HOLBÆK SKIBSBRO

Af Otto Smith

(fortsat fra Aarbogen 1924).

Gæringstider.

Der gik selvfølgelig en række år, inden man fik klaret sig ud af den ynkelige forfatning, som skibsbroen var kommet i ved den uheldige administration.

Ved en kongelig resolution af 1758 $^{14}/_{8}$ blev det bestemt, at tilsynet med broen indtil videre skulde føres af amtmanden, medens to borgere skulde udpeges til at føre regnskaberne og til at have opsyn med, hvad der til daglig foregik på broen.

Desuden måtte man snarest mulig sørge for at få broen sat i så god stand som mulig med de forhåndenværende midler. Amtmanden fik fremskaffet en tegning med forslag til udbedringer, der blandt andet skulde omfatte en tilbygning, der dog kun omtales som en »spids«. Der er rimeligvis her tale om den udbygning mod vest, der ses på planerne 54 og 57 (e. f. g.), og som synes at skulle gøre det ud for en bølge- og isbryder.

I september samme år holdtes der licitation over arbejdet, som overdroges Gerhard Volmeister. Det synes af rådstueprotokollen at fremgå, at arbejderne dog ikke kom i gang før i 1760.

Atter i 1767 måtte man skride til en ny indpæling og bolværksreparation, men det var dog kun mindre arbejder, skønt en gennemgribende udbedring i virkeligheden tiltrængtes.

Landet havde netop i disse år (1756—62) gen-

nemgået den første af de såkaldte »glimrende handelsperioder«, men denne synes ikke at have sat sig noget spor i de mindre søhandelsstæder. Og selv om de to følgende perioder, 1776—83 og 1792—1807 i nogen grad mærkedes over hele landet, var også resultatet af disse så godt som udelukkende knyttet til København.

Sagen var, at disse så rige handelsår i en forbløffende ringe grad udnyttedes af de danske storkøbmænd til en udvidelse af den direkte handel på fremmede lande. I stedet for selv at udnytte det gunstige moment til at bemægtige sig de forskellige markeder, kastede hovedstadens handelsfyrster sig over fragtfarten mellem de fremmede havne, og det var på denne, at de skabte sig de store formuer.[26]) På disse områder kunde de mindre købstæder selvfølgelig ikke være med.

En by som Holbæk ejede på den tid så godt som ikke skibe. Det er et særsyn, når f. eks. Johan Henrik Lydeman fra Pommern, som førte gallioten »Fredericia«, i 1758 søgte og naturligvis også opnåede borgerskab for at sejle på denne by. Og skibet tilhørte tilmed etatsråd Fabricius i København. Siden 1744 havde ingen skipper haft bolig i Holbæk, og århundredet ud var der ialt kun tre, der endnu tog borgerskab, nemlig to i 1780 og en i 1799.

De småskibe, der sejlede mellem de danske havne, var desuden meget lidt værd. Både i 1757 og 1758 kom der ordre til, at noget hø skulde udskibes fra det kgl. magasin i Holbæk til Holsten. Skipper Mads Hansen, der netop lå ved broen, var nok villig, men erklærede, at hans skude var i så dårlig stand, at høet vilde blive fordærvet. Da man otte dage senere henvendte sig til skipper Ousen fra Helsingør, der

var indkommet til broen, i samme ærinde, var han lige så villig, men hans jagt var så dårlig, at han »ikke dristede sig dertil«.

Nu var dette selvfølgelig undskyldninger, idet skipperne ikke uden videre vilde nægte at gå ærinderne for den enevældige monark, selv om de havde bedre fragt på hånden; men da byrådet lod udmelde syn på disse skibe for at kontrollere udsagnenes rigtighed, gav synsmændene virkelig skipperne ret i, at fartøjerne var meget slette.[27])

Helt uden forbindelse med den store verden var man dog ikke i de små købstæder; men de mangelfulde regnskaber for broen i disse år forbyder desværre at kontrollere den nytte, købmændene har haft af forbindelsen med Frankrig og Middelhavslandene. Man får kun en smule at vide om ulemperne, der knyttede sig til denne handel.

Kolonikrigen mellem England og Frankrig gjorde i ikke ringe grad sejladsen usikker, og regeringen måtte derfor udsende krigsskibe til at konvojere de handelsskibe, der ønskede at sejle til »den franske bugt« eller ind i Middelhavet. Skibene blev tilsagt til at møde på et bestemt sted, og de afgav for ledsagelsen konvojpenge: 1½ rdlr. pr. commercelæst og desuden 2 eller 1 pct. af ladningens værdi, eftersom denne var under eller over 10,000 rdlr.s værdi.

Justitsråd Schougård havde i 1758 hyret skipper Jacob Larsen Willer til at føre en ladning vin og brændevin hjem fra Bordeaux, men skibet blev opsnappet af engelske kapere og ført til Dover. Da ladningen endelig efter mange forhandlinger blev frigivet og ankom til Holbæk, viste det sig, at noget af ladningen var blevet borttaget og andet ødelagt. Da sælgerens, Jean Philip Woltners, specifikation

forelå, forlangte justitsråden af byrådet udmeldt et syn, hvis erklæring han så vilde indsende til regeringen sammen med sin klage.

Af direkte beskrivelser af byen og havnen fra disse år findes de to »Danske atlas«, som blev udgivet af Pontoppidan og Hoffmann i henholdsvis 1764 og 1774.

Den første skrev, at byen havde nogen lejlighed til sejlads, som den undertiden brugte endog på Frankrig og andre steder i Vestersøen. »Men på nogen tid og af tilstrækkelige årsager«, havde skibsfarten ikke floreret så meget som tidligere, og det lille borgerskab på 121 mand ernærede sig derfor nærmest ved landhandel og nogen handel til søs.

Hoffmann, der har kendt de senere års reparationer på broen, som han angiver til 1500 rdlr., skriver, at skibsbroen er temmelig stor og bekvem, men alligevel kan den kun siges at være i mådelig stand.

Var Holbæk nu så meget værre stillet end landets øvrige søkøbstæder? Det følgende vil vise, at dette så langt fra var tilfældet.

Men hele rigets havnevæsen var i en så miserabel forfatning, at der skulde meget kraftige foranstaltninger til at råde bod derpå.

Årsagerne dertil er allerede antydet. Købstæderne selv havde ikke øjet åbent for, hvor manglerne lå, og gjorde intet for at afhjælpe dem. Og havde de end villet gøre noget for at holde det hele oven vande, var det umuligt at gennemføre det uden regeringens hjælp.

Der var — som det også senere skal ses — ikke så meget brug for en økonomisk støtte som for en samlet ledelse i en kraftig og specialuddannet mands hænder. Som det stod i øjeblikket, havde regeringen

helt lagt sagen i de enkelte byers hænder, og i disse var der kun en snæver kreds, nemlig købmændene, der havde direkte nytte af de forbedringer, der foretoges.

Det er allerede nævnt, hvorledes admiralitetskollegiet straks ved centralstyrelsens gennemførelse havde fået instruks om at tage sig af købstædernes skibsbroer og færger; men dette hverv havde man i kollegiet taget sig uhyre let.

Der er en mulighed for, at regeringen også i 1700'erne har haft en mand ansat med den opgave at tilse havnene, og det er sandsynligt, at det var lodskaptajnen, der havde dette hverv, men enten er arbejdet vokset ham over hovedet eller også har han ladet det hele skøtte sig selv.

Anderledes i Norge!

Her var der ansat to lodskaptajner, en for de nordenfjældske og en for de søndenfjældske havne. Og navnlig den sidste var der energi i.

I 1731 indsendte han en beretning om de 17 havne, hvis tilstand han havde undersøgt, og han lagde ikke fingrene imellem eller søgte at dække over manglerne. Han erklærede rent ud de fleste af dem for at være ødelagt navnlig ved udkastning af ballast og ved anden opgrunding.

Heller ikke nøjedes han med at påpege manglerne. Som sagkyndig foreslog han også midler til deres udbedring. Han foreslog bl. a. ansættelse af havnefogeder og vedlagte endog forslag til en instruktion for disse.[28])

Resultatet udeblev da heller ikke. I 1735 udgik der på grundlag af hans indstilling en forordning[29]), der gav havnevæsenet i Norge en nyordning. Ved denne blev der for hver havn nedsat en havnekom-

mission, bestående af magistraten og en borger, der havde været skipper eller i hvert Fald havde faret til søs, samt tilrådt af lodskaptajnen, når det gjordes fornødent. Desuden blev det påbudt at ansætte en havnefoged hvert sted, og der blev givet bestemmelser for hans arbejde.

Det varede da heller ikke længe, før denne ordning bar frugt. Hvor vigtig sagen var, kunde da også ses i kollegiet af den omstændighed, at man inden længe måtte give lodskaptajnen et formeligt administrationskontor.

Så meget des mærkeligere er det at se, at der skulde gaa ca. 60 år, før Danmark opnåede en lignende ordning.

I denne tid forfaldt de danske havne mere og mere; men til trods herfor var det dog ikke en død tid. Der var virkelig bestræbelser for at komme til erkendelse af, hvori fejlen lå, der b l e v virkelig søgt efter midler til afhjælpning deraf, men der var dog mere uro og gæring om sagen end egentlig afklaring.

Måske skal årsagen til, at det tog så lang tid at komme til en ordning, søges deri, at der gik politik, økonomisk politik, deri. Meget peger i den retning!

I 1747 blev det danske havnevæsen lagt under rentekammeret, men dette skulde dog kun udøve en kontrollerende myndighed. Hvorledes denne var, ses bedst af hele den holbækske havneaffære fra 1754 og følgende år.

En afgjort bedring var det imidlertid, da grænserne mellem kollegierne i 1774 reguleredes, hvorved havnevæsenet lagdes ind under det vestindiske og guinesiske rente- og generaltoldkammer. Trods det drabelige navn — og et sådant har jo desværre alt-

for ofte dækket over rene omsvøbsdepartementer i Dickensk mønster — blev det dog gennem dette, at de første lys tændtes i mørket.

Resultaterne viste sig vel ikke straks, og de nærmeste år viste stadig en fortsat forvirring og uro; men det blev dog i disse år, at det forberedtes, som danner optakten til vort moderne havnevæsens indførelse.

Begyndelsen blev gjort med, at kammeret ganske kort tid efter sin oprettelse udsendte et cirkulære til stiftamtmændene, efter hvilket de skulde indberette om [1]) havnenes tilstand, [2]) de årlige beløb, som man mente at kunne anvende til reparationer, [3]) hvori disse reparationer hidtil havde bestået samt om, [4]) hvilke mangler der i øjeblikket fandtes, og hvorledes man mente, at de bedst kunde afhjælpes, uden at skibsfarten vilde lide derunder.[30])

På denne måde indkom der et fortrinligt materiale til en bedømmelse af landets havne på den tid.

Resultatet var rent ud forfærdende!

For at begynde med det, der i denne sammenhæng ligger nærmest, så lød dommen over Holbæks skibsbro: »Byen har ingen havn! Kun om sommeren kan der ligge skibe ved broen. At anlægge en ny havn vil blive for bekosteligt og til ingen nytte.« Broens årlige indkomster var ca. 400 rdlr., og i det pågældende år havde den 860 rdlr. på rente og ca. 200 pr. kasse!

Et så udpræget sortsyn på broens værdi som havn overhovedet, kan nok tage vejret fra den, som har fulgt udviklingen af havnen fra de ældste tider, og som har betragtet den i forhold til landets øvrige købstadhavne.

Var forholdene da virkelig så fortvivlede?

Det kan ikke nægtes, at selve broens forfatning var slet, men det skal ses, at de andre havnes ikke var bedre.

Der er da også en særlig grund til, at amtets indstilling tog så hårdt på netop Holbæk. Der fandtes jo inden for samme amt endnu en havn, nemlig Kalundborgs, som man så på med blidere øjne.

Det skal heller ikke nægtes, at denne havn for en umiddelbar betragtning syntes at have langt større fremtidsmuligheder end Holbæks, der lå dybt inde i en vidt forgrenet fjord. Indberetningen omtaler da også Kalundborgs havn som god. Der var en dybde af 9 fod til lidt uden for broen, og ved denne var der 6—7 fod. Desuden krævedes der til dens opretholdelse kun en mindre årlig opmudring.

Imidlertid glemte man her som andre steder, at tage det vigtige spørgsmål om oplandet med i betragtning. Holbæk havde jo et både rigt og meget stort opland, hvad Kalundborg savnede. Dette blev da også årsagen til, at Holbæk havn trods vanrøgt og mangel på forståelse hos de ledende stadig gik støt fremad, medens Kalundborg gik tilbage.

Dansk handelshistorie havde ca. 100 år tidligere vist et ganske tilsvarende eksempel, da man vilde tvinge Korsør fremad på Slagelses bekostning uden hensyntagen til den sidste bys rige og fede opland. Resultatet gik også da på tværs af alle regeringsforanstaltninger.

Men hvorledes stod da Holbæk i forholdet til landets øvrige byer?

Det falder straks i øjnene ved en gennemgang af indberetningerne, at trods dens udskregne elendige tilstand var dens indtægter større end nogen af de øvrige sjællandske havnes uden for København.

Og i slet vedligeholdelse stod disse absolut ikke tilbage for den:

Helsingør kunde kun anløbes af små skibe. Roskilde måtte hente sine varer i både i Frederikssund, da indløbet til den arm af Issefjorden, hvor den lå, var helt tilsandet. Hvad Næstved angår, havde indløbet til Karrebæksminde tidligere kunnet tage skibe på 10 fods dybgående og selve åen skibe på 6 fod. Nu var der så tilstoppet, at skibe på kun 3 fods dybgående måtte ligge en kvartmil fra indløbet og losse i både.

Køge havde kun 4 fod vand i havnen, Skjelskør kun 3. Præstøs tidligere så gode havn var nu så tilstoppet, at skibe på kun 8 à 10 læster måtte losse i pramme på reden.

Uden for Sjælland hed det kort og fyndigt om Odense: Skibsbroen ligger en halv mil fra byen og fartøjerne en mil fra skibsbroen!

Derimod var de øvrige fynske havne i forholdsvis god stand; men til trods derfor havde ingen af dem større årlig indtægt end Holbæk.

Det er rimeligt, at generaltoldkammeret måtte sunde sig lidt oven på disse afsløringer. Først i 1781 var man kommet saa vidt i sine betragtninger over det indsendte materiale, at der kunde fremsendes en betænkning derover til regeringen.

Hvis man venter, at denne betænkning rummer en kraftig indgriben eller i hvert fald en tilrettelæggelse af midlerne til havnenes ophjælpning, bliver man sørgelig skuffet.

I stedet for forslag til praktiske foranstaltninger, fortaber betænkningen sig på rette kollegievis i filosofiske og særlig merkantilistiske betragtninger over misèren.

At kammeret ikke følte sig særlig oplivet efter modtagelsen af alle disse klagesuk, kan vel ikke undre særligt. Dertil var skaderne og manglerne for overvældende. Desuden var det svar, man havde fået fra byerne på spørgsmålet om, hvorledes manglerne bedst kunde afhjælpes, næsten overalt blevet: hjælp fra statskassen!

Der var altså tilsyneladende al mulig grund for kammeret til at holde stærkt igen. Men derfra og til helt at lægge hænderne i skødet var der dog et spring.

Som nævnt var kammerets indberetning et værdigt udtryk for de merkantilistiske principper, der endnu rådede herhjemme.

Kammeret udtalte, at god handel og næring for en by slet ikke beroede på havnen (selv om en sådan naturligvis var meget rar og nyttig, hvis udgifterne ikke blev for store!). Der hentedes eksempler frem både fra ind- og udlandet på, at denne påstand var rigtig. Så meget havde man da f. eks. set, at Kalundborg nok havde en god havn, men at den handelsmæssigt set var i tilbagegang. På den anden side havde Randers ingen havn, og den måtte føre sine varer på vogne 1½ mil ud fra byen og derfra i pramme til skibene, men alligevel drev den en betydelig handel.

Nej det, der var galt, var, at købstæderne var for mange og for små, så at nogle så at sige blev købstæder for de andre!

Noget ganske andet var det, hvad fabrikker og håndværk kunde udrette! Her var midlet til, at de danske købstæder i langt højere grad end ved handel kunde vinde frem! Til at afsætte manufakturer og fabriksvarer kunde selv mådelige havne være egnede (sic), ja erfaringen viste, at afsætningen af

sådanne varer i andre lande udmærket kunde gå fra hånden selv i landstæder, der ingen skibsfart kendte.

Kammerets mening var — og det udtalte det også ganske klart senere i skrivelsen — at kun ganske enkelte af de sjællandske havne fortjente nogen opmærksomhed, nemlig Helsingør, Kalundborg, Køge, Korsør og Vordingborg, med andre ord de havne, hvortil der var nem og bekvem adgang, men som — med undtagelse af Køge — savnede egentlig opland.

Det næste forslag, der blev fremsat, var næsten endnu mere forbløffende: da landevejene var så slette, at transporten af adskillige varer var meget vanskelig på dem, kunde man jo henvise disse varer til afskibning ved kysterne til »proprietarierne«. Det vilde altsaa sige, at det princip, den forprang, som både regeringen og købstæderne havde kæmpet imod lige fra havnenes ældste tider, nu pludselig skulde knæsættes.

Man skyede altså nu i de ledende kredse ikke dette middel for at komme ud over det ringe besvær, som det vilde være at skabe havnene en fast og fælles organisation til udbedring af de fejl og mangler, som havde hobet sig op gennem hundreder af års vanrøgt.

Kammerets betænkning blev vel approberet af kongen, men denne forbeholdt sig dog at nedsætte en særlig kommission, som på grundlag af de i betænkningen fremførte grundregler skulde overvåge detaillerne.[31])

Det hele var således blevet ganske i Guldbergs ånd. Ingen havde som han i den grad øst penge ud i merkantilismens ånd til fremme af dødfødte fabriksprojekter, og netop nu var han kommet næsten enevældigt til magten.

Det er rimeligt, at denne tone, angivet fra højeste steder, fandt vej til indbyggernes ører. Også Holbæk havde haft sin periode. Da Lindgren i 1768 samlede oplysninger ind til »Danmarks spejl«, lød beretningen fra Holbæk på, at der vel ingen fabrikker var i byen, men at der var udmærket lejlighed dertil på grund af den gode sejlads og de små priser, der var på huse og gårde i byen. Imidlertid undgik byen at komme i nogen forlegenhed ved sådanne projekter, og mange fornuftige mennesker havde forlængst indset, at vinden blæste i en anden retning end den, der angaves ved generaltoldkammerets betænkning om de danske havne i 1781.

Få år efter blæste denne vind for fuld kraft hen over landets havne, og een mand forstod i særlig grad at udnytte den, en dygtig og fremsynet sømand med mange interesser og et vidtspændende arbejdsmod, Poul Løvenørn, de danske havnes genskaber.

At der dog allerede nu var en vis fremdrift i den gode retning, kan bl. a. ses af, at Holbæk i 1782 fik et havnereglement, som viser den trang til stabilisering af forholdene, som netop tiltrængtes.

Det ser ud til at være byen selv, der har fremkaldt det, idet det nemlig hedder, at »da det er bragt i erfaring, at ved Holbæk skibsbro ofte udkastes ballast og urenlighed, der stedse forøger bekostningerne på den årlige opmudring, så at broens indkomster næsten dertil bortgå*) ..... have vi for godt fundet at anordne følgende artikler«.

Skibene skulde under to marks bøde fastgøres til de nedrammede pæle på broen, og kom der flere skibe ind, end der kunde ligge direkte ved bolværket,

*) Ca. 150 rdlr. årlig eller ⅓ af indtægten.

skulde de, som lå der, skynde sig at få losset eller ladet; men for øvrigt kunde der gives tilladelse til, at de sidstankomne lagde sig uden for de allerede fortøjede og lossede og ladede hen over disse.

Til at våge over ro og orden skulde der til stadighed være en opsynsmand på broen. Denne skulde navnlig våge over, at de givne bestemmelser overholdtes, og over, at der ikke oplagdes så store mængder jern, sten, tømmer o. l. på broen, at det blev til skade for denne. Desuden skulde han regulere vognfærdslen.

Dette arbejde var naturligvis noget, der faldt ganske uden for broadministratorens virkefelt, og der må altså fra dette tidspunkt være blevet ansat en havnefoged, selv om vi først kender en havnefogedbestalling fra 1792*).

Selve navnet havnefoged er gammelt herhjemme og kendes på tidligere stadier fra andre havne. Oprindeligst var havnefogden toldembedsmand, og under dette hverv nævnes han ofte i 1500'erne[32]), hvor han blev kaldet til hvervet af lensmændene.[33])

I Holbæk fik han også det hverv at indkræve bøder for overtrædelser af reglementet »straks og uden søgsmål«. Dog kunde formentlig uret heri indankes for politiretten og stiftsbefalingsmanden.

Havnefogdens løn flød fra mange forskellige kilder. Han fik således — på få undtagelser nær — 2 skilling pr. skib eller båd og 1 skilling for hver 10 rdlr.s værdi af de varer, der ind- og udskibedes. Yderligere fik han halvdelen af de indkomne bøder, og for resten af disse skulde han aflægge regnskab i december måned. Desuden havde han opsynet med

*) For Ernst Wismann, udstedt af borgmester Hans Christian Lund (se tillæget).

opmudringen ved broen og betaltes herfor med 6 skilling pr. pram.

Bødereglementet blev malet på en tavle, der skulde slås op på et bekvemt sted på broen, og det indskærpedes, at det var alle tilstedeværendes pligt at hjælpe havnefogden, hvis han blev overfaldet, og tillige at give ham en håndsrækning med at transportere slagsbrødre til øvrigheden.

Den ballast og urenlighed, som skibene ønskede at blive af med, skulde udkastes på et bestemt sted ved Blegstrædes haver. Overtrådtes dette, idømtes vedkommende en bøde paa 2 rdlr., og opmudring fandt sted på den skyldiges bekostning.

Hvis havnefogden på sin side forsømte sine pligter, fik han første gang en bøde på 4 rdlr., anden gang 8 og tredie gang afsked.

Ved denne tid var Holbæk skibsbro atter kommet økonomisk på fode. I 1783 beløb dens beholdning sig til 1127 rdlr.; men desuden havde den af udestående penge 600 rdlr. i Lars Rejstrups gård, 100 rdlr. i skræder Chr. Wismans ejendom og en obligation på 200 rdlr. uden pant, som kirkeværge Søren Friis havde fået overladt til orglets reparation. Bropengene svingede i disse år mellem 400 og 900 rdlr. årlig.

På samme tid er man atter i stand til for nogle år at kontrollere ind- og udførslen af varer, idet regnskaberne er blevet bilagt med de af hver skipper udfærdigede attester for varemængder. I tiden 1791—97 mangler disse bilag desværre atter.

1783 er et normalår og viser en udførsel af 12,000 tdr. byg, 3500 tdr. malt, 1500 tdr. havre, 500 tdr. hvede og 1800 tdr. rug. Der indførtes: 70 favne brænde, 1800 pd. bønner, 200 citroner, 330 pd. coren-

der, 10 tdr. grøn sæbe, 40 skp. hør og blår, 2500 pd. kaffe, 3000 pd. kandis, 70 læster kalk, 40 skp. klipfisk, 70 lst. kul, 20,000 mursten, 200 pd. ost, 1000 pd. risengryn, 500 pd. rosiner, 500 tdr. salt, 130 tdr. sild, 1000 pd. sirup, 300 slibesten, 400 pd. smør, 15 lst. stenkul, 600 pd. stivelse, 2500 pd. sukker, 3335 pd. svedsker, 22,000 stk. søm, 18,000 tagsten, 100 pd. te, 80 tdr. tjære, 6000 pd. tobak, 120 gros tobakspiber, 20 tdr. tran, 3000 stk. tørret flynder, 35 oksehoveder vin og mjød. Desuden for 100 riksdaler træsko samt et ikke ringe antal glas, flasker og kopper. En stor indførsel af fisk er ikke til at kontrollere på grund af skiftende opgivelser af mængder og priser.

1789 $^{14}/_{5}$ døde skibsbroens administrator, købmand Ortved. Han må have blandet skibsbroens regnskaber sammen med sine egne, thi stervboet måtte betale 310 rdlr. til broen. Desuden måtte en købmand Rosbjerg, Sorø, der et par år i forvejen var gået i kaution for Ortved for hans embedsstilling ved broen, betale 200 rdlr., som stervboet åbenbart ikke formåede at udrede.

De slet lønnede embeder ses således stadig at have givet stort ansvar, men ringe løn. Ortved oppebar som administrator kun 30 rdlr. årlig. Efter ansættelsen af en havnefoged havde han ganske vist ikke længer noget indgående dagligt opsyn med ind- og udskibningen, men ansvaret var dog ikke blevet mindre.

Købmand Joachim Æmilius Bang overtog midlertidig administrationen, og i april 1790 ansattes J. J. Radenick som administrator.

Under hans ledelse undergik broen en ganske betydelig reparation, der ikke alene slugte den op-

sparede kapital, men skaffede den en gæld på 1700 rdlr., for hvilke der udstedtes obligationer til købmændene Borch, Herman Hansen og Søren Friis samt til kammeråd Lund og bygmester Ohs på Annebjerggård. Den sidstes obligation på 500 rdlr. måtte imidlertid indfries allerede året efter, og i stedet for optoges lån af fattighusets midler. Da der i 1792 yderligere behøvedes 300 rdlr., låntes disse af forskellige offentlige midler. Da bropengene i disse år var oppe på ca. 800 rdlr., foregik indfrielsen af obligationerne ret hurtigt.

Fig. 4. Prospekt af skibsbroen set fra øst. Kopi af vignet på I. H. F. Krügers kort over Holbæk 1794.

De stadig tilbagevendende pinlige pengeaffærer søgte man afhjulpet ved, at de penge, som administratoren opkrævede af skibenes ind- og udlossede varer, opbevaredes i en pengekasse, som vel stod i administratorens hjem, men som han dog ikke havde direkte adgang til.

På samme måde som der til håndværkslaugenes lader hørte flere nøgler af forskelligt udseende, og som opbevaredes af oldermanden og de to skaffere, således fik havnens pengekasse også en dobbeltlås, så at den kun kunde åbnes af administratoren, når en magistratsperson var til stede med den anden nøgle.

Som administrator virkede Radenick kun til

1795, hvor han blev afløst af Nicolay Petersen. For ham var det, at der blev udarbejdet et reglement, som dog kun to år senere blev overflødigt ved embedets ophævelse.

Helt uden rivninger mellem broadministrationen på den ene side og skipperne og byens købmænd på den anden side forløb denne administrationsform ikke.

Den rummede først og fremmest den ulempe, at man blindt måtte tro på de opgivelser over varemængderne, som blev udstedt af de nævnte. Om en afkontrollering af disse sedler med toldsedlerne har jeg ikke set spor, ja, der er endog forhold, der stærkt tyder paa, at den aldrig har fundet sted, skønt den dog var ret naturlig.

Men greb administrationen endelig ind over for disse opgivelser, blev der også hård strid ud deraf. Nogen rigtig hjælp var der ikke at faa for administratoren hos magistraten, og det var således ikke underligt, at købmand Bang i 1790 vandt en let sejr over administratoren, hvem han til sidst truede med, at blev skibet nu ikke ekspederet, lå det videre ved broen for administratorens regning.

Besøget af skibe i havnen var i rask stigning gennem 1790'erne. Fra 90 skibe i 1790 og 107 i 1791 gik det rask opefter til 126 i 1794 og 151 i 1795.

Størsteparten af skibene var Rørvig-skuder, der havde indtaget last fra større skibe, der ikke kunde komme over Isefjords-tærskelen. Desuden var der årlig ca. 25 norske og svenske skuder, mest med tømmer og fisk, og dernæst en halv snes engelske mindre skibe med stenkul, som nu toges hjem af købmændene i ikke ringe mængder.

Havnepladsen var i hele det omhandlede århundrede lukket med en bom for enden af Skibbrostræde,

men desuden var der for selve skibsbroen en slagbom med en svær taskelås.

Til arbejdet ved skibenes losning og ladning var der ansat et par »dragere«, som havde et saadant privilegium derpå, at der kun måtte antages ekstrahjælp, når arbejdet steg dem over hovedet!

Disse dragerstillinger synes at være oprettet omkring 1775, ved hvilken lejlighed der udarbejdedes en formelig instruktion*) for deres hele optræden, ja, for hvorledes varerne skulde bæres, så at de ikke ødelagdes ved uforsigtighed. Deres løn var ikke fast, men stod i forhold til det antal sække, der var båret.

Dragerstillingen holdt sig med dette privilegium på arbejdet i op mod hundrede år.

Byens købmænd i 1700'erne.

Fra gammel tid sad købmændene i byernes råd og havde således hånd i hanke med hele bystyret, altså også med havnens anliggender.

At alt, hvad der angik havnen alligevel ikke gik, saaledes som flertallet ønskede det, er flere gange påpeget, men kilderne til et nøjere kendskab til Holbæks købmænd før år 1700 er så sparsomme og så lidet bearbejdede, at det i øjeblikket ikke lader sig gøre at udrede tilstande og stemninger i denne stand, hvis interesser dog var så nær nær knyttet til havnen.

Enkelte forhold kan dog belyses, f. eks. en forskydning i købmændenes boligforhold.

Der kan ikke være nogen tvivl om, at i den købstad, som i middelalderen udviklede sig på bakkekammen mellem Holbæk og Labæk, og som antog den førstes navn, var det købmandsgårdene, der dominerede byens adelgade.

I tidens løb ændredes imidlertid dette forhold,

*) Se tillæget.

således at man i 1700'ernes begyndelse finder købmændene næsten udelukkende i byens yderkanter, medens håndværkerne nu holdt til i deres forladte gårde i Ahlgaden.

Hen mod middelalderens slutning havde byen nemlig skudt sin bebyggelse ud ad landevejen mod syd, således at Smedelundsgade var opstået.

Der er ingen tvivl om, at det er købmændene, der først og fremmest har bevirket denne nye bebyggelse.

Fra det store opland i syd kom bønderne til byen med deres kornlæs og drog hjem igen med tømmer, fisk og isenkram. Jo nærmere købmanden derfor var ved hånden ved bøndernes ankomst, des bedre var det for hans forretning.

Smedelundsgade blev derfor en udpræget købmandsgade, hvor de store gårdspladser indrammet af magasiner indbød til opstaldningen af bøndernes heste, medens køretøjerne stilledes side om side i lange rader.

Det er således ikke nogen tilfældighed, at man finder et par af byens største købmandsgårde liggende yderst ud ved Smedelundsporten, hvor byen i hundreder af år havde sin skarpe grænse ud mod ladegårdens marker.

På en lidt anden vis, men efter samme princip, fandt udviklingen sted mod vest, hvor Kalundborgvejen førte ind til byen gennem Strandporten.

Lige inden for denne port lå et par store gårde (nr. 3 og 4 på plan 3), og det synes, som om disse endnu så sent som omkring 1640 har været ejet af embedsmænd på Holbæk slot, der må have drevet landbrug på dem, dog næppe på byjorderne, der lå

øst for byen, men på jord, de havde i en art forpagtning fra slottet. [31])

Først efter svenskernes ødelæggelse af byen kom begge gårdene i købmandseje og vedblev fra nu af at være købmandsgårde.

Den sydligste købtes af rådmand Erich Brøgger (Pedersøn), som senere solgte den til tolderen Lyder Lachmann, hvorefter den kom i den kendte købmand Peder Pedersens eje.

Den nordligste på hjørnet af Skibbostrædet kom på samme tid i rådmand Christen Tombsøns eje og overtoges i 1668 af Johan Svertfeyer, der trods sit håndværkernavn må have været købmand. Han blev da også senere rådmand.

Denne gård bestod oprindelig af fire længer, hvoraf det ene står endnu, men det smukt udskårne træværk og mønstermuringen er desværre dækket af kalk. Den nordligste længe laa oprindelig helt ned til vandet, men ved de stadige opfyldninger af fjorden på begge sider af skibsbroen blev gården udvidet mod nord. 1778 fik den en større udvidelse, hvorved to mindre huse ved Skibbrostrædet inddroges deri (sml. planerne 2 og 3).

Helt op til vore dage er nye stykker, indvundet fra fjorden, blevet købt til denne gård, men størst var dog den udvidelse paa 10,000 □ alen, som den fik i 1854.

Som købmandsgård betragtet var den sikkert den ældste, som lå på Ahlgadens modsatte side (nr. 6 på plan 3). Den ejedes i 1650 af rådmand Lauritz Pedersen.

Men alle de følgende ejendomme på Ahlgadens nordside var i 1600'ernes midte små og beboedes lige

til 1760'erne af håndværkere. Så holdt købmændene også deres indtog der.

Det tidligere omtalte magasinhus på Skibbrostrædes østside, der brugtes til opbevaring af det kgl. magasinkorn, var i 1682 i borgmester Anders Schults eje (han boede i gården nr. 6), og da både han og hans efterfølgere brugte de fleste rum deri efter forgodtbefindende og byggede til, når de ikke havde plads nok, må der ved salget af den være lagt den klausul på bygningen, at den stadig skulde bruges til magasinkornet.

Om disse købmænd, der i 1700'ernes midte klumpede sig sammen i byernes yderkanter — ved skibsbroen og ved Smedelundsporten — ved man en del.[35])

De handlede så godt som alle med »grove varer«, men enkelte havde også lagt sig efter specialiteter. Således handlede Etienne Walleau med vin, K. A. Friis med hør og humle, J. Aldevelt med snustobak og stemplede kort, medens P. Wulf og Erik Ærøe havde lagt sig særlig efter isenkram.

Fire købmænd drev en omfattende tømmerhandel: Hans Siersted, Mathias Ditzel og Sandøes enke (i de tre gamle gårde ved skibsbroen) samt Jens Ortved (i Smedelundsgaden).

De øvrige var Herman Hansen, P. S. Schou, J. Herfordt og J. E. Holm samt en tidligere skibskaptajn Knie, der var af et meget stridbart gemyt og altid lå i proces, og H. J. Wolf, der tillige var konsumptionsforpagter.

Noget uden for kredsen stod A. F. Wulf, der nærmest var det, man noget tidligere kaldte løbekræmmer, idet han rejste rundt til markederne med sine varer.

Det var ingenlunde let at være købmand i de

tider. Friheden til at købe og sælge var ret beskåret af regeringen.

Man stod med begge ben midt i de merkantilistiske ideer, og en af regeringens foranstaltninger i denne ånd var oprettelsen af »magasinet«, der skulde være mellemled mellem klædefabrikkerne og kræmmerne.[36]) Fra dette magasin skulde alle danske kræmmere aftage varer (silke- og uldkram) til et vist årligt beløb. Magasinet bestod dog kun fra 1758—68.

Trods en udstrakt kreditgivning led købmændene i Holbæk meget derunder. Siersted, der i 1766 lå inde med et større lager, som han ikke havde fået afsat, måtte til trods derfor aftage for 50 rdlr., og kaptajn Knie, der ikke havde nogen undskyldning, blev halvt om halvt tvunget til at købe for 400 rdlr. ved magasinet.

Yderligere blev der af magistraten lagt et stærkt bånd på den, der vilde nedsætte sig i byen som købmand. Han opnåede således ikke at få borgerskab, før han havde afgivet skriftlig erklæring om, at han ikke vilde flytte fra byen før efter 12 års forløb. Desuden skulde han forpligte sig til årlig at lægge tre favne stenbro der, hvor det blev ham anvist af byen.

I 1786, da det kongelige saltværk Wallø i Norge ikke havde tilstrækkelig afsætning på sine varer, så at det var til stadig udgift for kronen, udgik der ordre til, at købstæderne havde at aftage et vist kvantum, der for Holbæks vedkommende blev sat til 120 tdr.

Denne købmandsstand var ikke velhavende. De fleste sad og huggede sig igennem. Alligevel kunde den blive udsat for sådanne ubehageligheder, som at

der i 1760 blev givet ordre til, at der skulde ydes kongen et lån, som for Holbæk var sat til 2000 rdlr. Da dette beløb ikke blev fuldt ud tegnet, kaldtes de »genstridige« borgere op på rådhuset, og det ses bl. a., at købmand Siersted, der intet havde tegnet på grund af lidte tab, alligevel må rykke ud med 100 rdlr., som han erklærer, at han må se at låne andetsteds.

Man ser da også[37]) i årenes løb en del købmænd forlade byen, fordi de ikke kunde klare sig, f. eks. A. J. Adolph, Niels Ruhe, kaptajn Knie, P. L. Skov m. fl.

Først med »de glimrende handelsperioder« i århundredets slutning bedredes købmændenes forhold.

Et typisk eksempel på, hvorledes en købmand kunde slå sig op i Holbæk, findes i Joachim Æmilius Bang.

Han var søn af den kongelige forvalter på det odsherredske gods, kammeråd Niels Christian Bang og broder til den bekendte læge, professor Frederik Ludvig Bang.

Om hans tidligste år vides intet, men han må være født omkring 1750, og han må have nedsat sig i Holbæk i 80'erne[38]), hvor han giftede sig med en søster til den kendte købmand Christen Nicolai Lind.

Særlige midler til at starte med synes han ikke at have haft, og svogeren måtte flere gange i de første år forsyne ham med varer mod gældsbeviser, der ikke var af større værdi.

I 1789 var han imidlertid blevet så velstående, at han af justitsråd C. D. Lunn på Knabstrup købte gården nr. 4 mellem Strandporten og Skibbrostrædet med tilhørende tømmerplads for 700 rdlr. Samme år købte han yderligere af svogeren en gård på Ahlgadens nordside (rimeligvis nr. 8).

I de følgende år købte og solgte han en række gårde og huse rundt om i byen, bl. a. erhvervede han den anden store gård på det modsatte hjørne af Ahlgade (nr. 3 (og 2)), som efter at have været ejet af Siersted'erne i 1778 var kommet i H. P. Ditzels eje.

I 1798 fik han af Seidelin på Eriksholm en gård i Tjepperup i arvefæste, og her gik han i gang med at indrette den eneste fabriksdrift, der på den tid fremkom i Holbæk. At han i sin ejendom nr. 4 havde fuldstændig brændevinsbrænderi og bryggeri var nemlig ikke mere end hvad enhver anden købmand, ja håndværker med, på den tid havde.

Gården i Tjepperup udvidede han med et hus på 14 fag, hvori opstilledes en hørbrække- og skjættemaskine, samt med et mindre hus på 6 fag, hvori anbragtes en tørreovn. Hele anlæget kaldtes Joachimshvile.

Overhovedet var Bang en mand med stort initiativ. Han erhvervede sig efterhånden en del rettigheder i Holbæk old, og i 1793 bevirkede han, at olden blev udstykket, idet han hos rentekammeret søgte om at få sin part udstykket ved landinspektør Kryger.

Han døde som en velstående mand i 1827, men en stor part af hans midler var takket være de ugunstige tider, han havde gennemlevet, stærkt båndlagt.

Løvenørn griber ind.

Netop som det 18. århundrede var ved at rinde ud, kom der fart i regeringens bestræbelser for at få landets havnevæsen forbedret.

Det er vanskeligt at sige, hvor initiativet dertil oprindelig lå; men ved at iagttage, hvorledes det hele udviklede sig, falder det let at pege på Poul Løven-

ørn, som den, der lige så let kan have sat sagen i gang, som han med usædvanlig energi og med udfoldelse af et stort personligt arbejde førte den ind i det rette spor.

Han var sønnesøn af den bekendte Poul Vendelbo Løvenørn og blev søofficer. Som sådan brugte han sine øjne godt på mange togter, og efter at han i 1783 var blevet generaladjutant, blev han i 1784 fader til det kongelige søkortarkiv, hvis direktør han blev.[39])

Han var en stærkt arbejdende mand med et usædvanligt blik for, hvorledes de store mangler bedst kunde afhjælpes, og han var i besiddelse af et ægte, tørt sømandslune.

Ustandselig var han på færde, opmålte og kortlagde kysterne, afmærkede farvandene og anlagde fyr.

Helt ene i sit arbejde var han nu ikke. Hans afløser som søkortdirektør, Jens Sørensen, var i besiddelse af mindst lige så stor interesse for dette arbejde. I 1791 udarbejdede denne f. eks. et kort over Isefjorden, »som dog udi søkort høiligen var fornøden«[40]), og både dette og det følgende år udarbejdedes en række kort både over Isefjordens munding, Nykøbing bugten, Lammefjorden og Bramsnæs havn[41]); men ingen af kortene blev udgivet, da man mente, at det vilde ødelægge lodseriet, og »lodserne skulde dog også leve«.

I 1796 blev Løvenørn overlods, d. v. s. at han fik styrelsen af det danske lodsvæsen, hvorunder også tilsynet med havnene var lagt.

Året efter fik generaløkonomi- og kommercekollegiet en ny instruks, hvorefter en af dets sektioner, handels- og konsulatsfaget, fik ordre til at søge oplysninger om handelen i alle dens forgreninger.

Hertil hørte selvfølgelig også underretninger om skibe, varer o. s. v. Alt dette skulde opsættes i skemaer, og på grundlag af disse skulde der årlig forelægges kongen en udførlig forestilling angående landets økonomi og handelens tilstand.[42])

Det følgende år kom så den kongelige forordning om havnevæsenet.

Den fastslog først og fremmest den nære forbindelse mellem generaltoldkammeret og Løvenørn, der blev kammerets konsulent i bro- og havnesager.

Denne forbindelse havde dog allerede virket i over et år[43]), hvor Løvenørn havde afløst viceadmiral Lous i hans tilsyn med havnene. Men medens man i de foregående år kun havde hørt yderst lidt til admiralens virksomhed, fik man i de kommende så meget des mere at høre til Løvenørns.

Det nye, som den kongelige resolution foreskrev for havnene, var først og fremmest nedsættelsen af en havnekommission i hver købstad, således som de norske havne allerede havde kendt det i et par menneskealdre.

Kommissionen skulde bestå af en øvrighedsperson og nogle borgere, der dog ikke skulde vælges efter de eligerede mænds valgmåde, men af det samlede borgerskab.[44])

Regnskaberne skulde revideres, decideres og kvitteres af generaltoldkammeret, og kommissionen måtte kun anvise indtil en vis sum til udbetaling. Hvad der var derudover, skulde indsendes til stiftamtmandens betænkning og kammerets beslutning.

Stiftamtmanden skulde overhovedet have overopsynet, og hans erklæring skulde indhentes i alle spørgsmål om istandsættelser.

Efter denne forordning blev det nu de enkelte

byers sag at organisere deres havnekommissioner og træde i forbindelse med de højere myndigheder.

I Holbæk kom kommissionen til at bestå af borgmesteren og købmændene kaptajn Colding og Søren Friis. Det daglige tilsyn og regnskabsførelsen varetoges som hidtil af broadministrator Nicolai Petersen (siden 1795), som oppebar en årlig løn af 40 rdlr., medens havnefogedposten var besat af skræder Ernst Wismann (siden 1792). Denne sidste fik i løn 2 sk. pr. læst af alle ankommende skibe samt 1 sk. pr. 10 rdlr. værdi af alle ind- og udskibede varer (det kgl. magasinkorn dog undtaget).

Kommissionen måtte straks i gang med et par større arbejder. Dels skulde den udarbejde udkast til sin egen virksomhed, dels til et almindeligt havnereglement. Desuden måtte den foretage et nøjagtigt eftersyn af broen og komme med forslag til en afhjælpning af manglerne og til omkostningernes afholdelse derved.

I maj 1800 var man så vidt, at det meste kunde fremsendes. Hvad selve havnen angik, havde man henvendt sig til en lokal tømrermester, Reinelt, der var fremkommet med et forslag både til reparationer og til den så længe savnede vinterhavn.

I øvrigt så kommissionen ikke alt for lyst på forholdene. Den mente ikke, at man burde anvende særlig stor bekostning på en sikker havns indretning, da byen jo ingen skibe ejede, og da de årlige indkomster var for ringe til vedligeholdelsen. Derimod mente man, at den ved mudderopfyldning indvundne plads burde reguleres og brolægges.

Det forslag, som blev fremsendt, vilde koste 2000 rdlr. at udføre, og dem søgte man til låns af den kongelige kasse.

For øvrigt indlullede man sig i den betragtning, at indsejlingen virkelig var temmelig god, og for skibsbroen var der jo dog hidtil altid blevet sørget, medens en vinterhavn absolut ikke vilde svare regning.

Kommissionen havde for øvrigt andre bekymringer. Den blev rykket for det allerede to år gamle regnskab for 1798, som endnu ikke var indsendt, og den kunde kun svare, at administratoren smølede med det.

Først i 1801 indsendtes regnskabet, efter at der var blevet truet med bøde, som dog blev eftergivet, da broadministratoren var blevet svagelig efter at have brækket låret .

Det blev da besluttet at afskedige ham og indrage embedet, idet regnskabsføringen skulde overføres til havnefogedbestillingen. Inden dette skete, døde dog Petersen.

Også med udarbejdelsen af havnereglementet (en takst for afgifterne af de enkelte varer) havde kommissionen bryderier. Den havde fastholdt, at afgiften (1 pct.) skulde beregnes af torveprisen, men det vilde kammeret ikke gå ind på.

I stedet for fastsatte den transittolden som grundlag for beregningen, og da kommissionen klagede over, at indtægterne derved blev for små, anbefaledes det at komme med forslag til andre indtægter, og Køges havnetakst vedlagdes som vejledning.

Det derefter udarbejdede reglement approberedes 1802 $^{11}/_{6}$. Det understregede nøje, at den gamle hævdvundne fritagelse for afgift for bondeavling selvfølgelig kun gjaldt bønderne på Tudse næs, Ourø land og i Horns herred.

Løvenørn var imidlertid på færde overalt i landet. Han havde ogsaa opmærksomheden rettet mod Isefjordsanliggenderne, men foreløbig var det navnlig lodsforholdene, han beskæftigede sig med.

Efter et næsten hundredårigt reglement[15]) foregik alt lodseri på Isefjorden fra Rørvig, hvor det i 1728 var blevet underlagt en der stationeret søkaptajn og toldkontrollør Engelbrecht v. d. Linde, som inden nogen ansættelse foretoges skulde eksaminere dem, der søgte stillingerne.

Dette var selvfølgelig i høj grad ubekvemt, da skibene ofte måtte vente så længe på lods nede i fjordene, at vind og vejr skiftede karakter, så at en opsættelse af sejladsen blev nødvendig.

Efter Løvenørns mening burde der være både en lods og en reservelods i Holbæk, men det havde den vanskelighed, at disse ikke kunde leve af lodseriet alene, da der kun skulde lodses til Rørvig. I hvert fald måtte en anden næringsvej kunne passes ved siden af.

Det var beklageligt, at et lodsembede ikke lod sig forene med en færgefart, da denne heller ikke var i stand til at føde en mand. Det vilde derimod være rart, om den kunde forenes med havnefogedbestillingen som i Køge og andre steder. Løvenørn så i det hele taget ikke mildt til skræder-havnefogeden i Holbæk.

I foråret 1802 kom han »tilfældig« til Holbæk og benyttede lejligheden til at undersøge broen og til på stedet at vurdere Reinelts forslag til udbedring.

Det blev til en fuldstændig forkastelse af dette, som han fandt var en værdiløs »klattereparation«. Der måtte først foretages en opmåling af broen, og den gik generaladjutanten personlig i gang med med

det samme. Desuden måtte der gives tegning til hamre og lignende på samme måde, som han havde gjort det for Steges vedkommende, »thi de øvrige bolværker omkring broen er ingenlunde efter kunstens regler og forfalder desårsag hastigere«.

Desuden var en del af disse bolværker overflødige, f. eks. på vestsiden, hvor skibene slet ikke kunde lægge til på grund af stadig tilsanding. Hvorfor da udbedre dem? En simpel stendossering til at hindre jordens udskylning var nok!

Broen var kun halvt fuld af sten og måtte fyldes helt. Desuden trængtes der til en grundig opmudring på broens østside. En gang i fremtiden var det nødvendigt at lægge en stendæmning øst for broen for at beskytte den.

Muddermaskinen var god, men der gik alt for megen tid til spilde, fordi mudderet skulde udkastes af prammen med skuffer og skovle. Det kunde simpelthen ændres ved at give prammen skrå dæk samt et rør med klap, så at mudderet kunde bringes til at glide ud på det dertil bestemte sted.

Efter denne plan blev der nu arbejdet.

At der som helhed var fremgang i landets havnevæsen ses af det bifald, hvormed kongen læste generaltoldkammerets indberetning herom[46]). Der blev derefter udsendt den bestemmelse, at hvis nogen by trængte til nye indtægter eller lån i kreditkassen for at forbedre sin havn, skulde der indsendes plan over forbedringerne, som så skulde bedømmes af kammeret og Løvenørn. Til gengæld krævedes der et nøje tilsyn med både arbejderne og det daglige liv i havnene.

Denne skrivelse siger mere end den blotte tilfredshed med, hvad der var foretaget. Den viser, at man

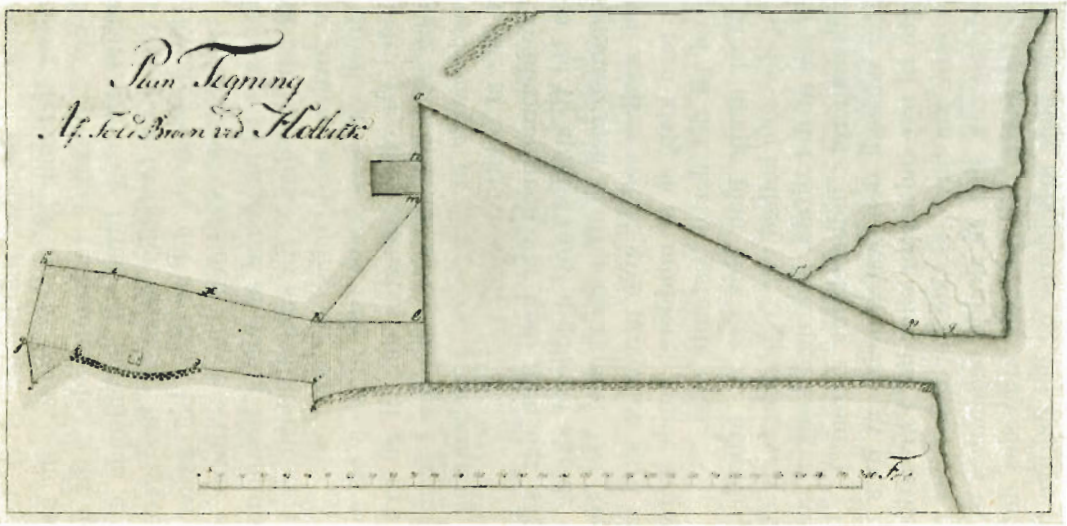

Fig. 5. Holbæk skibsbro 1803. Tegnet af P. Halkjer efter Løvenørns opmåling.

var kommet ind paa den rette vej, og den åbenbarer punkt for punkt, at man nu forstod og nu vilde afhjælpe alle de mangler, der hidtil havde præget landets havneforhold.

Holbæks indberetning om de forbedrede tilstande viser, at Løvenørns besøg havde frugtet.

Der var blevet lagt en stendæmning uden for »mudderpladsen« (d. v. s. den inderste del af den senere havneplads), således at denne nu kunde tages i brug. Byens købmænd forstod dog endnu ikke den nytte, der var knyttet til at have en oplagsplads lige ved broen. Pladsen var delt i tre afsnit, men ved auktionen kom der kun bud på leje af den ene, som tilsloges købmand Borch for 4 rdlr. for et år. I 1805 lejede han dem alle tre.

Ved selve broen var der blevet lagt et nyt bolværk på skrå hen mod slæbestedet på mudderpladsens nordside (k—m på fig.5). Skibenes anlægsplads var derved blevet godt forøget.

En del reparationer var også foretaget, så at man i det kommende år kunde tage fat på udfyldningen af broen med kampesten; men den gamle skavank havde atter vist sig, idet en storm med isbrud i februar havde kastet pæle og sten fra vestsiden helt over på den anden side af broen.

Som helhed var kommissionen dog meget stolt af, hvad der var foretaget.

Det var Løvenørn absolut ikke!

I maj måned 1803 kom han atter til Holbæk for at syne de arbejder, som Reinelt havde foretaget.

Det er bedre at lade Løvenørn selv have ordet!

Efter at have gjort rede for, at broen fra begyndelsen havde været dårligt anlagt og ikke var blevet bedre på grund af den stadige forlængelse, udtalte

han angående det nye arbejde, at det var »så yderlig slet, som man kand tænke sig, ikke alleneste er der hverken ankere eller skråpæle, og det er aldeles ikke sadt efter noget princip, hvilket alleneste kand undskyldes dermed, at hand (Reinelt) ingen tegning har haft at arbeide efter, men qvæstionen har været blot at sette et bolværk, som hand forstod det at være; men det, som ikke kand undskyldes, er arbeidets yderlige slethed, pelene ståer ingenlunde i linie, beklædningen foruden at den er horisontahl påspiret i stæden for (at) den burde være værdikal ..... er så åben mellem plankerne, at vandet på mange stæder spiller ud og ind og altså udskyller fylden .....

Til det, at synsmændene har kunnet afgive deres beedigede synsforretning (af 1803 $^{11}/_{2}$) kan man ikke sige andet end: Tilgiv dem, thi de forstår det ikke.«

Foruden denne officielle indberetning, som også underskreves af kommissionsmedlemmerne, sendte Løvenørn en mere privat, da han nogle dage senere sad ovre i Ribe.

Man var ganske vist nået et skridt fremad til det bedre ved nedsættelsen af havnekommissionerne, men i denne første tid var de meget lidt værd. Forholdene skulde dog nok efterhånden bedre sig. Det vigtigste var absolut den sagkyndige hjælp, man havde fået, og det stadige tilsyn, som umuliggjorde sløseri.

Dette synes Løvenørn dog ikke helt at have forstået; men hans pessimisme er undergivet et på en gang så humørfyldt og humant blik på tingene, at man ordentlig får sympati for denne mand.

»Udfaldet viser alt for kiendeligt, at en overtænkt og ordentlig bestyrelse deraf lige sålidt som indseende kyndighed ved arbeidets iværksættelse

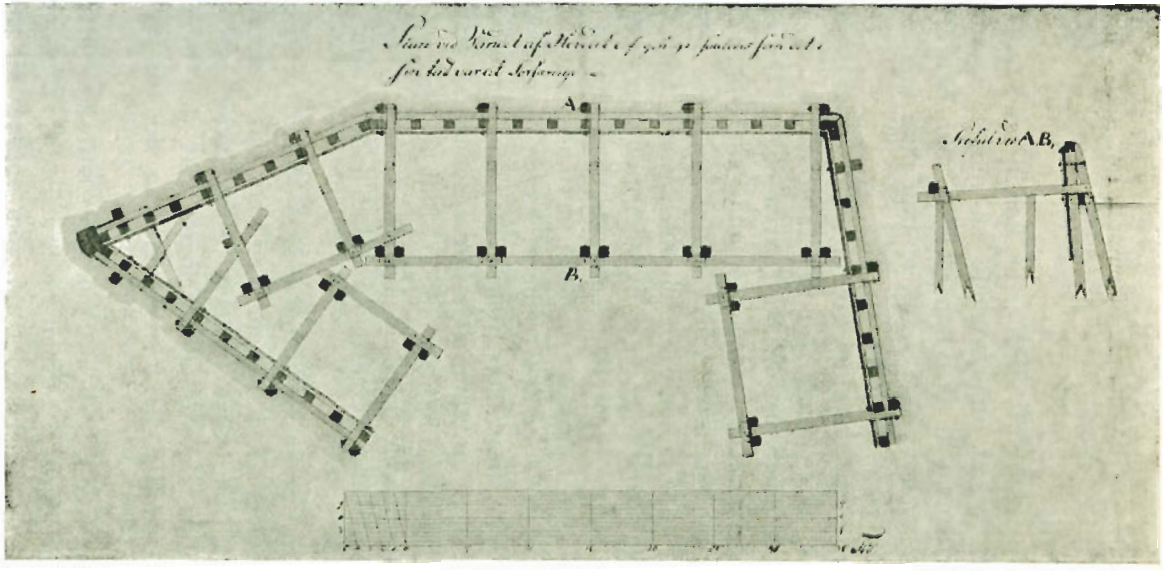

Fig. 6. Brohovedet på Holbæk skibsbro 1803 med den isbrydende spids mod vest (sml. Fig. 5).

kan ventes af havnekommissionen, om man tør sige det uden at krænke eller fornerme nogen af dets ellers værdige medlemmer.

Den består af borgmester, kammerråd Lund, en aldrende mand, upaatvivlelig en meget agtværdig embedsmand i de fag, han kiender, men han erklærer lige så høyt som villig, at han ikke forstår sig paa disse slags arbeider .....

Hr. skibs captain Colding, som privatiserer i Holbeck, er en mand, der har faret på Ost og Vest Indien, Middelhavet og alle fahrvande, har været en meget bekiendt og dygtig søemand i sine yngre dage, men man kan have været den kiækkeste sømand uden at have mindste begreb om bolværk indretning, broe- og havne bygninger ligesom man kan være såvel den bedste theoretiker som praktiker i havne bygninger uden i mindste måde at være søemand.

Herr Friis er den tredie af havne commissionen (hvad han tilforn har været eller egentlig er, veed jeg ikke) er en mand, som har anseende af at være meget gammel. Jeg tror sikkert ham at være en meget rettænkende og skikkelig mand, men pretention på at have den ringeste kundskab i faget giør han vist ikke.

Man har en havnefoged, skrædder af profession og skrædder af sit væsen. Ved ham skal kommissionen vist ikke blive hiulpen. Som havnefoged skal han tillige forestå opmudringen. At den hverken skeer ordentlig eller hensigtsmæssig, det tør jeg bevidne.

Der haves 2 eller 3 folk, som bestandig arbeide ved mudringen, i formen rigtig: nemlig efter accord for hver pram såkaldt fuld, som optages og losses. Men de og havnefogeden anser upåtvivlelig mudrin-

gen for at være til for deres skyld ..... og i denne deres overbevisning sørge de billigen for at kunne have magelig og et dem fødende arbeide for livs tid, måske deres børn med, hvis de følge dem i arbeidet.«

Helst havde Løvenørn set, at havnefoged Wismann var blevet sat ud af spillet med det samme og erstattet med lodsen Niels Hansen. Men på den anden side var han klog nok til ikke at støde an mod de lokale forhold.

Han havde desuden brug for al sin autoritet til at få en anden sag gennemført, der var af langt større vigtighed.

Tømrermester Reinelts arbejde var umuligt, det havde han fået selve den »usagkyndige« havnekommission til at indse. Men en virkelig reparation tiltrængtes, og det gjaldt om at få både kammeret og de lokale havnekommissioner landet over til at gå ind på, at en særlig sagkyndig mand blev anerkendt, som kunde tilkaldes som ekspert rundt om, hvor havnearbejder gjordes fornødne.

En sådan mand havde han allerede i baghånden i pælebukkermester Halkier i København. Og da han først i spørgsmålet Holbæk skibsbro havde fået denne trumfet igennem som den, der burde afgøre, hvad arbejde der fordredes på broen, gik han hurtigt et skridt videre og fik sat igennem, at arbejdet gaves til en københavnsk tømrermester, brandkaptajn Zimmer, der før havde vist dygtighed ved sådanne arbejder.

I sommeren 1803 tog begge disse mænd til Holbæk for at gøre et overslag over arbejdet.

Det blev ikke nogen helt billig historie. Der vilde ikke gå mindre end 2000 rdlr. med, og broens beholdning var kun 700 rdlr.

Men Løvenørns sikre optræden og overlegne behandling af spørgsmålet, fik havnekommissionen til straks at gå ind på udgiften, hvortil der med amtets tilladelse optoges et lån på 1000 rdlr. i byens offentlige midler.

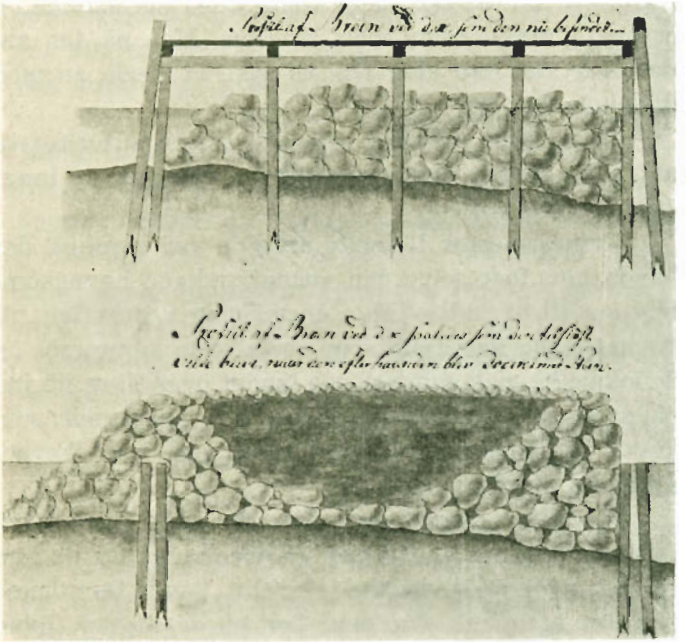

Fig. 7. Profil af Holbæk skibsbro 1803 (øverst) og Halkjers forslag til dennes udfyldning (nederst).

Broens tilstand, både som den var, og som den vilde blive, fremgår af planerne fig. 5, 6 og 7, som er udført af Halkier.

Det var ikke nogen særlig stor anlægsplads, der fandtes ved broen på denne tid, knap 60 alen på østsiden, idet vestsiden, som nævnt, allerede længe ikke havde kunnet opfylde dette formål. Heller ikke det

inderste stykke på østsiden (k—e på fig. 5) var særlig velegnet. Ved at lægge nyt bolværk fra k til slæbestedet m indvandtes nu ca. 35 alen.

En stendossering øst for o skulde nu tjene til at holde på det mudder, man agtede at aflæsse her, og Løvenørn bad yderligere om, at borgerne vilde fylde deres bygningsgrus, gaderenovation o. l. i, så at denne plads, den nuværende havneplads foran toldbodbygningen, hurtigere kunde tages i brug.

At broen (som det fremgår af fig. 7) ikke hidtil havde været særlig stabil med sit trædække, hvilende på nedrammede pæle og med resterne af de gamle stenkar i bunden, ses let. Den foreslåede dossering med sten, udfyldt med grus, vilde jo ganske anderledes kunne modstå vind og vejr.

Det var yderligere Løvenørns mening, at der, når det lave vand øst for broens inderste trekantede del, var blevet helt opfyldt, således som det ønskedes, skulde opføres en stendossering parallelt med broen til dennes beskyttelse. Der gik dog mange år, inden dette blev iværksat og da med en helt ny bygningsteknik som grundlag.

Zimmer gik i lag med arbejdet og fuldførte det; men han blev rigtignok nødt til at forskrive materialerne fra København, da priserne var langt højere i Holbæk. Det var i det hele taget en almindelig klage. I skrivelsen angående sin betaling skriver Zimmer: »Holbeck haver jeg troet var en af de billigste egne i Sjælland, men jeg og mine folk haver merket, at det er anderledes!«

Da Løvenørn året efter inspicerede broen, fandt han alt i en langt bedre orden end hidtil.

I 1807 døde havnefoged Wismann, og til trods for, at han i længere tid havde ansøgt om lønfor-

højelse, der dog stadig var blevet nægtet ham under henvisning til, at han udmærket kunde passe sin skrædergerning ved siden af, var der dog ansøgere nok til embedet.

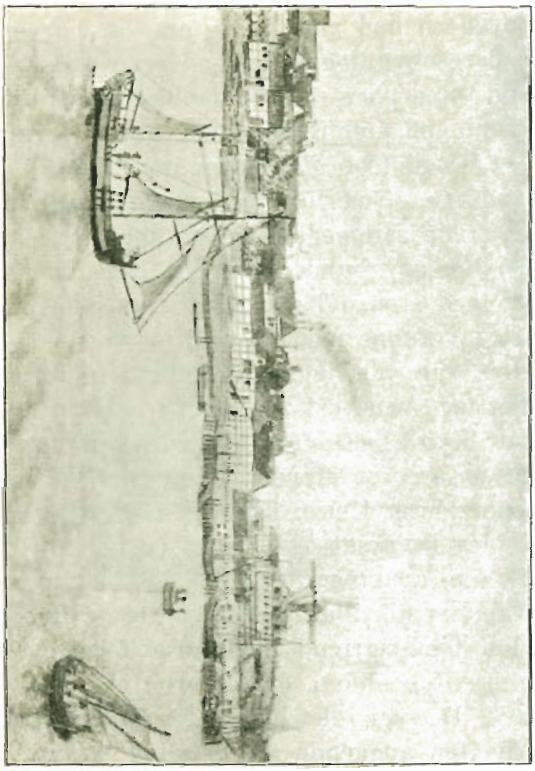

Fig. 8. Udsnit af en akvarel af Holbæk, set fra fjorden 1817 *)

Først og fremmest var der lodsen, Niels Hansen, som jo havde Løvenørns særlige bevaagenhed. Dernæst tømmermand Christen Larsen, som havde haft en del småarbejder ved broen. Og endelig var der malermester Schandorff, der påberåbte sig som særlig kvalifikation, at han havde været løjtnant i borgervæbningen. Yderligere søgte han i et privat brev

til stiftamtmanden at sværte sin værste konkurrent, lodsen, ved at hævde, at denne ikke alene havde brændevinsbrænderi og værtshushold, men også drev forretning med lervarer og træsko og derfor ikke trængte til forbedrede vilkår, hvad han (Schandorff) derimod gjorde.

I disse tider var dog veltjente befalingsmænd af hæren altid sikre på at komme i betragtning ved embedsbesættelser, og skønt lods Hansen i lang tid var konstitueret i embedet som »det til denne tjeneste dueligste subjekt«, fik dog vagtmester C. F. Broe ved jyske regiment lette dragoner tildelt embedet.

Et par år efter fik Broe dog et bedre embede, og ved Løvenørns kraftige bistand opnaede lodsen endelig at blive havnefoged.

I 1810 led broen meget under under isgang. Tømrermester Dahl påtog sig reparationen, men det viste sig umuligt at få mandskab dertil. General Bülov blev da af regeringen og efter kommissionens ansøgning beordret til at afgive soldater til hjælp. I sidste øjeblik frabad man sig dog denne.

Men året efter var det lige så galt. Der var kun foretaget lapperier på broen, og situationen begyndte at blive uholdbar.

Atter indgik man med en ansøgning om at få soldaterhjælp, og der blev bevilget en underofficer og 16 mand af 1. jyske infanteriregiment. Generalmajor Kardorff, der skulde fastsætte lønnen, forlangte imidlertid frit kvarter for dem alle samt 1 rdlr. daglig pr. mand og 1 rdlr. 2 sk. til underofficeren, og da kommissionen ikke vilde gå ind herpå, løb det atter ud i sandet.

Selvfølgelig mærkedes blokade- og kaperårene

1807—14 også i Holbæk. Skibsbesøget var ringere, men til gengæld var der også interessante besøg.

Allerede under Københavns belejring løb et galejskib ind i fjorden ført af skipper Nicolaj Nielsen. Amtet gav ordre til, at det skulde benyttes til at forsyne armeen ved Roskilde; men da det ikke kunde flyde ind til broen, kom der nogle travle dage med at losse de varer, det havde ombord, i både for at oplægge dem under toldsegl i private pakhuse, samt med at lade det med krigsfornødenheder.

Kort tid efter blev den engelske brig »Susanne« ved en dristig manøvre opbragt af kaperen »Den sorte ravn«, kaptajn Isaac Petersen. Han kunde imidlertid ikke komme forbi de engelske krigsskibe med den og ind i Øresund, så han løb ind i Isefjordens sikre smuthuller og nåede ind under aften Holbæk.

Det var en fed bid, han der indbragte. Den rummede 100 piber portvin, 100 tdr. kød, 100 tdr. flæsk, 35 sække mel, 40 fustager porter på flasker, 50 fustager smør og 250 kurve ost. Den indbragte den tapre kaper 3500 rdlr. for selve skibet og 30,000 rdlr. for ladningen.[47])

Året efter indbragtes atter en sådan prise. Også dette skib blev solgt i Holbæk, og det måtte derfor ved afsejlingen betale bro- og havnepenge, hvad det ellers ved kaperreglementet var fritaget for, så længe det var prise.

Det er interessant at følge broens indtægter i disse år. Medens 1807 gav en indtægt på 1241 rdlr., sank den i 1808 til 245 og i 1809 helt ned til 151 rdlr. Men derefter kom den voldsomme stigning: 1810 1696 rdlr., 1811 2012 rdlr., 1812 3241 rdlr. og endelig i 1813 kulminationen med 4070 rdlr.

Den sank derefter i et par år til gennemsnitlig 1500 rdlr., men steg derefter atter op over 2000. I 1817 lå broen inde med en beholdning på ca. 5000 rdlr. I de følgende års pengeforvirring er det svært at få øje på, hvilke værdier og indtægter man kunde regne med.

Kampen for Isefjordens uddybning indledes.

I 1811 blev havnevæsenet lagt under den nyoprettede kanal-, havne- og fyrdirektion, der dog kun bestod til 1816, hvor den gik ind under generaltoldkammer- og kommercekollegiet.

For havnene var dette dog kun navneforandringer, der ikke fik særlig indflydelse paa deres daglige liv. Løvenørn, der i 1809 havde tilendebragt organiseringen af landets færgevæsen, indtraadte naturligvis i den første direktion og blev senere deputeret i det kollegium, der optog denne i sig.

Den direkte indflydelse, som han med saa afgjort held havde øvet på havnevæsenet, beholdt han dog kun til 1815, hvor han blev afløst af kaptajnløjtnant Henne, der udnævntes til inspektør for havne- og fyrvæsenet. Efter datidens system for lønnning af embedsmænd skulde alle havnestæderne udrede ham 800 rbdlr. årlig. Holbæks andel heri blev 18 rbdlr.

De årlige reparationer på havnen led stadig under mangel på arbejdskraft. Skulde Løvenørns hovedplan følges, måtte der stadig foretages udfyldninger med kampesten mod øst, og i 1813 stod man atter over for nødvendigheden af at måtte bede om militær assistance.

Efter ansøgning blev der bevilget 7 sapører af 1. armedivision, og denne gang blev man også enige

om lønnen, der skulde udgøre 3 mark rbp. daglig samt reglementeret brød. Derimod skulde soldaterne selv sørge for logi.

Det gik imidlertid her som så ofte, når en sag skal passere flere offentlige kontorer. Der gik 3 uger, inden man fik resultatet at vide, og da stenfiskerne stadig lå og ventede med deres kampestenslast og begyndte at forlange erstatning for spildt tid, lykkedes det til sidst kommissionen at få fat i tre daglejere og en karl med et par heste til at udføre arbejdet — og så måtte kommissionen atter indberette, at nu fik den ikke brug for soldaterne.

Det var slet ikke noget ringe opfyldningsarbejde, der var udført. Hele den nuværende havneplads ved den gamle havn var nu så vidt tørlagt, at den kun ved særligt højvande blev let overskyllet.

I dette areal var der dog blevet udsparet en lille bådehavn umiddelbart øst for slæbestedet. Den blev anlagt efter plan af fuldmægtig og designatør Hjorth, og husmand Peder Lassen i Dragerup påtog sig stensætning omkring den for 300 rbdr.

Den målte ca. 50 fod i øst—vest og ca. 35 fod i nord—syd. I hans kontrakt stod der imidlertid, at bundstenene skulde være nedgravet i en bestemt dybde; men den synsforretning, som bagefter afholdtes, mente, at dette ikke var blevet helt overholdt.

Dette gav kaptajnløjtnant Leth, der havde afløst Henne, lejlighed til at give havnekommissionen en næse. Han erklærede nemlig, at den slags meget dårligt kunde afgøres ved en synsforretning, men burde kontrolleres ved dagligt tilsyn, og dette sidste burde kommissionen langt snarere beflitte sig på end på de evige synsforretninger.

Havnens udseende på denne tid kan ses af det ud-

snit af et prospekt af havnen fra 1817, som er gengivet i fig. 8.[18]) Den naive akvarel lider navnlig under manglen paa perspektiv, men viser dog tydeligt både havnepladsen og broen, der lukkes af mod Skibbrostræde ved en vippebom. Også gårdene 3 og 4 samt magasinhuset (sml. planen fig. 3) kan tydeligt kendes, ligesom købmand Herman Hansens tømmerplads mod øst.

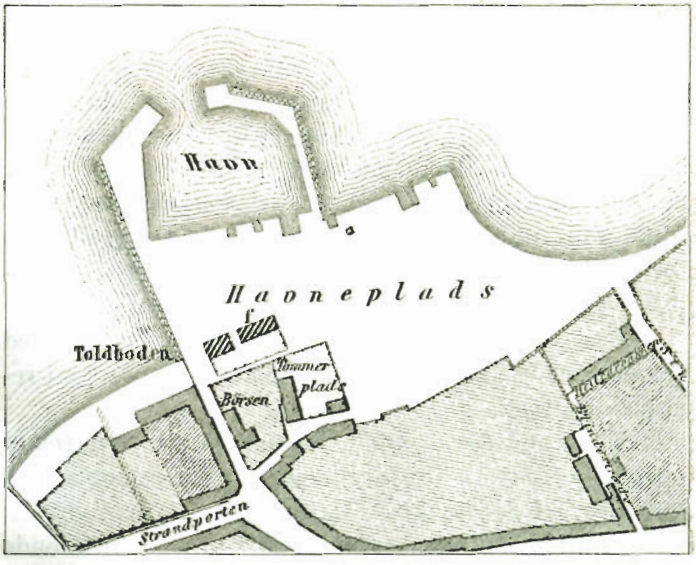

Fig. 9. Udsnit af kortet i Trap: Danmark 1. udg. 1857.

I 1819 gik borgmester Lyders af med en dundrende tjenestegæld. Han havde bl. a. lånt penge af havnens midler mod 2. prioritet i sin gård (nr. 104), men trods gentagne auktioner indbragte denne kun 1510 rdlr. sølv, og havnen måtte kæmpe længe for at få lidt af sit tilgodehavende.

Hans eftermand, borgmester F. L. Bierfreund,

var et af de bedst kendte ofre for hele det vilkårlige lønningssystem, der prisgav indehaverne af embederne enten til fattigdom eller bedrageri.[49])

Som den pligttro embedsmand, han var, gik han med liv og lyst op i sin gerning som formand for havnekommissionen.

Da han i 1821 ikke nåede at få havneregnskabet ind i rette tid, fik han en påmindelse derom, på hvilken han ydmygt undskyldte sig med, at et hverv som sættedommer i en justitssag i Nykøbing ved sine mange rejser havde stjaalet hans tid.

Et par år efter var det galt igen; men skrækken for den dog spagfærdige »påmindelse« sad den pligtopfyldende man sådan i blodet, at han på dagen for regnskabets indsendelse skrev til collegiet og fremførte sine undskyldninger, idet han bad om, at man for guds skyld ikke vilde sende ham en sådan påmindelse igen.

Han var nu ikke ene om at være bagud med regnskaberne. Hele 10 andre byer stod ligeledes i restance dermed.

Efter datidens skik og brug skulde Bierfreund udrede pension til sin forgænger. Denne beløb sig til 400 rdlr. af de ca. 1200, han havde i årlig indtægt, og det siger sig selv, at han sad i yderst trykkende økonomiske kår.

I 1827 udgav han sin bekendte livsskildring[49*]), der blev indledningen til en forbedring af hans kår. I Holbæk var stemningen i høj grad til gunst for ham, og det undrer ikke, at havnekommissionen nævnte år indstillede ham til et gratiale på 200 rdlr. af havnekassen, hvilket også bevilgedes ham af generaltoldkammeret.

Bierfreund var en mand, der i sjælden grad gik

med interesse op i det, han havde med at gøre. Selv om hans ideer ofte var ret fantastiske, viser de dog, at han i særlig grad var optaget af som embedsmand at søge forbedringer på de felter, hvor han syntes, at de tiltrængtes.

I 1828 fremkom han således med et forslag til indretning af en færge mellem Audebo og Gundestrup strand for at lette forbindelsen med Odsherred og drage handelen over Holbæk, hvilket han mente vilde være i høj grad til gavn for byen.

Han forbandt sig i den anledning med en vis Peter Kjeldsen i Underud, der leverede både tegning til anlæget og et overslag over bekostningen derved.

I sin hovedform gik planen ud på anlæget af en bro på hver side af Lammefjorden. Hver bro endte i et hoved med to grene, mellem hvilke en trækfærges pram kunde have sit leje. Men hele dette anlæg vilde koste ca. 38,000 rdlr., og så stor en sum var Bierfreund klar over, at der næppe kunde opdrives dertil. Han mente dog, at man kunde begynde i noget mindre stil og derefter udvide.

Hvad det angik overhovedet at skaffe midler dertil, så mente han, at Holbæk havn vilde vinde så meget derved gennem forøget handelsomsætning og større besøg, at havnens midler i udstrakt grad kunde anvendes dertil, og han opstillede den beregning, at havnekassen kunde belåne sine obligationer på 9500 rdlr. samt kunde udstede obligationer på indtil 3000 rdlr. sølv.

Naturligvis kom Nykøbings købmandsstand i affekt ved dette projekt, men Bierfreund affærdigede dem med, at de aldeles ikke behøvede at frygte for at få deres handel ødelagt. Hvis de blot ikke som hidtil afkøbte bønderne deres varer til spotpriser,

men holdt priser med de andre byer, blev intet ødelagt for dem. I sin indstilling til generaltoldkammeret slog han meget fornuftigt på, at denne konkurrence sikkert vilde bidrage til en forøget velstand for det odsherredske gods.

Forslaget vandt dog ikke de sagkyndiges bifald. Leth erklærede det endog for ganske umuligt. For det første var afstanden mellem de to påtænkte broer alt for stor til, at en trækfærge kunde anvendes, for det andet blev anlægene alt for kostbare, og de vilde i for høj grad være udsat for sø- og isgang på de projekterede steder.

Det hele anlæg vilde umuligt kunne betale sig. Selv om man vilde tænke sig at anvende sejlfærger i større stil, vilde det være for bekosteligt. Desuden indså han heller ikke, at Holbæk havn kunde være i den grad interesseret i foretagendet, at den skulde sætte hele sin økonomi og eksistens på spil i den anledning.

Bierfreund var ikke heldigere med sit andet forslag, som indsendtes året efter i yderste termin, inden han forlod Holbæk for at blive byfoged i Nyborg.

Desværre forlener dette projekt den ellers så brave og rettænkende mand med et skær af latterlighed; men man må her tage i betænkning hele tidens naive projektjageri, der bredte sig til alle samfundslag, og hvor enhver teknisk underbygning af projekterne lodes ude af betragtning i blind tro på tankens klarhed og rigtighed.

Interessantest er forslaget derved, at man her for første gang ser det forhold offentlig berørt, som blev de næste hundrede års motto for Isefjordshavnene: uddybningen af den grundede indsejling mel-

lem Rørvig og Spodsbjerg, som gjorde, at de større skibe ikke kunde komme ind i Isefjorden.

Bierfreund indledede med en længere udredning af byens økonomiske forhold. Kornpriserne, der i 1820'ernes begyndelse var dalet så stærkt, var nu atter i stigning, og udførslen var vokset betydeligt. Desuden syntes oplandet at være tiltaget, så at langt flere bønder end tidligere søgte byen.

En hindring for handelens udvidelse var det imidlertid, at de store skibe hverken kunde komme ind eller ud over grundene ved Isefjordens munding. Var de for stærkt lastet dertil, måtte de losse en del af ladningen i rørvigske fartøjer og atter indtage den, når de var blevet i stand til at flyde over grundene, eller de måtte lade Rørvig-skuderne besørge fragten videre til havnene. Men dette spildte selvfølgelig både tid og penge og kunde være i høj grad farligt for ladningen i tilfælde af dårligt vejr.

At få grundene ryddet bort fandt Bierfreund var for bekosteligt og til liden nytte, da de hurtigt vilde sande til igen.

I stedet for foreslog han »indførelsen af såkaldte »kameler«, som de bruges i Holland og uden hvilke Amsterdam aldrig vilde have kunnet eksistere som en betydende søstad«!

Efter Bierfreunds mening var disse kameler »hule maskiner af stærk træ, udvendig af en oval, indvendig af en femkantet figur, gennemskåret i længden og derved delt i to dele, der nøjagtig passer til det udvendige af det skib, der skal bringes over grunden«. Man måtte derfor have flere maskiner af forskellig størrelse, og han mente ikke, at disse vilde blive så dyre.

Når et skib da skulde bringes over grunden, sæn-

kedes maskinen, til den omfattede skibet, hvorefter den sammenlænkedes med jernkæder. Ved derefter at pumpe vandet ud af maskinen, hævedes skibet i vejret og kunde bringes over grunden.

Han foreslog kollegiet at gøre nogle prøver med sådanne kameler, der efter hans mening burde anskaffes for Holbæk havnekasses regning. Udlejningen af dem vilde sikkert holde havnen skadesløs herfor!

Man kan egentlig godt sige, at kaptajnløjtnant Leth »slugte kamelen«, idet han i sin betænkning slet ikke kom ind på den konstruktionsmæssige side af sagen[50]), men nøjedes med at hævde, at sådanne apparater vilde koste adskillige tusind rigsdaler at fremstille og derfor slet ikke kunde svare regning, da kun få skibe vilde benytte dem.

Derimod kunde der være tale om at gennemgrave »Storesand«, der kun havde en dybde af 9½ fod, men i så fald måtte grunden først nøje undersøges.

Dette var som nævnt allerede gjort i 1791 ved detaillerede målinger og pejlinger af Jens Sørensen, men enten havde man glemt, at disse ekisterede, eller også har man ikke turdet stole på, at forholdene var forblevet uforandrede.

Den rapport, som knyttede sig til denne gamle opmåling, beskæftigede sig også med uddybningsforholdene, men slog fast, at østerløbet var ganske uden værdi, medens vesterløbet lettere kunde uddybes.

Havnekommissionen i Holbæk greb med begærlighed tanken og pressede stærkt på for at få sagen fremmet. Leth rejste da i 1832 til Rørvig for gennem en lokal undersøgelse at blive klar over forholdene deroppe.

Der var altså kommet et resultat af Bierfreunds

projekt, men rigtignok det modsatte af, hvad han havde ventet. Fra nu af blev Isefjordens uddybning et stående problem, men der gik rigtignok hundrede år, før man nåede det resultat, som tilstræbtes.

Det traf sig så heldigt, at Leth på sin Rørvigrejse traf søløjtnant Krenchel, der lå deroppe i karantæneanliggender med kutteren »Prøven«. Leth traf da den aftale med ham, at han skulde udarbejde det ønskede kort og indsende det til Holbæk havnekommission, der da også med glæde så dette bevis på, at der arbejdedes med sagen.

Opmålingen viste, at der på »tærskelen« fandtes 12 fod ved daglig vande, men ved lavvande måtte man regne mindst et par fod fra, så at lodserne aldrig turde angive mere end 9½ fod. Desuden var det løb, man kunde regne med, så smalt, at det ikke blot måtte gøres dybere, men også bredere.

I tilslutning til kommissionens ønsker udtalte Leth over for kammeret, at det var i høj grad ønskeligt at få fremmet denne for byen »vistnok ikke uvigtige sag«; men derefter rørtes der ikke ved den før 1841. En opmålingsrapport fra dette år kom imidlertid til den stik modsatte opfattelse af, hvad man hidtil havde ment, nemlig, at det var ø s t e r l ø b e t, der burde uddybes.

I de mellemliggende år, hvor man stadig nu og da rørte ved dette uddybningsspørgsmål, gik havnen jævnt fremad hvad besøget angik, og der foretoges flere udvidelser i den retning, som allerede Løvenørn havde foreslået. I 1834 blev broen således forlænget noget i nordøstlig retning for at mindske den stadige tilsanding.

Tre år senere begyndte man at røre ved spørgsmålet om, hvorvidt det ikke nu var på tide at få byg-

get en østlig broarm, således at man opnåede at få en lukket havn. Generaltoldkammeret holdt dog igen, idet man mente, at en havneudvidelse ikke var at anbefale, før det havde vist sig, om en uddybning ved Rørvig vilde holde sig åben.

Da uddybningen imidlertid stadig ikke blev til noget, gik man i 1843 i gang med opførelsen af en østlig broarm, der dog i hvert fald vilde yde beskyttelse for den gamles bros østside.

Havnekommissionen viste sig ved denne lejlighed mere forudseende end kaptajn Leth, der kun vilde anlægge en beskyttende stendossering på 4 alens bredde, og den fik gennemført, at molen blev så bred, at vogne kunde køre ud på den, så at den i nødsfald kunde bruges til anlæg af skibe og losning og ladning af disse.

Havnekassen lå da også på denne tid inde med ret gode midler, nemlig 11,500 rdlr.s formue og et årligt nettobeløb på 2000 rdlr. Man benyttede derfor også lejligheden til samtidig at få bygget en havnefogedbolig, hvori der tillige indrettedes kontor for toldbetjenten.

Den store udfyldning, som var påbegyndt i Løvenørns tid, var nu nået så vidt, at hele den nuværende havneplads var indvundet. På sydsiden af denne lagdes nu havnefogedboligen, og man var så forsynlig samtidig at udpege en plads mellem denne og bommen for enden af Skibbrostræde, hvorpå en toldkammerbygning senere kunde bygges. Bommen, der efter datidens opfattelse var til »vanziir« for både by og havn, blev på samme tid erstattet med en stakitport, således som det allerede tidligere havde fundet sted ved byens andre udgange.

Ved en vakance i havnefogedembedet i 1835 var

udredningen af lønnen til havnefogeden blevet lagt over på kommissionen, således som det allerede var gjort i de fleste andre byer. Den fastsattes til 50 rdlr. årlig, men det viste sig hurtigt, at manden umuligt kunde leve deraf. Næsten årlig måtte der indstilles om at yde ham en huslejehjælp på mellem 10 og 25 rdlr., men en forhøjelse af lønnen var det umuligt at få gennemført.

Der var for øvrigt i 40'erne en del uro om havnekommissionen. En del købmænd fremkom i 1843 med et forslag til at få kommissionen forøget med endnu to købmænd, idet de mente, at handelens og skibsfartens interesser bedre kunde varetages på den måde.

Af en eller anden grund var borgmesteren meget imod denne plan, idet han mente, at dette aldeles ingen indflydelse vilde få på disse interesser, da kommissionen kun kunde gøre sig gældende med hensyn til skibenes sikkerhed og til losningens og ladningens bekvemmelighed.

Købmændene i kommissionen gik imidlertid imod borgmesteren, og det endte med, at kollegiet bifaldt, at der valgtes 4 medlemmer samt bestemte, at valget skulde foretages i henhold til forordningen af 1837 $^{24}/_{10}$ § 19 angående kommunalvæsenet.

To år senere forlangte borgerrepræsentationen, at købmand P. C. Jensen skulde udtræde af kommissionen, da han var ophørt med at være borgerrepræsentant; men da der i forvejen var en sådan i kommissionen, bestemte kancelliet, at når der blot sad en borgerrepræsentant deri, kunde de øvrige blive siddende i kommissionen så længe de lystede, uanset om de var borgerrepræsentanter eller ej.

I øvrigt var købmændenes forhold til havnesagerne adskillig stærkere, end det før havde været.

I 1837 havde de således fået gennemtrumfet en nedsættelse af udgifterne for en del varer ved at tage disse hjem landværts, så at havnen led en del tab i sine indtægter.

Den lukkede havn.

Ved året 1845 havde Holbæk således fået en meget forbedret og lukket havn, hvor skibe på indtil 9 fods dybgående kunde lægge til. Ethvert skib, der kunde komme ind i Isefjorden, var altså nu i stand til at kunne gå til bolværk.

Udelt tilfredshed var der nu ikke i byen over det ny anlæg. Præsten, dr. I. H. Larsen, klager således i sin bytopografi, som han skrev netop på denne tid[71]), over, at den ny dæmning ikke var anlagt bredere, så at den helt svarede til sit formål. En forøgelse på 1 alen i bredden udførtes da også i 1864. Heller ikke selve konstruktionen var helt stabil, så at det østre brohoved tildels faldt sammen og måtte genopføres et årstid efter.

Alligevel var der en god udvikling at spore ved havnen, og mange forbedringer indførtes.

I 1848 begyndte arkitekt Nebelong opførelsen af en toldkammerbygning, som begrænsedes i syd af »Lodsens vænge«, i øst af havnebygningens stakit og i vest af den nylig brolagte kørevej fra byen til havnen (Havnegade).

Der kom også mere fasthed over kommissionens arbejde. Den samledes så tit, det var nødvendigt, i havnebygningen; men traditionen tro blev man ved at skrive i protokollen, at mødet fandt sted i »lokalet på skibsbroen«.

Af arbejderne i 1849 skal nævnes, at der blev udarbejdet en ny instruks for havnefogden, samtidig

med at der blev autoriseret en protokol for ham. Desuden blev havnereglementet trykt og omdelt til byens købmænd.

Kommissionen tillod sig endog at sætte sig op mod indenrigsministeriet, som det danske havnevæsen var blevet underlagt i 1848. Dette bestemte nemlig året efter, at der skulde udredes en procent af havnens indtægter som løn til skriveren i revisionskontoret; men kommissionen svarede tilbage, at den aldels ikke kunde indse, at det tilkom havnen at udrede sådanne afgifter.

Heller ikke var man særlig glad ved, at havnebygningen blev udpeget som kolerahospital i påkommende tilfælde, men herved var intet at gøre.

Efter samråd med kommunalbestyrelsen blev der oprettet en post som vægter ved havnen ved siden af de øvrige tre, der fandtes i byen. Der blev antaget en daglejer Søren Jacobsen; men valget viste sig ret uheldigt, idet man allerede året efter måtte afskedige ham for adskillige gange at have sovet på sin post. Han måtte derfor atter aflevere den modtagne mundering med støvler, pibe, hue og to stokke.

På havnepladsen, vistnok i den østlige ende, blev der opført et kogehus, hvor byens håndværkere kunde koge beg, tjære, salpeter, olie, fernis, terpentin o. l., og det blev vedtaget, at man ikke vilde opkræve en foreslået afgift herfor, for netop at modarbejde, at dette farlige kogeri fandt sted i husene i byen.

En vigtig bestemmelse var det også, at kommissionens medlemmer efter tur fik særligt tilsyn med havnen for en måned ad gangen. Det førte bl. a. til en oprydning af havnepladsen, hvor flere købmænd hidtil år i træk havde haft tømmer, møllesten o. l. liggende til stor gene for færdslen.

I 1851 bestemte amtet, at kommissionen skulde tiltrædes af en toldembedsmand, og i første omgang udpegedes etatsråd, toldinspektør Malling.

Det viste sig snart, at der var stærk trang til en bådehavn ved siden af den større havn; men trods forskellige udkast til en sådan, bl. a. i 1864, blev der ikke taget fat på løsningen af dette spørgsmål før

Fig. 10. Udsnit af kortet i Trap: Danmark 2. udgave 1870.

i 1880, da fiskerne i byen fremkom med et andragende derom. Civilingeniør Blicher, der på den tid var beskæftiget med undersøgelser af Isefjordens munding, udarbejdede planen til bådehavnen, der projekteredes at ville koste 11,000 kr., men blev overskredt med ca. 1000 kr. Der skulde fremtidig gives en vis afgift af hver båd til havnekassen.

De pladser, som havnen kunde udleje, var i

årenes løb steget til syv, men der var stadig trang til flere. Der var ogsaa i 50'erne blevet anlagt et bådebyggeri i havnens østlige del, og man bestræbte sig nu for gennem opfyldning at indvinde ny arealer mod øst. Til støtte for fylden byggedes der derfor en stendossering i lighed med den, der havde beskyttet opfyldningen ved den ældste havneplads, og den ny dossering forlængedes stadig. I 1880 var pladsernes antal steget til 13.

I 60'erne kom der rigtig gang i dampskibsfarten paa Holbæk havn. En ugentlig parketfart åbnedes mellem København og Holbæk, i 1863 satte aktieselskabet til dampskibsfartens fremme (kaptajn Wilde) damperen Frederik VII i fast ugentlig fart på Holbæk, og tre år senere satte brdr. Petersen, Randers, damperen Ydun i fart på byen.

Borgmesteren, der jo stadig var »født medlem« af kommissionen, havde hidtil været dennes kasserer og regnskabsfører; men i 1873 greb revisionen ind, da den ikke fandt dette forhold rigtigt, og der ansattes en fuldmægtig dertil.

I årene 1885 til 1918 brugtes der i alt ca. 170,000 kr. til reparationer, opmudring o. l. ved selve havnen, medens der anvendtes ca. 40,000 kr. til brolægning, sporanlæg o. l. i havnens umiddelbare nærhed. Blandt de første arbejder var en i 1891—92 foretaget uddybning af fjorden uden for havnen til 12¼ fods dybde og en opmudring af selve havnebassinet.

Af andre større arbejder var en i 1898 udført udfyldning vest for havnen for at fremme anlæget af havnebanen.

I 1898 blev den gamle sejlfærge afløst af en dampbåd, som ejeren af Hørbygård satte ind på ruten. Dette krævede imidlertid et nyt anlægssted,

som vilde koste ca. 2000 kr. at udføre, og dette havde havneudvalget afslået året forud. Efter en række forhandlinger med godsforvalter Møller på Hørbygård, gik sagen imidlertid nu i orden.

Forholdene i havnen var dog langt fra gode. Ikke blot var pladsen ved bolværket alt for ringe, så at en række forsinkelser opstod ved den idelige forhaling; men i forhold til andre havne stagnerede Holbæk havn, ja var endog i åbenlys tilbagegang.

Dette stod naturligvis i nøje forbindelse med spørgsmålet om Isefjordens uddybning, som ikke var løst endnu.[52])

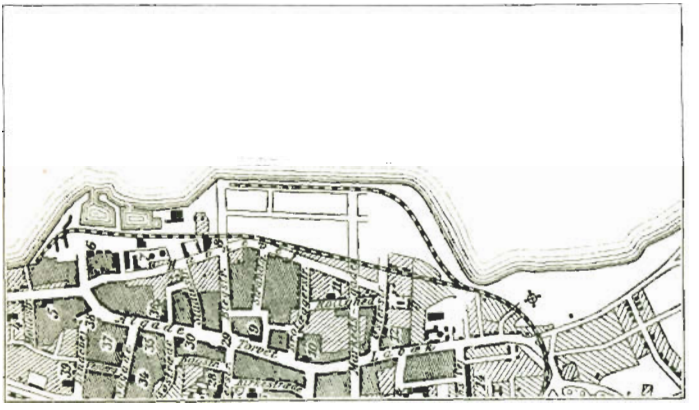

Fig. 11. Udsnit af kortet i Trap: Danmark 4. udgave 1923.

I 1867 havde marinen foretaget en ny undersøgelse af grundene og navnlig haft opmærksomheden henvendt på østerløbet.

På grundlag heraf fremkom havneingeniør P. A. Freund året efter med den tanke at få dannet et selskab, der skulde påtage sig at fjerne Lynæs sand. Dette mentes at kunne gøres for 150,000 kr. Borgmester Müller mente imidlertid, at gennemførelsen

af dette projekt på forhånd måtte anses for umulig, og sagen døde hen.

I 1880 rejstes den igen gennem forhandlinger mellem de fire købstæder ved Isefjorden. Det blev overdraget civilingeniør Blicher at foretage undersøgelsen af forholdene, og man opnåede, at staten bevilgede 12,500 kr., eller halvdelen af det projekterede beløb til vesterløbets uddybning; men det viste sig umuligt at opnå tilbud på arbejdet, og da to år var gået, blev statstilskudet, som man forgæves havde søgt at få forhøjet, trukket tilbage.

Endelig i 1890 lykkedes det at få vesterløbet uddybet ved tilskud fra staten og de fire byråd samt fra firmaet Anker Heegård, og det beregnedes, at rederierne allerede det første år vilde spare 2—3000 kr. for de skibe, der passerede løbet.

Men uddybningen var for ringe til, at man nåede den fulde gavn deraf. Allerede to år senere fremkom det første forslag til en yderligere uddybning til 14 fod, men sagen døde hen. Den rejstes atter 1904 på foranledning af købmand Anders Larsen, der samtidig for første gang fremkom med forslag til bygningen af en hårdt tiltrængt fiskerihavn ved Holbæk, et forslag, som han atter fremsatte i 1911, da en løsning af havnespørgsmålet blev brændende.

Ministeriet meddelte imidlertid, at det ikke på det foreliggende grundlag kunde foretage videre i sagen, og med hensyn til et på basis af vandbygningsvæsenets undersøgelse i 1906 fremkommet forslag til en uddybning af østerløbet til 18 fod, svarede ministeriet, at det ikke for tiden kunde træffe nogen afgørelse.

Man slog sig dog ikke til tåls hermed. I 1907 og

1908 indsendtes fornyede andragender til regeringen og rigsdagen, men stadig uden resultat.

Da garnisonssagen rejstes i 1910, søgte man at knytte disse to sager sammen for Holbæks vedkommende, men heller ikke dette lykkedes, og i 1912 og 1913 pressede man atter på for at få ministeriet til at tage uddybningssagen op.

Den stadige passive modstand mod at komme de betrængte Isefjordsbyer til hjælp var så meget mærkeligere, som det slet ikke var noget nyt og uprøvet for staten at tage sig af sådanne arbejder.

I 1898 var man således gået med til at hjælpe de vestlige Limfjordsbyer ved at bevilge en god million kroner til en uddybning af fjorden fra Egholm til Løgstør bredning. Disse byers opland kunde dog i rigdom langt fra måle sig med Isefjordsbyernes.

Selv ejede staten 5—6 store havne, hvori der var anbragt 21 millioner kroner, og til uddybning af forskellige strømme havde man i århundredets begyndelse bevilget op mod 300,000 kr.

Medens staten således ofrede betydelige beløb på landets havnevæsen, anvendte kommunerne landet over alt, hvad de kunde ofre, på deres havne, idet de indså, at den fremgang, der fulgte deraf, var varende.

Det sammme havde Isefjordshavnene til hensigt; men anstrengelserne vilde være spildt, så længe der ved Isefjordens munding var en bom for alle større skibes indsejling.

Uddybningen oversteg imidlertid byernes kræfter, og staten holdt sig stadig passiv.

Først i 1917—18 lysnede det. Det lod nu virkelig til, at den gennem hundrede år ønskede uddybning skulde finde sted, og Holbæk begyndte at ruste

sig til at gøre det store fremstød ved at skabe sig en stor ny trafikhavn, selv om omkostningerne derved skulde tælles i millioner.

Den moderne trafikhavn.

Den 26. Juli 1918 vedtog Holbæk havneudvalg at bygge en ny trafikhavn, og en lille uge senere blev beslutningen sanktioneret af det samlede byråd under forudsætning af, at statens uddybning af Isefjorden blev udført inden udgangen af 1919. Ministeriet for offentlige arbejder bekræftede i oktober, at dette vilde finde sted.

Projektet til denne havn[53]) var udkastet af stadsingeniør Edsberg og gennemgået af ingeniør H. Paulli, København. Den omfattede en kaj på 200 m øst for det gamle havneareal med 5,65 meters dybte (18 fod) og med murens overkant 1,8 meter over dagligt vande. Muren skulde dog føres så dybt i grunden, at man senere kunde uddybe til 20 fod.

Denne Kaj skulde anbringes så langt ude i den ret flade strand øst for den gamle havn, at der blev indvundet et stort areal ved at anbringe den opgravede fyld inden for kajmuren.

Foran denne skulde der uddybes et svajebassin på 120 m bredde og med en dybde af 5,65 meter. Fra dette bassins nordvestre hjørne skulde en 30 meter bred rende sætte havnebassinet i forbindelse med en rende gennem fjorden, som i lige linie skulde føres ud til løbet mellem Tudse Næs og Ourø. Alle disse uddybninger vilde fordre opgravning af 109,200 kubikmeter fyld.

Skulde landarealet inden for kajmuren opfyldes til 2 meter over dagligt vande, vilde det fordre 123,500

kubikmeter fyld, men forskellen skulde i de kommende år udlignes ved tilkørsel af fyld fra byen.

Foran kajmuren skulde udlægges en 20 meter bred brolagt kajgade med 3 jernbanespor og fortov samt i vest spor for en kulkran.

Af indvundne oplagspladser beregnedes 6000 kvadratmeter til kulpladser (ca. 15,000 tons kul og 8000 tons koks). Østligere var 7800 kvadratmeter beregnet til opførelse af et silopakhus for foderstoffer. Yderligere fandtes her pladser på ialt 7700 kvadratmeter.

Disse pladser skulde i syd begrænses af en 10 meter bred gade, og mellem denne og havnebanen blev der yderligere et aeral på 16,000 kvadratmeter til oplagspladser og fabriksanlæg.

Desuden var der naturligvis taget hensyn både til belysning og vandforsyning af terrainet ligesom til de uddybede renders afmærkning både ved nat og ved dag.

Det hele anlæg kalkuleredes til at ville koste 1 million kroner.

Man var klar over, at det gjaldt om at fremskynde arbejdet så meget som muligt, for at anlæget kunde stå klar, så snart verdenskrigen var sluttet, og så snart importen var kommet ind i en mere normal gænge, således at konkurrencen med de omliggende havne kunde optages straks.

På grund af de usædvanlige forhold, som verdenskrigen havde affødt, var kajmurens opførelse baseret på et andet princip, end man hidtil havde anvendt.

I stedet for den sædvanlige konstruktion med granit og betonmur på højt pæleværk havde man tænkt at lægge kajmur af beton, så at man undgik

det svære tømmer, som i øjeblikket var vanskeligt at skaffe. Betonmuren kunde overalt, således som det fordredes, lægges på det faste underlag af blåler. Denne plan forlod man dog atter og byggede kajen efter den sædvanlige konstruktion: højt pæleværk, betonmur og granitoverliggere.

Arbejdet med uddybning, opfyldning samt bygningen af kajmuren gaves efter bunden licitation til etatsråd N. C. Monberg, medens de øvrige arbejder udførtes af statsbanerne og forskellige entreprenører.

Naturligvis kunde det ikke under de højst usikre forhold umiddelbart efter krigen med stigning på både arbejdsløn og materialer undgås at de projektede omkostninger blev oversteget ganske betydeligt. Alene Monbergs arbejde blev på over 1 million kr., og det hele anlæg kom da også til koste 1,743,636 kr. 64 øre.

Til dækning heraf var der blevet optaget tre lån: i den sjællandske bondestands sparekasse 1,200,000 kr., i kreditforeningen af kommuner 522,000 kr. og i købstadsforeningens dollarslån 60,000 kr.

Det herved overskydende beløb medgik til delvis dækning af det driftsunderskud, der naturligt måtte fremkomme under selve anlæget og i de første driftsår derefter. Fra 1922 var der atter driftsoverskud.

Fra staten var der opnået en årlig bevilling på 36,000 kr. i 8 år og 4080 kr. i 8 år til forrentning af lånene.

Omkring 1. Januar 1920 var Monberg færdig med sit arbejde, og det endnu resterende arbejde med sporanlæg og brolægning fuldførtes i årets løb.

Havnens nytte viste sig øjeblikkelig. Før anlæget var mængden af ind- og udførte varer mellem

10—15,000 tons årlig. I 1922 steg den til 63,580 tons og i 1923 til 108,130 tons — altså omtrent en tidobling!

Som følge heraf steg naturligvis bro- og havnepengene på lignende måde til 122,871 kr. i 1923, og hvad angår antallet af indløbende udenbys skibe steg dette tal i tiden fra 1922 til 1923 fra 365 til 643 skibe (33,542 tons netto mod 71,319 tons netto).

På samme vis er naturligvis lejen af pladser steget ganske betydeligt. Før havneanlæget indbragte pladserne ved den gamle havn ca. 2500 kr. årlig, medens der nu i alt er en indtægt på mellem 34 og 35,000 kr. om året.

Under denne store udvikling af trafikken på havnen kan det ikke undre, at det hurtigt kom til at knibe med at skaffe plads til skibene. Disse måtte ofte ligge dagevis og vente på plads, hvad der selvfølgelig forårsagede en ikke ringe utilfredshed hos importørerne, der derved blev sat i ekstraudgifter til liggedagpenge m. m.

Der indkom en række mundtlige besværinger til havneudvalget herover, og da der yderligere fremkom et par større skriftlige klager fra Holbæk dampmølle og fra Øernes andelsselskab, anså udvalget tidspunktet for at være inde til at foretage den udvidelse af havnen mod øst, som allerede til en vis grad var blevet forberedt ved bygningen af det nye anlæg 1918—20.

Man betænkte sig så meget desmindre herpå, som der stadig indkom flere anmodninger fra forretninger og firmaer om leje af pladser langs kajgaden.

Da havnens økonomiske Stilling yderligere viste sig at være langt gunstigere, end man ved anlæget havde kunnet forvente, henvendte udvalget sig, da

byen ikke længere havde nogen stadsingeniør, til ingeniør Knud Degn, København, med anmodning om at udarbejde et forslag til udvidelsen.

Denne kom da til at gå ud på en udvidelse af kajen mod øst på 100 meter (d. v. s. indtil Brogade) og med en afslutning af en 15 meters fløj. Selve kajen og de 6 meter fløj skulde rammes til 7 meter (22 fod) vand, således at svajebassinet ud derfor eventuelt senere kunde uddybes fra 18 til 22 fod, uden at man behøvede at ændre noget ved kajen.

Denne yderligere uddybning er dog afhængig af, om staten i fremtiden vil foretage en fornyet uddybning af sejlrenden over Lynæs sand, men man agter at anmode regeringen herom.

Dette nye anlæg, der fordrede en udgravning til bassin foran kajen på 25,000 kubikmeter og en forlængelse af kajgade, jernbanespor m. m., er projekteret til at koste 265,000 kr.

Byrådet vedtog denne udvidelse den 19. februar 1924, og arbejdet blev overdraget til Elzelingen og Brinch, København, og Andersen og Svare, Korsør, for henholdsvis udgravningen og kajbygningen m. m.

Hvad det økonomiske grundlag angår, var man klar over, at det under de trykkende finansielle forhold ikke var muligt at skaffe de fornødne pengemidler til rimelig rente og afdrag i et længere åremål. Efter en forhandling med kasse- og regnskabsudvalget viste det sig imidlertid, at kommunen selv var i stand til at udlåne beløbet til samme rente som nationalbankens diskonto (dog ikke over 6 pct. p. a.).

Når pengemarkedet bedres, er det da tanken, at havnen med kommunens garanti søger optaget et fast lån. Indtil da afdrages der årlig til kommunen med $^1/_{30}$.

Noter og Henvisninger.

[1]) Hugo Matthiessen: Torv og hærstræde, p. 58.
[2]) Erik Arup i Hages håndbog i handelsvidenskab, p. 390.
[3]) Gabriel Smith: Norges havnevæsens historie.
[4]) Otto Smith: Køge havn før 1700 (årbog f. Kbh. amt 1922), p. 60 f.
[5]) Kort i det kgl. bibl.s kortarkiv. Rimeligvis Ole Rømers milekort.
[6]) Hugo Matthiessen: Torv og hærstræde, p. 59 f.
[6*]) Efter lærer Albert Thomsens henvisning har jeg, efter at dette er gået i trykken, erkendt, at en helt anden opfattelse må gøres gældende. Så langt tilbage, som det overhovedet kan konstateres, har man ved skattelister o. l. fulgt den fremgangsmåde at begynde ved magasinhuset og derefter følge »Nørregaden«, d. v. s. den nordlige del af byen. Husrækken følges på Ahlgadens nordside, men ved alle sidegaderne er man gået ned langs den vestlige side og op ad den østlige, indtil Ahlgade atter nåedes og fulgtes indtil næste sidegade o. s. v. Der endtes ved Labæks bom. Derefter fulgtes »Søndergaden«, altså Ahlgadens sydside med alle sidegader (også Smedelundsgade (hvorunder medtoges Kirkestræde)). Der endtes ved nuv. Ahlgade 1. Denne metode dannede også grundlaget for den ældre matrikkel 1796.
[7]) Scriptores rerum danicarum 1,191.
[8]) Her gengivet efter Kolderup-Rosenvinge: Gl. danske love, p. 201.
[9]) Sml. bi. a. Århus bys privilegier af 1441 og åbent brev af 1589 $^{30}/_{6}$, original i Holbæk bys breve.
[10]) Holbæk stadsret, punkt 26.
[11]) Samme, punkt 27.
[12]) Samme, punkt 78.
[13]) Otto Smith: Køge havn før 1700.
[14]) Månedsskrift for toldvæsen.
[15]) Sml. Sechers forord til søretten af 1561 $^{2}/_{5}$ i Corpus constitutionum daniæ.
[15*]) Reg. o. a. lande 9, 189.
[16]) Havneregnskabet for 1623.
[17]) Otto Smith: Køge havn før 1700, p. 72.
[18]) Dr. I. H. Larsen i Nyeste skilderie af Kjøbenhavn, okt. 1829.
[19]) Otto Smith: Køge havn før 1700, p. 71.
[20]) Sml. Holbæks købstadsret.
[21]) Gentaget i instruktionen for admiralitetsbetjente på Bremerholm. Sj. R. 23, 655.
[22]) Her efter rådstueprotokol 1725—1757.

[22]) Se nærmere herom: Albert Thomsen: Tre indberetninger i »Fra Holbæk amt 1920«, p. 98 ff.
[23]) Sml. Otto Smith: Holbæk skomagerlaug i »Fra Holbæk amt« 1920, p. 20 f.
[24]) Personalhist. tidkr. 7 rk. IV 96.
[25]) Schovelin: Fra den danske handels empire, I 191.
[26]) Holbæk rådstueprot. 1757—, p. 20 ff.
[27]) Gabriel Smith: Norges havnevæsens hist., p. 21 ff.
[28]) Kgl. forordning af 1735 $^{16}/_{3}$.
[29]) R. A. Generaltoldkammeret arkiv: Kgl. reskr., resol. og forestill. 1781—1811. (V. A. II 284.)
[30]) Såvel ekstrakt af amtmændenes indberetninger som koncept til betænkningen i R. A. Generaltoldkammerets arkiv: Kgl. reskr., resol. og forestill. 1789—1811.
[31]) Gabriel Smith: Norges havnevæsens hist., p. 26.
[32]) T. o. a. lande 7, 16—17: Da der ud- og indskibes meget ufortoldet gods på Lolland, befales lensmanden, Erik Rud, på Ravensborg at ansætte »gode troe hafnefogder på alle hafner under Ravensborg len ..... og de skulle sverge hannem på vore vegne ..... Tilligeste skulle forskrevne hafnefogder lade opskrive på klare register så mange tønner hamborgøl oc andet tydsk øl, som nogen ..... indfører«. (1562 $^{5}/_{2}$.)
[33]) Dette forhold er endnu ikke fuldt klarlagt og kan ikke blive det, før en nøjagtig gennemgang af byens ejendomme foretages. Det er muligt at føre hver enkelt ejendoms historie tilbage til ca. 1640.
[34]) Lindgren: Danmarks spejl 1767 og følgende år.
[35]) H. C. Roede: Fra »magasinet«s dage. (Fra arkiv og museum III 146 f. Sml. Holbæk rådstueprot. 1766, p. 129.
[36]) Borgerskabsprotokollerne.
[37]) Mærkeligt nok ses han først at have taget borgerskab som købmand i 1816.
[38]) Biografisk leksikon samt Thårup: Fædernelandsk nekrolog 1821—26.
[39]) Søkortarkivets antikke kortsamling I 28.
[40]) Samme II 79—86 (nr. 85 er dog afgivet til det kgl. biblioteks kortsamling).
[41]) H. T. VIII rk. 6 bd. Linvald: Danmark—Norges handel og skibsfart 1800—07.
[42]) R. A. Generaltoldkammerets arkiv: Kgl. reskr., resol. og forestillinger 1781—1811 under 1797 $^{1}/_{2}$.
[43]) Holbæk havnekommissions prot. over indkomne breve under 1798 $^{13}/_{11}$.
[44]) Forordninger og åbne breve 1728, p. 8 ff.
[45]) R. A. Generaltoldkammerets arkiv: Kgl. reskr., resol. og forestill. 1781—1811 under 1803 $^{1}/_{6}$.
[46]) Kay Larsen: Danmarks kapervæsen 1807—17, p. 168.
[47]) Originalen ejes af sagfører G. Scheel, Holbæk.
[48]) Eriksholm: En embedsmand (Fra Holbæk amt 1908).

[19-3]) Min vandel, min skæbne og årsagerne til samme. Kbh. 1827, p. 76 ff.

[20]) Trods talrige eftersøgninger i forskellige værker og trods forespørgsler hos en del fagmænd har det ikke været muligt at få klarhed over, hvorvidt maskiner af lignende konstruktion på den tid har været anvendt i Holland.

[21]) Manuskript i nationalmuseet II.

[22]) De fleste oplysninger vedrørende Isefjordens uddybning er hentet fra C. A. Hansen: Holbæk havn og Isefjordens uddybning. Holbæk 1915.

[23]) Dette projekt samt en mængde statistiske oplysninger er velvilligt stillet til rådighed for mig af kommunesekretær C. A. Hansen, Holbæk. En række oplysninger til supplering er hentet fra de trykte byrådsforhandlinger.

Kilder og studiegrundlag.

Foruden de i »Noter og henvisninger« nævnte værker og arkivalier er der til fremstillingen af Holbæk havns historie benyttet følgende arkivstof:

Landsarkivet for Sjælland. Holbæk rådstue. Afdeling R.:

Holbæk skibsbros regnskaber	1595—1653	(1 pk.)
Div. dokum. vedk. H. skibsbro	1672—1741	(1 pk.)
Kommissionsakt fra undersøgelsen af magistratens forhold til byens skibsbro	1755—57	(1 bd.)
Regnskaber f. H. skibsbros administration	1783—97	(3 pk.)
H. havnekom.s kopibog over udg. breve (bagfra kopibog over indk. breve)	1798—1844	(2 bd.)
Indk. breve	1798—1863	(3 pk.)
Regnskaber	1799—1867	(3 pk.)
Kassebog for H. bro- og havnekasse	1846—1855	(1 bd.)
Kvittancer for H. magistrats regnskab for accise, skibsbroens indtægter og ekstrapåbud	1725—68	(1 pk.)
Acciseberegninger	1715—24	(1 pk.)

Rigsarkivet. Generaltoldkammerets arkiv:

Holbæk havnesager	1797—1868	(5 pk.)
Ekstrakter af havnesager vedk. Frederiksborg og Holbæk amter	1783—1834	(1 pk.)
Specielle havne- og brotakster	1798—1866	(pk. 2)

Desuden div. accise- og skatteregnskaber for Holbæk købstad.

Holbæk kommunearkiv:

Holbæk havnekommissions og havneudvalgs div. protokoller og breve	1848—1924

TILLÆG

Fr. II.s Gavebrev til Holbæk Skibsbro.

[Sjæll. reg. 12,248 (original)].

Wij Fredrich thend anden giørr alle witterligtt, att epthersom os elske[lige] borgemestere og raadmend, wdj wor kiøbsted Holbeck haffue wnderdanig[s]t ladett giffue os tilkiende, att the haffue forethagett att wille lade bygge en skiffbro for theris bye wnderdanig[s]t begierindis ther till wor naadig s t e hielp och bistand. Tha haffue wij aff wor synderlige gunst och naade, wndtt beuilgett och tilladt och nu m e d thette wortt obene breff wnde beuilge och tillade, att for n æ v n t e borgemestere och raadmend wdj Holbeck muc ther efther, haffue mude bruge och beholde till hielp for-n æ v n t e theris skiffbro att bygge, theris aarlige byeskatt, the plichtig ere at giffue till os och kronen, till saa lenge wij anderledis ther om tilsigendis worder. Thi forbiude wij cum inhibitione solita. Actum Thutze 20. julij anno 1582.«

Instrux

for havnefogden Niels Hansen i Holbæk. 1810 $^{29}/_{6}$.

[Holbæk rådstuearkiv. Byens bestillingsmænd vedk. 1749—1835. Original. — Er ligelydende med instruksen for Ernst Wismann af 1802 $^{29}/_{7}$ underskrevet af Lund, A. Colding og F. L. Friis. Original blandt komm.s indkomne breve.]

1.

Havnefogden staer under havne-commissionen og har i henseende til alt hvad som vedkommer skibbroen og tilhørende steenbroe, bolværkerne, havne- og muddervæsenet sig til samme at henvende.

2.

Han haver daglig at indfinde sig når noget forrettes, og forsømmeligt at iagttage, at intet handles imod det kgl. allernaad. reglement af dato 14. april 1802, som han da strax påseer hemmet og afstraffet, eller om hindring møder ham, det for commissionen at anmelde. — I hans embeds forretninger som havnefoged må han stedse bære det ham meddelte skildt for af enhver at være kiendt.

3.

Han påseer at intet fartøi eller skib fastgiøres enten på broen eller bolværkerne uden aleene på de dertil bestemte

fortøjningspæle. — Skulde nogen skipper eller dennes folk vægre sig ved strax at efterkomme hans derom 3de gange gientagne påmindelser, haver han tilladelse uden videre ansvar at kappe med sin økse.

4.

Han påseer at skibe og fartøier, ligesom de ankomme, anlægge langs med siden og for enden af broen, sålænge der er plads, og ankomme flere, førend de første ere udlossede eller ladede, anlægge de på lige måde uden for de første, som således continuerer.

De nærmest ved broen liggende skibe må tåle at over dem til og fra de udenfor liggende lades og losses, ligesom og de inderste befordre losning og ladning uden ophold og uden undskyldning for nogen slags standsning og straks derefter udlægger fra broen, at de næste kan komme dertil.

5.

Det påsees, at skipperne med ind- og udhaling fra broen lemper sig efter hinanden, så at broen ingen skade tilføies, ligesom det i al fald påagtes, at broen i ingen tilfælde tilføies skade, det være sig af skiødesløshed, uagtsomhed eller anden forevending.

6.

Ved baglastes indtagelse og udførsel skal havnefogden påsee, at der altid bruges tætte portspil eller pressenninger af den størrelse, at intet deraf falder i søen, hvilke fæstes imellem skibet og båden eller bolværket. — Ligeledes forholdes med steenkuls losning og ladning, og i almindelighed påsees, at intet slags skarn fra skibene i søen udkastes andetsteds, end hvor det af commissionen er anvist. — Ligeså iagttages, at beeg og tiære aleene kåges på de steder, hvor det af commissionen anvises, og at der ved denne kågning bruges al muelig forsigtighed for at afvende ildsvåde.

7.

Iligemåde påses, at træbroen holdes reen, at derpå intet skarn fra skibene opkastes uden strax at bortføres, og at ikke på bolværkerne hugges brænde, bankes tør fisk eller deslige.

8.

På træbroen må aldeles ingen last af jern, tømmer, steen, brændestabler eller andre tunge varer oplægges eller opsættes, og ei heller på steenbroerne nærmere bolværket end en à to alen, dog intet i dynger, og aldeles ikke således, at det i mindste måde kan være til hinder for hen- og tilbagekiørsel, eller vogne at komme hinanden forbi, og broehovedet eller det yderste af broen må altid være ryddelig for vogne at vende. — Når bøndervogne indfinde sig til lossen eller laden, skal de således holde og passere i en række ved en side efter havnefogdens anvisning, at de ikke kan være

til Hinder for andre vogne, som skal frem og tilbage eller hinanden forbi. — Hvad der som meldt på steenbroerne oplægges, må ikke over 4 dage der forblive.

9.

Når forseelse af nogen begåes, hvorfor multer er anordnet, må havnefogden strax affordre de skyldige sådanne multer uden noget foregået søgsmål, og multerne til commissionen aflevere; thi formeener nogen sig dermed fornærmet, have de det for politieretten at påanke. — Skulle nogen søefarende begåe forseelse og ikke strax rette for sig med den foreskrevne mult og videre, anmeldes den skyldige strax ved consemtions-contoiret, som da ikke må expedere ham, før han beviser at have afgjort sin forseelse eller stillet sikkerhed for bødens erlæggelse med videre. — Skippererne ståer til ansvar for sine folk.

10.

Havnefogden skal stedse nøie påagte, når nogen brøstfældighed på skibbroen eller dens tilhørende forefalder, og det uopholdelig for commissionen anmelde, at det i tide kan vorde istandsat.

11.

Med muddervæsenet haver han nøieste opsigt, at mudder optages, hvor det udfordres, og henlægges, hvor det ikke igien kan komme skibsfarten til hinder, alt efter commissionens anvisning, ligesom og iagttages, at mudderfolkene af mudder fylder prammen til derpå anbragte mærker, og hvor mange pramfulde ugentlig optages, derom meddeler han dem attest, som til commissionen afgives, før betaling skeer.

12.

Han skal holde dagbog over, hvad arbejde der daglig forrettes ved broen og dertil henhørende, såvel som og over de folk, der er i arbejde dermed, og hvad enhver især er betinget i arbejdsløn, og han skal ligeledes være til stæde ved alle syns- og besigtigelses-forretninger, det være sig på materialier eller tilendebragt arbejde.

13.

Når nogen forlanger at betiene sig af prammen til lossen eller laden, indhenter han dertil commissionens tilladelse, og når det af commissionen bifaldes, påsees, at prammen ingen skade tilføjes, at til pram folkene betales deres dagpenge og til commissionen erlægges skibbroen til indtægt fire skilling for hver time prammen bruges, til hvilken ende de som afbenytte prammen forfatte over den brugte tid behørig angivelse som af havnefogeden attesteres og tilligemed pengene til commissionen afleveres.

14.

Med en stempelhammer som ham af commissionen leveres, stempler han i commissionens overværelse alle træinventarier skibbroen tilhørende, og hver gang den er brugt og igien af commissionen forseglet, tager han den i sin sikkre forvaring indtil den igien skal bruges.

15.

Havnefogden påseer at ingen på fiæle broen med eller uden læs kiører fastere end fodgang på det broen ikke skal beskadiges. Hvilken kiøresvend som handler herimod affordres straks mult 2 mk., som havnefogden til commissionen afleverer. — Nægter kiøresvenden mindelig betaling, anmeldes det straks for commissionen.

16.

Han påser i almindelighed at ingen udkaster noget fra landet i søen ved broerne eller i indløbet, og at alle skibe som ligge til bolværkerne, have deres ankere indsat over reflingen, at broen eller bolværkerne ei skal beskadiges.

17.

Ligeså haver han at påse, at ingen på de ved eller i nærheden af broen liggende fartøier enten ved dag eller nat bringer nogen ild under hvad påskud det end måtte være eller har noget tændt lys uden lygte ligesom at der ikke røges tobak.

18.

Skulde noget forefalde til iagttagelse, som ikke i denne instruks er anført, da skal havnefogden i sådant adlyde commissionens befaling ligesåfuldt som om det var anført.

19.

Havnefogden må i ingen måde af skippere eller trafiqverende annamme og mindre fordre nogen sportel eller gave, enten i vahre eller penge under straf at bøde firedobbelt imod det, han således ulovlig har oppebåret.

21.

Skulde havnefogden vise sig forsømmelig i at efterkomme de ham påliggende pligter som anført eller og blive drikfældig, hvorved han taber den tillid, han bør have, da fremkaldes han for commissionen som i sin møde-protocol giver ham en vedbørlig irettesættelse og advarsel. — Skulle han herefter ikke forbedre sit forhold fremkaldes han atter og dicteres en mult af 1 rdlr. med tilkiendegivelse, at han for igientagen forseelse må vente at blive sat fra sin bestilling, hvilket da i tilfælde af videre overtrædelse af de ham påliggende pligter uden foregående lovmål og dom skeer.

21.

Ligesom havnefogden i sit embede haver at begegne alle med høflighed, kan han i overensstemmelse med det kongelige allernådigste reglement af 14. april 1802 vente beskyttelse mod enhver fornærmelse ham i sit embeds førelse måtte tilføjes, hvorimod enhver skipper eller anden forbeholdes sin lovlige ret og tiltale mod havnefogden, om han i nogen måde skulde forurette dem.

22.

Når havnefogden således med troskab og flid iagttager sin tieneste og opfylder de ham i denne instrux pålagte pligter, nyder han derfor den løn og de fordele, som er bestemt i allerhøjstbemeldte reglement 18 § og approberet licitations-forretning af 22. februar 1802 dens konditioners 5. post. I margen er tilføjet med blyant efter amtets skrivelse af 23 nov. 1835 af 50 rdlr. sølv årlig samt desuden efter § 15 i havnereglementet 6. stk. af pram mudder, der opmudres.

23.

Af allerhøjstbemeldte reglement skal havnefogden vorde meddeelt en verificeret gienpart, såvel til hans egen efterretning, som til efterretning for enhver, der forlanger det.

24.

På en ligelydende gienpart af denne instrux haver havnefogden at meddele sin skriftlige tilståelse og forpligtelse at han holder samme efterrettelig.

Holbecks broe og havne-commission, den 28. junii 1810.
Lyders. L. Friis. W. Petersen.

Instruction,

hvorefter de beskikkede dragere ved Skib-broen, som ere Niels Carlsen og Nicolaj Jensen Wester, sig skal rætte og forholde.

[Holbæk rådstue arkiv. Byens bestillingsmænd vedr. 1749—1835. Original.]

1.

De tvende dragere, som derpå har vundet deres borgerskab som daglejere og dene instrux derom underskrevet og til dragere ved skib-broen udj rådstue-protocollen indskrevne ere, skal stedse være tilstæde her udj byen fornemmelig i dend tid, søe-farten er og vedbliver. Skulde een af dem imidlertiid være nødsaget at reise nogen kort tiid af byen eller have anden lovlig forfald, hvilket dend for magistraten haver at anmælde, bliver hand forbunden at besørge en anden dygtig person i sit stæd, som upåklagelig, hvis forfalder, forrætter paa den fraværendes andsvar. I mangel heraf skal dend som herimod handler ej allene betale daglig i mulct 1 mrk. men end og daglig til en anden, som lejer i hans stæd.

2.

Når enten korn vahre fra det kongelige magazin eller fra de handlende her ulj byen skal udskiibes, så og når de handlende nogle vahre til søes bekommer, som skal fra fahrtøyet i land føres, skal dragerne efter advarsel betiidelig indfinde dem på skib-broen at giøre deres forlangende tieneste med at udbære korn vahre fra fahrtøyerne, hvad enten de ligger næst ved broen eller der skal bruges stilling til at gå på til fahrtøyerne.

3.

De korn vahre, som dragerne skal udbære på fahrtøyerne, skal de tage af vognene, som dermed kommer på et belejligt stæd på broen, og efter at kudskene, som fremfører korn vahrene, har hiulpet dragerne forsigtigen dermed at bærer sækkene med korn vahrene derudj på fahrtøyerne at sækkene ei formedelst hastig og u-forsigtig indlægning på fahrtøyerne, hvor skibsfolkene modtager dem, skal tage skade og blive bedærvede.

4.

For sådan dragernes arbejde skal dem betales følgende, nemlig: for 100 tønder ruug og 100 tønder byyg, som af magazin-kornet udbæres på fahrtøye, tii skilling, og for hver 100 tønder havre aatte skilling, hvilken taxt altiid har været og ej meere måe fordres. Men af de handlende efter deres tilståelse her på rådstuen nyder dragerne for hver 100 tønder kornvahre, enten de ere ruug, byyg eller erter og havre, som såleedes ovenmælder, bliver på fahrtøye udbåren tolv skilling.

5.

Hvad vahre udj tønde-gods de handlende til skibs hidbekommer, der skal føres i land og af dragerne fra fahrtøyet trilles på skiib-broen, og hvor plads og lejlighed der til er at ligge, bliver dragerne betalt af læsten til 12 tønder sex skilling. — Liigeledes af steen-kull og salt, som udj ballier bliver ophidset af fahrtøyer og fra fahrtøyet opbæres og lægges i vogne, af hver tønde en halv skilling og for hver skippund-vejende vahre a skippund = en skilling og således betales vidre i proportion af andre kiøbmands vahre, som her ikke ere nævnede.

6.

Efter ovenandførte taxt betaler de handlende de andtagne dragere, indtil der bliver opmudret ved skiib-broen, og når det er bragt i fuldkommen stand, svarer de handlende derefter til dragerne af alle sorter udbærende korn-vahre af 100 tønder tii skilling, men af de indførende kiøbmands vahre, som dragerne har arbejde med, liigesom forhen udj 5te post er mældet.

7.

Dersom klage skulde indløbe, at dragerne enten ere

forsømmelige eller ikke forrætter deres arbejde forsigtigen, som det sig bør, måe de vente ej alleene efter sagens beskaffenhed at erstatte skaden, men end og med en af magistraten dicteret mulct at vorde 1te og 2den gang anseete og 3die gang desuden casserede, da ingenlunde tvivles, at dragerne jo efter forandførdte taxt af vedkommende nyder betaling.

8.

Skulde på en tid med ind- og udskiibning så meget forfalde, at de antagne 2de dragere ej samme så hastig kunde befordre, som ske burde, ere de pligtige for indbemeldte betaling een, toe eller fleere at leje til vahrenes mueligste ind- og udskibning.

9.

Sålænge de antagne dragere holder i alle måder denne instrux, hvoraf 3de liigelydende ere forfattede og af dem underskrevne, hvoraf en forbliver hos dragerne, en hos kiøbmændene og en på rådstuen, måe ingen sig på skiib-broen som dragere med vahres ind- og udskiibning befatte, med mindre de af dragerne som mældt ere antagne til hielp.

Hvilket såleedes dragerne til vedbørlig efterretning under vores hænders underskrift meddeeles. Holbeck rådstue den 4. januar 1771.

J. Schowgaard. Gustav Ortved. Stær.

Indbemeldte instruxis indhold skal vi hørsommelig efterleve. Holbeck ut supra.

Niels Carlsen. Nicolaj Jensen Wæster.

Som ieg i stæden for Nicolai Wæster til drager er antaget forpligter ieg mig og denne instrux at efterleve. Holbeck den 9. augustii 1775.

Søren Christensen.