansættes til omtrent 50,000 Kr. for Aaret 1884. Denne Sum er jo ikke saa helt ubetydelig; men vort Havfiskeri maa dog endnu anses for at være i sin Barndom. Det er de fremmede Nordsø-nationer, der tage Broderparten af Havets Rigdom lige udenfor vore Kyster; store engelske og tyske Fiskeflaader drive her især i Foraars- og Sommermaanederne et betydeligt Fiskeri med Trawl, medens vore saagodt-som udelukkende benytte Liner, de saakaldte »Bakker«. Hvor forholdsvis ringe vor Deltagelse her fra Kysten er i denne Næringsvej, vil staa klart, naar jeg anfører, at der alene af engelske og skotske Fiskere fiskes med ca. 1900 større Fartøjer, for Størstedelen hjemmehørende i Hull og Grimsby, og at Udbyttet af det hele Nordsøfiskeri anslaaes til 4 à 500 Millioner Kroner om Aaret, tilstrækkeligt til at underholde hele det danske Folk. Der er altsaa et mægtigt Terræn for os at vinde

paa dette Nærings-Område, og selv en nok saa rask Udvikling af vort Fiskeri vil være af en paa Fiske-markedets Priser aldeles umærkelig Indflydelse. For at vort Fiskeri kan vinde Fremgang, maa dog først et Par Betingelser skaffes tilveje, først og fremmest Penge til Bygning af gode Fartøjer og Køb af Redskaber; dernæst dygtige, raske, unge og ædruelige Fiskere, som ere oplærte ved Fiskeriet, fortrolige med Havet og Kysten og hele det uregelmæssige Liv, Fiskeriet medfører, og endelig dygtige Fiskehandlere med gode, udstrakte Forbindelser. Af vore sydlige Naboer (Blankeneserne) kunne vore egne Fiskere sikkerlig lære en Del; de ere, naar Alt kommer til Alt, baade dygtige, uforfærdede og derhos nøjsomme, og i det Mindste til daglig Brug ædruelige Folk. Vore Fiskere ville have betydelige Fordele fremfor disse: de kunne fiske i Nærheden af deres Hjem, under Beskyttelse af danske Myndigheder, de behøve ikke store Proviant-beholdninger, og de kunne tilbringe de mange ufrivillige Smaapavser, som Fiskeriet af Hensyn til Vejrforholdene medføre, i deres Hjem, hvor Tiden kan anvendes til deres eget og Familjens Tarv ved Husflid, f. Ex. Kurvefletning, medens de fremmede Fiskere maa tilbringe Tiden ørkesløse paa Havet.

Vi bør derfor tilstræbe at drage Kapital til Fiskeriet; Regeringens Tilskud til Køb af Fartøjer har gjort sin Nytte; men der maa flere Penge til. Mandskab vil nok indfinde sig her, hvor saa mange gode Betingelser for Fiskeriet allerede ere til Stede, idet Esbjerg har en Havn, gode Jernbaneforbindelser med Tyskland og mindst 2 Gange ugentlig Dampskibsforbindelse med England.

Hvoraf lever Esbjerg?

Vi have nu set, hvilken Betydning Esbjerg har udadtil og i en enkelt Retning indadtil; vi skulle nu anstille en Undersøgelse af dens Næringskilder, om disse flyde saa rigeligt, at en Befolkning paa mere end 2000 Mennesker, kan leve deraf. Man hører meget ofte det Spørgsmaal fremsat: men hvoraf leve dog alle de Mennesker i Esbjerg? Thi man kommer meget snart paa det Rene med, at de Indtægtskilder, der ere de væsentligste for andre Byer (Oplandet, Handel, Fabrikvirksomhed o. l.), ere mindre væsentlige her. Da Spørgsmaalet har en ikke ringe Interesse, har jeg gjort mig Umage for at komme saavidt mulig til rigtig Kundskab i denne Retning, og naar dette er lykkedes mig nogenlunde, skyldes dette Imødekommenhed af forskellige Mænd, der staa i Spidsen for visse Institutioner eller som ved særlig nøje Kendskab til visse Næringsveje have set sig i Stand til at give mig forskellige Meddelelser, som jeg benytter Lejligheden til at takke de Paa-gældende for. Disse Meddelelser have iøvrigt overrasket mig og givet et langt gunstigere Resultat, end jeg havde ventet, og jeg tvivler herefter ikke om, at et Par Tusind Mennesker kunne finde deres Udkomme her, om end kun med beskedne Fordringer.

I Følge den i Juni Maaned 1885 foretagne Folketælling lever her 388 Familjer; men da her desuden findes en Del Ugifte, som ikke kunne henregnes til Familjerne, vil jeg sætte den hele Befolkning lig 400 Familjer, hvilken Opstilling ogsaa giver det almindelige Gennemsnitsantal af 5 Personer pr. Familie, Tyendet altsaa her indbefattet. Gaar man nu ud fra, at en Familie gennemsnitlig bør have en aarlig Indtægt af

mindst 1200 Kr. — jeg ved meget vel, at en Del have mere, nogle endog meget mere, men det er sikkert nok, at Størstedelen her ikke har saameget, og ligelig kan Indtægten jo ikke i Virkeligheden fordeles, — men en Familje med smaa Fordringer udover de nødvendige kan upaatvivlelig leve af 1200 Kr. —, saa kræve 400 Familjer altsaa en samlet, ren Indtægt af 480,000 Kr.

Vi skulle nu se, hvorledes et saadant Beløb lader sig finde:

1) Statens Institutioner:	
Lønninger m. m. til Toldvæsenet, Postvæsenet, Telegrafvæsenet, Jernbanevæsenet, Havne-, Lods- og Fyrvæsen saaog til offentlige Arbejder m. m.	126,000 Kr.
2) Det foren. Dampskibsselskab:	
Lønninger til Funktionærer, Arbejdsfolk, Kreaturdrivere, Tantième, Kapla o. l.	174,000 —
3) Fabrikvirksomhed:	
et Maskinværksted og Jernstøberi, 3 Teglværker m. fl.	60,000 —
4) Fiskeri	50,000 —
5) Handel med Oplandet	20,000 —
6) Rejsende	15,000 —
7) Skibsproviantering	2,200 —
8) Arbejdsløn ved Lossen og Laden (foruden hvad det forenede Dampskibsselskab udreder)	3,000 —
9) Avlsbrug og Kreaturhold	6,300 —
10) Rente af Formue*) samt Pension	39,200 —
11) Forskellige Indtægter, saasom ved Havarier osv.	4,300 —
	Tils. 500,000 Kr.

Skønt jeg selvfølgelig kun tilnærmelsesvis tør ga-

*) I Formue er indbefattet de i faste Bygninger indsatte Kapitaler. Bygningernes Assurancesum udgjorde af 222 beboede Huse i 1885 ca. $1\frac{1}{3}$ Million Kroner. Til Sammenligning anføres, at den tilsvarende Sum androg

i Ribe	i 1879	4,156,880 Kr.
i Varde	i 1876	2,106,680 —
i Lemvig	i 1876	1,326,163 —

rantere for disse Tals Rigtighed, er jeg dog overbevist om, at de i det Hele og Væsentlige ere rigtige; jeg har, som bemærket, saa vidt muligt Oplysningerne fra Mænd, som maatte vide Besked med de omhandlede Forhold.

Esbjergs Førstehaands-Indtægter kunne altsaa ansættes til ca. $\frac{1}{2}$ Million Kroner eller ca. 1,250 Kr. pr. Familje aarlig. Dette Resultat er, som forud bemærket, en hel Del bedre, end jeg antog, forinden jeg begyndte Undersøgelsen; thi ved en almindelig — om jeg saa maa sige — overfladisk Bedømmelse af Formuestilstanden eller Næringstilstanden her paa Stedet faar man det Indtryk, at Esbjerg i det Hele er noget trykket i økonomisk Henseende, og man søger forgæves efter et forholdsmæssigt stort Antal vel fonderede Forretninger i Sammenligning med, hvad man finder i andre Byer af lignende Størrelse, ihvorvel Byen øjensynlig er gaaet fremad i de senere Aar, og ikke mere er Sædet for »Svindelen«.

Naar det altsaa nu er givet, at der gennem de nævnte Kilder tilflyder Byen en Indtægt af ca. $\frac{1}{2}$ Mill. saa er selvfølgelig ikke Byens hele aarlige Fortjeneste eller dens Subsistensmidler dermed fuldtangivet. Forholdet stiller sig i Virkeligheden noget bedre, men burde stillet sig meget bedre. Der maa nemlig lægges nøje Mærke til, at de nævnte 500,000 Kr. ere Byens — som jeg udtrykte mig — Førstehaands-Indtægt; men denne bør ordentligvis frugtbargøres paa forskellige Maader.

Byens Fremtid.

Inden jeg gaar over til at omtale de Forhold, som efter mit Skøn ville betinge Byens Udvikling og Fremadskriden, skal jeg med nogle Ord berøre en Plan eller

et Ønske, som i en noget uklar Form ligger og gærer hos Mange. Det er Tanken om at faa Esbjerg omdannet til en Frihavn eller Fridok, en Indretning, der menes ubetinget at ville kunne fremkalde Liv og give Byen et betydeligt Opsving. Da jeg har god Grund til at antage, at Mange misforstaa Betydningen af Ordet »Frihavn«, skal jeg, forinden jeg imødegaar selve Frihavnstanken, nærmere oplyse, hvad der forstaas ved en Frihavn (eller Fridok). En Frihavn er ikke — som der undertiden menes — en Havn, hvori Skibe og Varer ere fri for Afgifter til Havnen (Havneafgifter); en saadan Frihed existerer næppe i nogen Havn og vilde formentlig ogsaa være umotiveret, idet ethvert saadant Anlæg i Skibsfartens og Handelens Interesse synes at burde i det Mindste kunne bære sig selv, o: forrente og amortisere Anlægskapitalen samt indbringe de nødvendige Beløb til Vedligeholdelse og Tilsyn. Nej, ved en Frihavn eller Fridok forstaas et Sted, som fra Toldvæsenets Side behandles, som om det laa udenfor Toldterritoriet (eller i Udlandet lige op til Toldgrænsen), altsaa en Havn, hvori Skibe og Varer ere fritagne for den nærmere og direkte Toldkontrol og for Erlæggelse af Told- og Skibsafgifter til Statskassen; den giver altsaa Frihed til Lossen, Laden og Omladen fra Skib til Skib, til Vareoplæggelse i de Pakhuse eller paa de Pladser, som indrettes paa selve det Frihavnen indrømmede Territorium. Et saadant Etablissement, bestaaende af Havn, forskellige Bygninger til Pakhuse, Kontorer, eventuelt endog Værksteder o. l., er fuldstændig afsondret fra det omliggende Territorium ved Mure eller uigennemtrængelige Jerngitterværker e. l. og Adgangene besatte med Toldvagt, saa at Intet kan passere ud fra Etablissementet

til Lands uden at blive undergivet de almindelige Kontrolregler og Afgifter som Varer, der indkomme over Landets Toldgrænse fra det Fremmede. Saadan Frihavn findes ikke her i Landet for Øjeblikket, men agtes indrettet ved den nye Havn ved Kalkbrænderiet nord for København i Forbindelse med Frilagere efter en meget større Maalestok end de nuværende paa Toldboden. Saadanne Frihavnes eller Fridokkers Anlæg ere tilladte ved Lov af 4. December 1863.

Skulde Esbjerg Havn med Tilliggende omdannes til en Frihavn, vilde den altsaa blive afsondret fra sit frie Samkvem med Byen, og Handelsforretninger, Vareoplæg o. s. v. forlægges til selve det frigivne Territorium. En saadan Frihavn vil dog næppe blive indrømmet Esbjerg, i alt Fald før der maatte opstaa en virkelig Trang dertil i selve Handelsverdenen. Thi det maa erindres, at en Frihavn er en meget kostbar Indretning, baade at anlægge og at administrere, og at det jo fortrinsvis har været Meningen med Anlægget af Esbjerg Havn at skabe et bekvemt Udførselssted for Landets Produkter, men ikke ved særlige Foranstaltninger at opelske et Forretningsliv, hvortil der ikke da saa lidt som nu var følt nogen virkelig Trang. Altsaa et saadant Etablissement bør man ikke sætte Forhaabninger til, det oprettes næppe i en overskuelig Fremtid. Iøvrigt har den danske Toldlovgivning ypperlige Surrogater for Frihavne i sine liberale Kreditoplægs- og Transitoplægs-Institutioner samt gennem omfattende Toldgodtgørelser, og der skal derfor en helt anden Trang til Frihed paa dette Omraade, end den, der her føles, før Esbjerg vil være berettiget til at tillægges en Frihavns sjældne Privilegium. Derimod er det noget

ganske Andet at ønske sig moderate Havneafgifter, thi Havneafgifterne, der ere fastsatte særskilt for hver enkelt Havn og altsaa forskellige i Landets forskellige Byer, øve en ikke ringe Indflydelse paa en Havns Benyttelse, omendskønt de i hvert enkelt Tilfælde kunne synes ubetydelige. Afgifterne til Esbjerg have Ord for at være uforholdsmæssig høje; der er dog heri nogen Overdrivelse; Afgiften af Skibe er saaledes nedsat med en Tredjedel og Vareafgiften nedsat for flere Hovedartikler, navnlig Hornkvæg, og Bropengene for levende Dyr og Metalvarer (Jern-, Staal-, Kobbervarer osv.) ere endog gennemgaaende lavere end i Landets større Byer. Men desuagtet ere Bropengene i det Hele noget højere end i disse. At en tilsvarende Nedsættelse kunne animere Forretningsmænd til at dirigere deres Varer over Esbjerg i Stedet for over en Østkyst- eller Øhavn, er vist sikkert nok, og fra dette Synspunkt er Ønsket om en Nedsættelse jo ganske naturligt og vil vel ogsaa kunne ventes imødekommet.

Hvortil skal Esbjerg da støtte sine Fremtids-Forhaabninger? Efter mit Skøn til de Virksomheder, som allerede have fundet Vej hertil, men som langt fra have naaet det Omfang, som det formentligt er muligt at bringe dem til. Disse Virksomheder ere: 1) Udførsel af Landets Produkter, 2) Fiskeri, og 3) Gros- og Kommissions-Handel med Vesten samt Industri paa selve Pladsen.

1) Udførselen af Landets Produkter vil næppe finde en mere bekvem Udskibningsplads end Esbjerg, Fordelene ere her saa øjensynlige, at de ikke behøve nogen nærmere Paavisning end alt sket. Naar Udførselen, navnlig af levende Kreaturer og ferske Varer

(især Flæsk, Fisk og Vildt) samt Smør og Havesager, ikke er endnu større, maa vistnok Grunden alene søges deri, at der er etableret en stor Del Ruter fra Øernes og Østkystens Byer med direkte Dampskibsforbindelse paa England (Newcastle), Forbindelser, der vistnok have megen Værd for de paagældende Byer, men som ikke kunne siges at være særlig hensigtsmæssige, end sige nødvendige for Exporten. Naar de desuagtet benyttes i temmelig stort Omfang, maa dette altsaa hidrøre fra mindre heldige Jernbaneforbindelser og Fragttaxter.

Det er dog højst sandsynligt, at Udførselen fra de øvrige Pladser efterhaanden vil drages herover. En Støtte i denne Henseende vil en livlig og regelmæssig Dampfærgeforbindelse over Øresundet og Belterne blive, idet mulig en Del af Sydsverigs Export til Sydengland derved kunde drages herover.

2) Fiskeri. Her have vi et Næringsomraade, hvis Udnyttelse den stedlige Befolkning kan udvide efter en næsten uendelig Maalestok. Havets Rigdom er en Gave, der bydes Enhver, som vil modtage den; det koster vel nogen Besvær og medfører til sine Tider Livsfare; men dette har dog ingensinde skræmmet de andre Nordsøstater fra at udsende Fiskere i Tusindvis for at bringe den hjem. Fiskeriet bør og vil blive en sikker og altid voxende Indtægtskilde for Esbjerg. Idet jeg iøvrigt henholder mig til, hvad jeg allerede har udtalt om denne Næringsvej, skal jeg nu kun erindre om, at for Øjeblikket savnes Kapital til Anbringelse i Fiskeriet.

Med forøget Fiskeri maa imidlertid følge Opsving i Fiskehandelen; Afsætningsstederne maa stadig forøges, vel helst i England og Tyskland, men formentlig tillige

i vort eget Land og særlig paa Landet. Landbefolkningen er i Størstedelen af Jylland kun i ringe Grad Fiskekonsument, men en velordnet og nogenlunde regelmæssig Levering omkring i de større Landsbyer eller ved Jernbanestationerne vilde sikkerlig fremkalde en Forandring heri. Med Fiskeriet vil følge Opsving i Skibsbyggeriet.

3) Handel og Industri.

Da Byens nærmere Opland er baade snevert og for Størstedelen magert, kan Esbjerg ikke bygge nogen Fremtid paa dette; skal den blive noget Andet og Mere end blot en passiv Transiteringsplads, maa der etableres Forretninger, som kunne drage Næring fra et større Omraade end Byens nærmeste Opland. Vi have i et Par andre af Landets Havne, Frederikshavn og Korsør, Exempler paa, hvor forholdsvis lidt den blot gennemfarende Trafik kommer en By til Gode; disse to Byer have deres store Betydning for den almindelige Trafik, Frederikshavn jo tillige som Nødhavn, men selv hæve de sig kun langsomt. Imidlertid synes mig, at Esbjerg er noget heldigere situeret. Frederikshavn ligger saaledes vel nær ved Limfjorden med sine mange Sø-Købstæder, særlig Aalborg, og Korsørs Opland i vidtløftigere Forstand er jo selve Hovedstadens Opland; Esbjerg derimod har som Vestkystens eneste Havneplads og som beliggende fjernt fra større Handelsstæder langt lettere ved at skabe sig selvstændigt Handelsliv i det Større. Det staar for mig som den naturligste Ordning, om her bestod større Handelsforretninger med saadanne Artikler, som tilføres Landet vestfra. Det er jo en Kendsgærning og kan godtgøres ved Hjælp af Stati-

stiken, at Befolkningen i hele Landet forbruger en stor Del Varer, baade af de store Konsumtionsartikler — saasom Kaffe, Ris, Salt, Petroleum, Korn — o. fl. andre, der tilføres Landet vestfra enten direkte fra Produktionsstederne eller over England og Holland. Disse Varer føres nu for Størstedelen til København, hvorfra de atter distribueres til hele Landet pr. Dampskib og Jernbane. Hvad var nu naturligere for i det Mindste Jylland, ja selv Fyn, om saadanne Varer førtes til den Vestevropa og Amerika nærmestliggende Havn for derfra videre at forsendes til Konsumtionsstederne, i Stedet for at gaa nord om Skagen, gennem Kattegat og Øresund til København, for som sagt atter tilbage over Kattegat og Bælter til Jylland og Fyn. Naar man ret betænker, hvilken Rolle Omkostningerne ved Transport, Omladning og dermed følgende Spild, Arbejdspenge, Havnepenge, Speditionsgebyr osv. spille, indses det let, hvormeget der spares ved at føre Varerne saa direkte som mulig til Forbrugsstederne, hvorved jo ogsaa megen Tid kan indvindes. Og at den korteste Vej fra Vesten gaar over Esbjerg, er uomtvistelig. En saadan Trafik er Esbjerg ikke aldeles fremmed for, den finder allerede Sted med nogle Artikler, saasom Petroleum, Kul, Tømmer, Gødning, Klid, Cement, og betaler sig vistnok godt ogsaa for Konsumenterne. Hertil er dog at bemærke, at disse Artikler endnu ikke føres i det Omfang, som de formentlig burde. Men — foruden disse gives der, som sagt, en hel Del andre Artikler, som ere Genstand for en gros Indførsel fra Vesten, og disse maatte med Fordel enten blot losses eller midlertidigt oplægges for københavnske eller andre større Byers Handelshuses Regning eller, hvad der selvfølgelig vilde være heldigst

for Byen, gøres til Genstand for selvstændig Handelsforretning af Handlende herpaa Stedet. Dertil hører imidlertid Penge eller dog gode Forbindelser; men uden disse Faktorer vil intet Forretningsliv noget Steds kunne trives. Jeg skal nævne nogle af de Artikler, som ere Genstand for Indførsel vestfra og Forbrug i det Store. De vedføjede Kvanta angive Importen til Kongeriget i Aaret 1884:

	Fra			
	England.	Belgien og Holland.	Frankrig.	Amerika.
Gødning, kunstig, Pd.	15,882,000	677,000	—	1,026,000
Klid, Pd.	7,195,000	27,834,000	731,000	126,000
Oljekager, Pd.	9,889,000	460,000	15,857,000	1,859,000
Fedt og Ister, Pd....	263,000	48,000	5,000	4,817,000
Kaffe, Pd.	1,088,000	4,168,000	1,500,000	—
	(desuden fra Tyskland 7,720,000 Pd.)			
Hvede, Pd.	1,681,000	2,482,000	—	28,319,000
Rug, Pd.	—	—	—	1,171,000
Majs, Pd.	—	40,000	—	73,618,000
Stang- og Baandjærn, Pd.	6,332,000	7,978,000	—	—
Støbte Gas- og Vandledningsrør, Pd. ...	10,418,000	1,033,000	—	25,000
Plader og Blik, Pd...	11,984,000	3,534,000	22,000	6,000
Søm, Pd.	147,000	3,004,000	—	—
Oljer (Petroleum), Pd.	—	—	—	33,000,000
Risengryn og Rismel, Pd.	458,000	535,000	1,000	—
	(desuden fra Ostindien 15,058,000).			
Stensalt, Pd.	19,000,000	—	—	—
Andet Salt, Pd.	10,805,000	(fra Portugal desuden 5,741,000).		
Puddersukker (Pos. 228), Pd.	22,481,000	(desuden fra oversøiske Pladser 12,795,000).		
Vandledningsrør, Værdi, Kr.	174,000	—	—	—
Soda, Pd.	14,094,000	1,173,000	—	—
Klorkalk, Pd.	1,201,000	—	—	—

Der gives ligeledes nogle, men ikke mange Ud-

førselsartikler foruden dem, der alt komme herover, som synes at egne sig for Udskibning i Esbjerg enten som blot transiterende eller som Genstand for selvstændig Mellemandel paa Stedet. Saaledes udførtes i 1884 fra Danmark til:

	England.	Belgien, og Holland.	Frankrig.	Amerika.
Klid, Pd.	395,000	—	—	—
Klude, Pd.	296,000	—	—	675,000
Ben, Pd.	904,000	120,000	—	—
Skind og Huder, Pd.	859,000	157,000	883,000	728,000
Uld, Pd.	2,402,000	142,000	—	39,000
Træmasse, Pd.	1,165,000	88,000	205,000	9,000
Havevæxter, Pd.	34,000	—	—	4,886,000
Fisk, tørret og tør- saltet, Pd.	2,840,000	141,000	(desuden til Spanien 444,000).	

Det er efter det Udviklede for mig udenfor al Tvivl — mulig ikke Alle kunne være tilfredse med denne Spaadom — at Esbjerg har en betydelig Fremtid for sig. Der kan gaa kortere eller længere Tid inden den store Handelsaare ret kommer til »Gennembrud« her, men dette vil sikkerligt ikke udeblive. En Betingelse for Udviklingen vil selvfølgelig være Havneanlæggets fornødne Udvidelse og hensigtsmæssige Indretning efterhaanden som Fordringerne til baade Vand- og Landareal stige saaog at Sejladsen herindtil lettes og sikres ved alle de Midler, som et af Naturen ikke særlig begunstiget Farvand kræve, saasom god Belysning, Afmærkning samt Lodsvæsen. En særdeles god Egenskab har dette Farvand dog, og det er den, at det aldrig, selv i de strengeste Vintre, lukkes af Is. En særlig heldig Chance synes derhos den projekterede Kanal gennem Holsten, hvormed Tyskland agter at forbinde Nord- og

Østersøen, at maatte frembyde for Esbjerg og som mulig kan blive af uvurderlig Betydning for Byens Fremtid. Sagen har længe været forberedt og der er megen Stemning i Tyskland for dens Virkeliggørelse. Denne nye Søvej mellem de to Have vil sandsynligvis blive foretrukket af en stor Mængde Skibe fremfor den gamle, mere farefulde og længere omkring Skagen, en Forandring, der vil unddrage flere af vore Havnestæder, særlig vistnok Hovedstaden, den Fordel, de nu have ved Skibsproviantering og billige Fragter. Esbjerg vil derimod kunne vente at erholde billige Fragter med Skibe, som komme vestfra for at hente Ladninger i Østersøen, idet Sejladsen til Esbjerg ikke vil medføre nogen mærkelig Afvigelse fra Rejsens ordinære Vej, og at disse for Byen heldige Omstændigheder ikke skulde blive benyttede, er lidet sandsynligt. Paa Grund af disse for Stedet heldige Forhold vil Esbjerg formentlig kunne imødesee en betydningsfuld Fremtid.
